



# Desenvolvimento do ITS: a Perspectiva ASECAP/APCAP

4º Congresso Rodoviário Português

Rui Camolino

Estoril, 6 de Abril de 2006



# AGENDA



- ASECAP e APCAP
  - Quem são
  - O que fazem
  - A sua organização
  - A sua contribuição no desenvolvimento do ITS
- A organização do ITS na Europa:
  - A Comissão Europeia
  - Os Estados Membros
  - As organizações Europeias e Nacionais de suporte ao desenvolvimento do ITS
- O ITS no período 1999-2006, a nível Europeu e Nacional
- A situação actual
- As Perspectivas de Desenvolvimento Futuro



# ASECAP



- ASECAP - “Association Européenne des Concessionnaires d’Autoroutes et des Ouvrages à Péage”
- 16 membres
- 128 empresas
- > 26.000 Kms
- 16 500 milhões de Euros





# ASECAP



- Constituída por empresas pertencentes a um sector economicamente relevante onde se têm vindo a registar movimentos de capitais diversos desde “IPO’s” a “M&A’s” e em que as empresas têm vindo a assumir posições de maior relevância nos mercados das bolsas nacionais e internacionais;
- Parceira no desenvolvimento das regiões servidas pelas suas auto-estradas;
- A ASECAP é, assim, vista como o principal parceiro para o diálogo com a Comissão Europeia e o Parlamento Europeu, o que é encarado como papel fundamental da Associação.



# ASECAP



- Fundamental para a ASECAP é a divulgação do modelo de **operação de concessões com portagem real** como sendo o modo mais apropriado para financiar um modelo sustentável para o planeamento, construção, operação e manutenção de infra-estruturas rodoviárias
- De igual modo, são fundamentais as questões da cobrança de portagens e da sua interoperabilidade, assim como do aumento da utilização do ITS como instrumentos para o crescimento e desenvolvimento, enquanto a segurança e o ambiente se mantêm no topo da lista de prioridades no âmbito do quadro dum sistema de transportes pan-Europeu sustentável.



# ASECAP



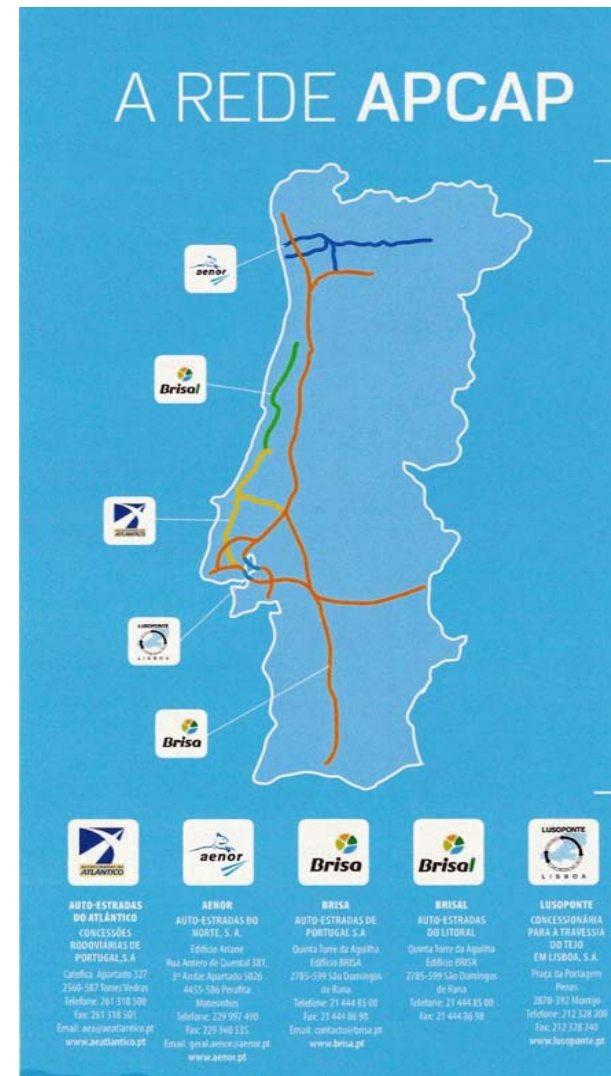
- A ASECAP está organizada em 3 Comissões Permanentes:
  - COPER I: Portagens e Tarifas
  - COPER II: Segurança e Ambiente
  - COPER III: Telemática Rodoviária



# APCAP



- APCAP – Associação Portuguesa das Sociedades Concessionárias de Auto-estradas ou Pontes com Portagens
- 1.500 Kms
- 4 membros
- ~25.000.000 Kms/dia

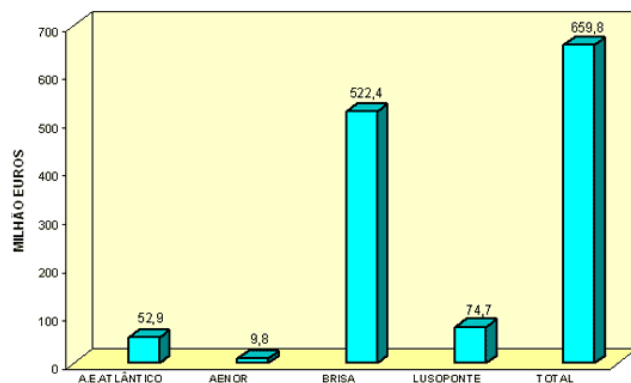




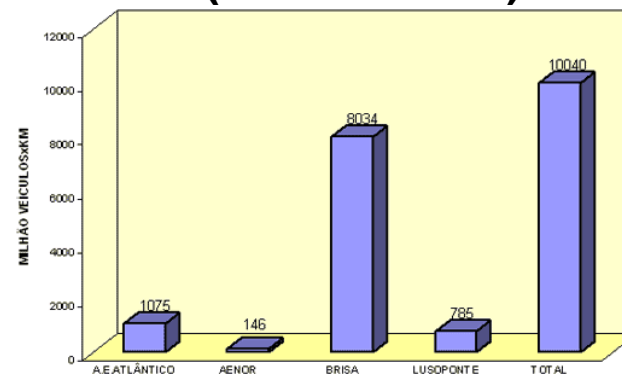
# APCAP



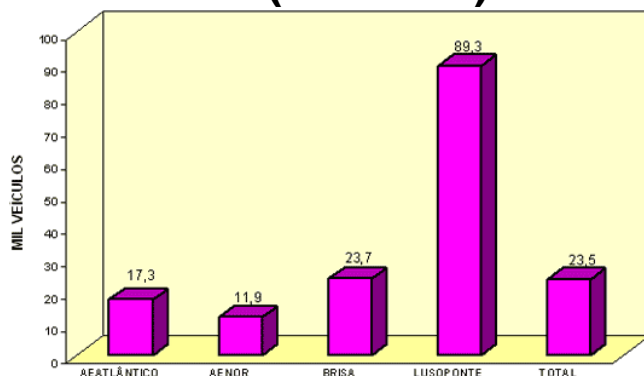
**Receitas: 658.8 (M€)**



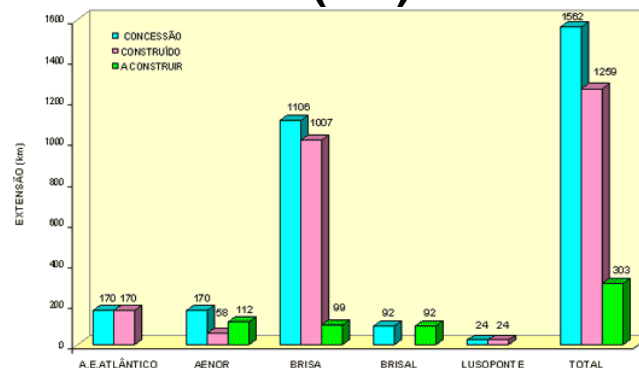
**Circulação anual: 10 040  
(10<sup>6</sup>veic x km)**



**TDMA: 23.500  
(veículos)**



**Extensão da Rede: 1.562  
(km)**







# APCAP



- A APCAP considera que a portagem real é a forma socialmente mais justa, e inequivocamente mais eficaz, para financiar o planeamento, projecto, construção, operação e manutenção de auto-estradas.
- A APCAP pretende afirmar-se como a sede própria para apoiar e promover o debate e a resolução dos problemas relacionados com os temas de maior significado para o sector rodoviário: o seu financiamento e toda a problemática associada à cobrança de portagens; o uso dos mais avançados meios tecnológicos no apoio à operação de auto-estradas, nomeadamente os de telemática rodoviária, como instrumentos de progresso e desenvolvimento do sector rodoviário, num quadro das mais ambiciosas preocupações de sustentabilidade, nomeadamente no que se refere às dimensões críticas de ambiente e segurança rodoviária.



# APCAP



- O âmbito, que se pretende lato, das actividades da APCAP, bem como a sua energia e vitalidade, dirigem-se, no essencial, à promoção do sector das concessões com portagem como forma de desenvolvimento do país, cumprindo a missão que é, afinal, a dos seus membros: criar valor para todos os intervenientes no sector, aproximando os portugueses, em segurança, com conforto, em respeito pelo ambiente e de forma sustentável nos planos económico e social.
- A APCAP está organizada por forma a responder aos seus principais desafios em Comités Permanentes:
  - Comité Permanente 1: portagens;
  - Comité Permanente 2: ambiente e segurança;
  - Comité Permanente 3: telemática rodoviária.

- Comissão Europeia
  - A intervenção da CE verifica-se, principalmente, através de duas das suas Direcções Gerais:
    - A DG-TREN, Direcção-Geral dos Transportes e Energia, politicamente mais ligada ao sector dos transportes e que, talvez por isso mesmo, tem dado mais importância aos projectos de implementação de infra-estruturas, e
    - A DG-INFOS, Direcção-Geral da Sociedade da Informação e Media, menos ligada ao sector dos transportes, normalmente apoiante de projectos mais pré-competitivos tendo em vista a demonstração de novas tecnologias e/ou desenvolvimentos.

- Comissão Europeia (cont.)
  - A combinação destas duas perspectivas parecia poder assegurar o sucesso de qualquer política de desenvolvimento que se viesse a adoptar, mas a falta de coordenação verificada acaba por não produzir resultados práticos palpáveis;
  - De facto, no referente ao sector do transporte rodoviário, a DG-TREN acaba por apoiar mais o sector das infra-estruturas, enquanto a DG-INFSO tem suportado fundamentalmente a indústria automóvel.

- Comissão Europeia (cont.)
  - Outro problema tem sido a passagem do resultado dos projectos para a indústria, que não se tem verificado.
  - O Livro Branco dos Transportes publicado em 2001 pela CE considerava que o sector rodoviário estava razoavelmente desenvolvido em termos infraestruturais relegando-o, por isso, para um claro segundo plano, enquanto reforçava os investimentos no desenvolvimento dos sectores ferroviário, fluviais e marítimos.

- Parlamento Europeu
  - O PE e a sua Comissão de Transportes tem-se mostrado particularmente sensíveis ao facto da CE não ter realizado que os esforços nos outros sectores dos transportes só poderem ter um impacto positivo no crescente tráfego rodoviário, i.e. reduzirem o seu crescimento, no médio - longo prazo, sendo, por isso, necessário encontrar soluções que obviem os problemas do crescimento que, entretanto, ocorrerá.

- Estados Membros

- O papel dos Estados Membros é fundamental na implementação duma política correcta de ITS, mas estes não estão polarizados para essa necessidade;
- Ainda, recentemente, numa reunião do TEN-FAC os seus representantes omitiram qualquer referência ao ITS, apesar das acções desenvolvidas junto deles nesse sentido e da preparação dum projecto específico, o “Easyway”;
- Em próximas reuniões, nomeadamente a de Junho, espera-se que o tema venha a ser abordado e que a devida importância lhe venha a ser concedida.

- Outras Organizações:
  - Normalização
    - A normalização a nível Europeu é assegurada pelo CEN e pelo ETSI;
    - Em Portugal, o IPQ (Instituto Português da Qualidade) é o ONN (Organismo de Normalização Nacional) i.e. a entidade que superintende na normalização, assegurando a interligação com o CEN;
    - Na área Rodoviária, o EP desde 2001 é o ONS (Organismo de Normalização Sectorial) tendo para tal constituído 4 Comissões Técnicas uma das quais, a CT 157 trata dos temas do ITS;
    - o efeito da normalização pouco se tem feito sentir neste campo onde não se tem conseguido criar um mercado alargado devido às múltiplas divisões da indústria.



- Outras Organizações:

- Indústria

- A indústria do sector automóvel têm aproveitado os fundos disponibilizados pela DG-INFISO correctamente, mas os resultados são desanimadores, pois a sua concretização no dia a dia é reduzida, salvo alguns casos pontuais;
    - Não existe uma indústria do sector dos transportes rodoviário propriamente dita, embora cada país tenha algumas empresas especializadas em aspectos pontuais do sector sendo que Portugal não é diferente neste domínio;
    - Há que dar o passo que se segue e este só pode acontecer se alicerçado tanto na universidade como na indústria que após o seu envolvimento na normalização deverá passar ao desenvolvimento de novos produtos potenciando o embrião duma indústria com tecnologia própria e evoluída capaz de competir nos mercados internacionais.

- Outras Organizações:
  - Telecomunicações
    - As telecomunicações são uma das bases do ITS, mas os seus standards têm sido os gerais;
    - Importa analisar a nossa realidade e, face às especificidades do sector, verificar da necessidade de soluções específicas e da sua eventual normalização;
    - Este tipo de trabalho resulta, normalmente, da interacção dos grupos de trabalho do CEN e do ETSI.

- Outras Organizações
  - Associações ( ASECAP, IRF, ERTICO)
    - As diversas associações europeias têm-se esforçado por definir e divulgar as suas posições e, com os seus recursos mais ou menos limitados, têm vindo a conseguir veicular as suas posições junto da CE;
    - As associações mais activas neste domínio são a ASECAP, o ERTICO e a IRF.

- A nível Europeu
  - Este foi o período do Programa Indicativo Multianual MIP I altura em que se criou a perspectiva da rede transeuropeia;
  - Cerca de 2 800 milhões de Euros financiaram o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes (TEN-T) apoiando projectos nos diversos domínios (rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo);
  - Sinergias importantes foram criadas entre as concessionárias de auto-estradas, as entidades concedentes, as universidades e outros laboratórios das áreas em questão;

- A nível Europeu
  - No domínio dos transportes rodoviários surgiram diversos projectos cobrindo diversas áreas geográficas, nomeadamente:
    - ARTS – Portugal, Espanha e França;
    - SERTI - França, Itália, Espanha, Alemanha, Suíça e Andorra;
    - CORVETTE – Alemanha, Áustria, Itália e Suíça;
    - STREETWISE – Inglaterra e Irlanda;
    - CÊNTRICO – Bélgica, Alemanha, França, Luxemburgo, Holanda e Inglaterra; e
    - VIKING – Dinamarca, Alemanha, Suécia, Finlândia e Noruega.

- A nível Europeu
  - Em 2001, foi redigido o Livro Branco sobre os Transportes que previa 4 fases de evolução:
    - Reequilibrar os modos de transporte
    - Suprimir os estrangulamentos
    - Colocar os utentes no centro da política dos transportes
    - Controlar a globalização dos transportes
  - Em 2005 foram revistos os projectos subjacentes aos objectivos apontados no Livro Branco e re-analisada a Rede Transeuropeia de Transportes à luz do alargamento, sendo apontado o ITS como solução para os próximos anos

- A nível Europeu
  - Os objectivos traçados visavam o reforço das redes concorrentes da rodoviária, mas os seus efeitos só se farão sentir no médio/longo prazo dado o período de tempo para os concretizar e os utentes começarem a acreditar nas alternativas. O que fazer até lá?
  - Novos projectos rodoviários? Talvez, mas não faz parte dos planos Europeus. Por isso, a alternativa é muito mais ITS, pois é a única forma de melhorar rapidamente a gestão dos meios existentes.

- A nível Nacional
  - Após o CIRPOR em 1998, implementaram-se os sistemas de Leiria e P. Lima, as concessões entretanto contratadas viram-se obrigadas, contratualmente, a instalar meios telemáticos, hoje fundamentais para a gestão das infra-estruturas rodoviárias e para a informação aos utilizadores, entre elas a AENOR e a AEÁ que pelas suas dimensões têm expressões significativas no nosso mercado, implementaram sistemas integrados;
  - A Lusoponte também tem sistemas integrados na Ponte 25 de Abril e na Ponte Vasco da Gama desde 1998 que actualiza regularmente para dar resposta às suas necessidades de operação.





# ITS 2001 - 2006



- A nível Nacional
  - A Brisa, em 2003, começou a instalar um sistema de telemática rodoviária cobrindo toda a sua rede que terminará no ano em curso e integrará o conjunto dos subsistemas existentes na sua rede;
  - O conjunto das concessões interliga-se com o EP e poderá, mediante acordo a celebrar entre as partes, vir a ser possível partilhar informação das concessões contíguas de modo a aumentar os níveis de eficiência da gestão de tráfego nas diversas concessões;
  - Tem-se vindo a fazer esforço significativo por melhorar a CT157 promovendo um maior envolvimento das universidades e da indústria e aumentando a eficácia do seu funcionamento.



# ITS: Que futuro?



- Em termos Europeus, espera-se, assim, que a CE comece a ver os efeitos positivos que o ITS pode ter na gestão do tráfego crescente numa infra-estrutura estagnada e sem soluções alternativas e apoie, por isso, o seu desenvolvimento e a “Visão ITS da ASECAP para o Futuro”;
- Espera-se para breve a criação do **ITS Portugal** enquanto entidade promotora do ITS no nosso País;
- De Portugal, de per si e como Estado Membro, espera-se que entenda o papel fundamental que o ITS pode desempenhar não só nos aspectos acima referidos, mas também no objectivo final de proporcionar aos utilizadores a “Visão ITS da APCAP para o Futuro”.



# ITS: Que futuro?



A “Visão ITS da ASECAP e APCAP para o Futuro”:

***“Uma condução segura, descansada, sem stress nem congestionamentos, e, portanto, em condições de sustentabilidade.”***



Obrigado pela vossa atenção

Rui Camolino

*Brisa Auto-estradas de Portugal, S. A.*

*rui.camolino@brisa.pt*