



# 2008 SLT/CERT Portugal Annual Review of Energy Policies



**Manuel João Martins**

**Novembro 2008**

Data arial 10p



**imtt**

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

A decorative graphic consisting of a red semi-circle on the left, followed by a horizontal bar with rounded ends. The bar is divided into three segments: a green segment on the left, a grey segment in the middle, and a light grey segment on the right. The text 'Missão Institucional' is centered below the bar.

## Missão Institucional

No quadro das suas atribuições, e visando satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, o IMTT tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento do sector dos transportes terrestres.

O IMTT é também responsável pela supervisão e regulamentação das actividades deste sector, competindo-lhe a promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos serviços de transportes terrestres

## O sector dos transportes na situação energética portuguesa

Em Portugal, o peso do consumo de energia pelos **transportes representa 39%** do total (*na EU15 33% e na EU25 31%*).

O **transporte rodoviário representa 87%** do sector (*na EU15 a média é 83%*).

Estima-se que o transporte privado seja responsável por mais de metade daquela percentagem.

*Durante os últimos 15 anos, o numero de carros em circulação cresceu 135%.*

Torna-se, assim, claro que, se se quiser melhorar a nossa eficiência energética e atingir os objectivos de Kyoto, é necessário aumentar a procura do transporte público e limitar a utilização crescente e abusiva do transporte individual

## PNAC 2006 - Medidas da responsabilidade do IMTT

- ❑ **MRT1 - Auto Oil Program:** Acordo voluntário com associações de fabricantes de automóveis. redução da média das emissões por veículo :  
*2004 -147 gCO<sub>2</sub>/vkm; 138 - 2008; 2010 - 120 g*
- ❑ **MAT1** – Redução do número de dias de serviço dos táxis.  
*Abaixo dos 7 dias por semana.*
- ❑ **MAt4 and 5 – Autoridades Metropolitanas de transporte, de Lisbon(MAt4) e do Porto (MAt5)**  
*A reestruturação destas autoridades já está aprovada.  
Inquéritos à mobilidade: Lisboa (em fase de concurso) e Porto (em preparação).*
- ❑ **MAT7 – Regulamento da Gestão da Energia no Sector dos Transportes** (com o MEI/DGGE) - *Número de veículos pesados cobertos pelas obrigações do RGCE.*
- ❑ **MAT10 – Plataformas logísticas.** Desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional para aumentar a eficiência do transporte de mercadorias (gCO<sub>2</sub>e/tkm): alteração da distribuição modal, promovendo a inter e a co-modalidade, reforçando assim a transferência modal do transporte rodoviário para o ferroviário e marítimo.  
*A implementação do Plano está em curso.*

## Outras iniciativas - eficiência energética

- ❑ IMTT, em cooperação com as autoridades locais e empresas de transporte, tem vindo a promover a introdução de **veículos mais amigos do ambiente nas frotas de transporte público** (*veículos diesel; veículos a gás natural, veículos bio-fuels, híbridos e eléctricos*).
- ❑ No campo do gás natural, Portugal tem tido algumas experiências de sucesso, as quais explicam o porquê do seu apoio pelo IMTT e a sua adopção pelos operadores de transporte público urbano. Em Lisboa e no Porto é a seguinte a actual situação:  
*CARRIS (Lisboa) 40 autocarros (5 %da frota);  
STCP (Porto) 255 autocarros (52 %).*
- ❑ Depois de uma experiência piloto com **mini autocarros eléctricos** em 25 cidades, que teve lugar entre 2002 e 2004, cinco cidades continentais integraram autocarros eléctricos nas linhas centrais da sua rede de transporte (*Coimbra, Viseu, Bragança, Viana do Castelo, Portalegre e Funchal*).

## Outros projectos e iniciativas – eficiência energetica

**Eco-driving em empresas privadas – melhoramento do transporte publico de passageiros.**

Experiência apoiada pelo IMTT

**GISFROT – Programa de formação do comportamento dos motoristas**

**Operador: Rodoviária de Lisboa, S.A.**

### GISFROT RECURSOS:

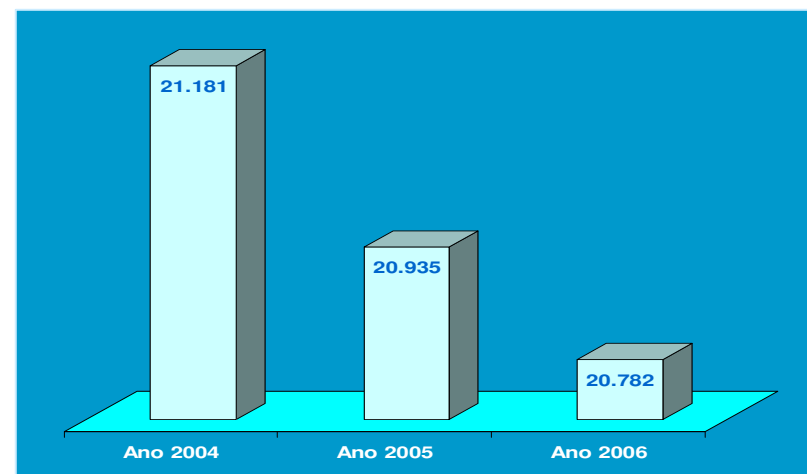
10 autocarros, equipados com “caixa negra” Siemens VDO, FM200  
3 Formadores para preparar os procedimentos de ensino  
6 Condutores experientes: para acompanhar

### GISFROT FORMAÇÃO:

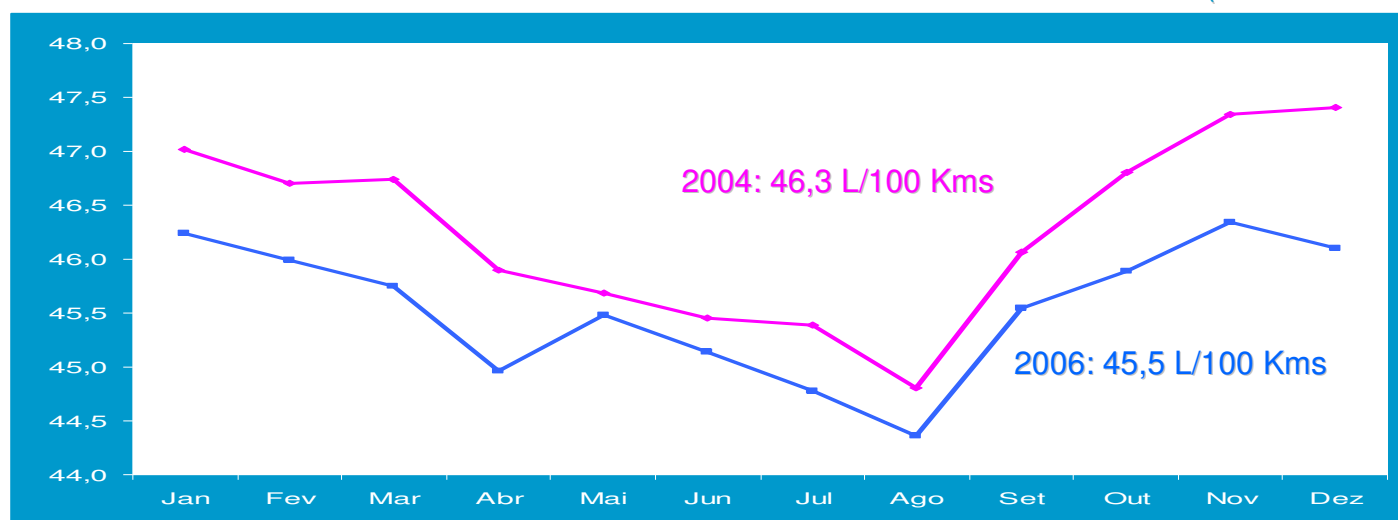
Nº. Teste de condução: 1018  
Nº de horas de testes de condução: 6108  
Horas de ensino em sala: 2036

# Resultados dos Testes de Condução

Events	After May 2006	Before May 2006	%
<b>Comfort Events Trend (seconds)</b>			
Hard Accelerations	66	96	- 32 %
Hard Braking	74	159	- 53 %
<b>Energy Efficiency Events Trend (seconds)</b>			
Fuel Consumption	45,63 L/100 Km's	46,72 L/100 Km's	- 2,3 %



Emission of CO2 Trend ( 2006 - 2004 = - 399 Tonnes)



## No Futuro - GISFROT III

100 autocarros equipados  
Descarregamento automático de dados  
Leitura automática do software  
Geração automática de relatórios

Mudança de comportamento na condução.  
Informação Individual acerca do estilo de condução.  
Formação contínua.



**Levar esta experiência a um vasto universo de empresas**

# Formação Eco - driving

**Desenvolvimento da formação e avaliação das políticas / programas orientados para:**

**Candidatos a escolas de condução;  
Profissionais de escolas de condução;  
Examinadores da condução.**

## **Redução de:**

- Consumo de combustível
- Custos de reparação e manutenção do veículo
- Stress
- Poluição atmosférica (*mais baixas emissões de gases com efeito de estufa*)
- Poluição acústica

## **Benefícios:**

- Economia de rendimentos
- Segurança rodoviária
- Conforto dos passageiros

## Outros projectos e iniciativas no campo da eficiência energética

- Esquema de **incentivos** estatais ao **abate** de veículos pesados de mercadorias e ligeiros de passageiros.
- Medidas tendo em vista o apoio financeiro **a operações de montagem de filtros de partículas** e financiamento de **sobre custos** associados à aquisição de **veículos Euro V**.
- Projectos tendo em vista a implementação de um sistema de gestão da procura de **táxi** mais eficiente, através da introdução de um sistema de localização, reduzindo, assim, o número de percursos em vazio.
- Em Julho de 2008, foi assinado entre o Governo Português e a Renault-Nissan um protocolo tendo em vista a comercialização em larga escala de **veículos eléctricos** e o estabelecimento de uma rede de abastecimento.

## Perspectiva de futuro para a política energética portuguesa nos transportes

- Construção de **novas linhas de metro ligeiro** nas regiões metropolitanas de Lisboa e Porto.

*No Porto, uma rede de 60 km, correspondendo à 1ª fase da construída, está já em operação.*

*De acordo com o relatório de sustentabilidade de 2007, verificou-se uma redução dos níveis de emissão: 39T de CO, 26T HC, 332T de NOx e 15 T de partículas;*

*Em 2009, terá início a construção da 2ª fase da rede do Metro do Porto, correspondendo a uma extensão de 41 km.*

**Construção do *Metro Sul do Tejo* (MST).** A 1ª fase está completa.

- Implementação de **planos de mobilidade sustentável** nas maiores cidades – transporte público e modos ligeiros.
- Desenvolvimento do **Plano Nacional de Plataformas Logísticas**, implementando a inter e a co-modalidade, de modo a alterar a repartição modal, reduzindo assim a quota do transporte rodoviário de mercadorias.