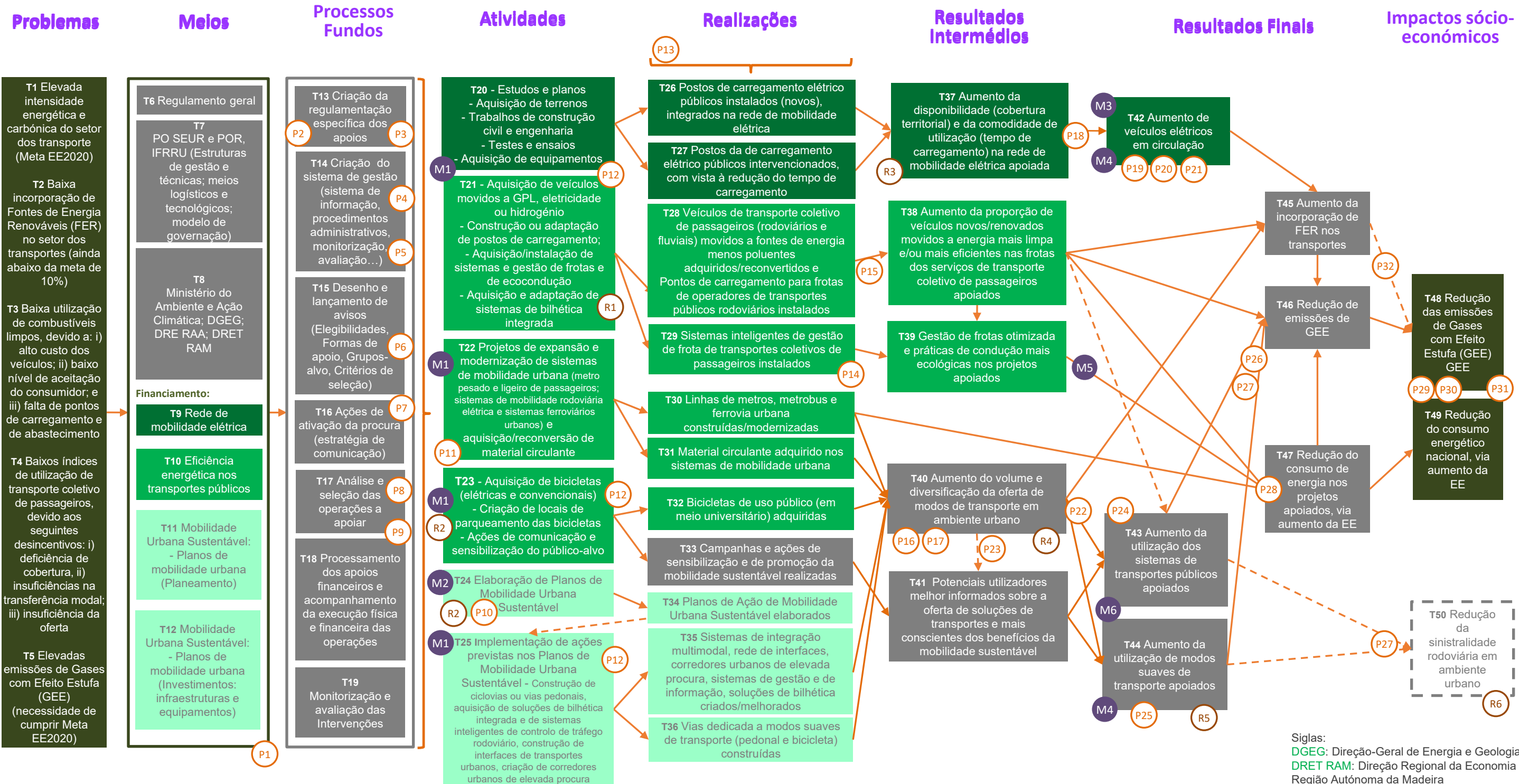


Teoria da Mudança das estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios: promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável (PI 4.5.) no Portugal 2020



Legenda
→ Causa
→ Condição facilitadora

Caixas comuns a várias intervenções
Resultados indiretos

Resposta das entidades beneficiárias

Disponibilização dos produtos/serviços

Melhoria da situação/ Efeitos nos destinatários

Resposta dos destinatários

Siglas:
DGEG: Direção-Geral de Energia e Geologia
DRET RAM: Direção Regional da Economia e Transportes da Região Autónoma da Madeira
DRE RAA: Direção Regional da Energia da Região Autónoma dos Açores
EE: Eficiência Energética
EE2020: Estratégia Europa 2020
FER: Fonte de Energia Renováveis
GEE: Gases com Efeito Estufa
GPL: Gases de petróleo liquefeito
IFRRU: Instrumento Financeiro para a Reabilitação e Revitalização Urbanas
PO SEUR: Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos
POR: Programa Operacional Regional

Teoria da Mudança das estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios: promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável (PI 4.5.) no Portugal 2020

Mecanismos

M1	– Incentivo financeiro (racionalidade económica): a subsidiação do investimento diminui o custo de investimento e, por essa via, aumenta o retorno (privado e social), tornando o investimento mais atrativo para os potenciais promotores dos projetos, incentivando a sua realização.
M2	– Efeito de <i>compliance</i> induzido pela obrigatoriedade de existência prévia de instrumento de planeamento (Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável) que enquadre as tipologias de ação que os Municípios pretendam candidatar ao respetivo Programa Operacional (PO) Regional
M3	– Escolha racional (otimização custo-benefício): os potenciais utilizadores percebem a melhoria da cobertura e comodidade da rede de postos de carregamento (que favorece a relação custo-benefício privado associada à opção pelos veículos elétricos), conduzindo-os a tomar esta opção.
M4	– Efeito reputação (<i>social status</i>) e efeito imitação (<i>bandwagon</i>): a perceção social da emergência das alterações climáticas premeia socialmente a adoção de comportamentos mais sustentáveis (também por via de efeitos de imitação), nomeadamente a utilização de modos suaves de transporte e a aquisição de automóveis elétricos (a resposta da indústria automóvel, desde logo nos segmentos mais elevados, reforça a equivalência de estatuto “verde” a estatuto social e promove comportamentos de <i>early adoption</i> e de imitação).
M5	– Performance <i>feedback</i>: os mecanismos de <i>feedback</i> sobre consumo energético após a intervenção incentivam alteração de comportamentos de utilização de energia (práticas de ecocondução)
M6	– Escolha racional (otimização custo-benefício): os potenciais utilizadores percebem a melhoria da cobertura e comodidade da rede transportes públicos e dos modos de transporte suave e, se assegurada a perfeita substituição entre meios de transporte, optam pela solução de menor custo relativo (numa função que pondera fatores económicos e de bem-estar/conveniência).

Pressupostos

<p><u>Pré-Condições</u> (Meios/Processos Fundos - Atividades)</p> <p><i>Fatores internos “Fundos”:</i></p> <p>P1 Intervenção dos fundos tem escala suficiente para induzir mudanças estruturais</p> <p>P2 Apoios são complementares (nos objetivos) e não existe concorrência com outros instrumentos de política</p> <p>P3 Elegibilidades e modalidade de financiamento (não reembolsável) e intensidade (taxa e, em alguns casos, metodologia do <i>funding gap</i> ou diferencial do custo de veículos movidos a tecnologias mais limpas e veículos convencionais) são coerentes com o diagnóstico que justifica a intervenção, foram definidas em articulação com os principais <i>stakeholders</i>, e são atrativas aos diferentes grupos-alvo e territórios</p> <p>P4 Capacidade de gestão</p> <p>P5 Sistema de informação adequados</p> <p>P6 Lançamento oportuno, regular e previsível dos Avisos</p> <p>P7 Divulgação e sensibilização dos principais grupo-alvos em articulação com os principais <i>stakeholders</i></p> <p>P8 Os critérios de seleção são adequados e corretamente aplicados, permitindo identificar os projetos com maior potencial</p> <p>P9 Capacidade técnica para a análise e acompanhamento dos projetos</p>	<p><u>Fatores Operacionais</u> (Atividades-Realizações)</p> <p><i>Fatores internos Promotores:</i></p> <p>P10 Promotores possuem capacidade técnica (ou tem capacidade de recorrer a recursos externos) para o desenvolvimento dos Planos</p> <p>P11 Maturidade dos projetos em carteira adequa-se ao calendário de abertura dos Avisos</p> <p><i>Fatores externos Promotores:</i></p> <p>P12 Mercado tem capacidade para fornecer (com estabilidade / previsibilidade de preços) as soluções técnicas necessárias à boa implementação dos projetos</p>	<p><u>Qualidade das Realizações</u> (Realizações – Resultados Intermédios)</p> <p><i>Fatores internos Promotores:</i></p> <p>P13 Projetos atingem os resultados contratualizados, sem desvios significativos (realização e cronograma)</p> <p>P14 Investimentos são acompanhados de formação e capacitação, criando condições para a otimização da capacidade instalada dos sistemas de gestão de frotas de ecocondução</p> <p>Eficiência energética nos transportes públicos</p> <p>P15 O aumento do número de veículos elétricos ou movidos a energias mais limpas nas frotas dos operadores de transportes públicos é feito por substituição/abate de veículos movidos a combustíveis fósseis mais poluentes</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>P16 As ciclovias criadas e outros modos de transporte suave criados correspondem a uma efetiva alternativa aos modos de transporte existentes</p> <p>P17 As intervenções com vista ao aumento da capacidade dos serviços de transporte e de integração intermodal correspondem a um aumento efetivo do volume e diversificação da oferta (e não à substituição de ofertas existentes), alinhadas com as necessidades dos utilizadores finais</p>	<p><u>Resposta dos atores</u> (Resultados Intermédios – Resultados Finais)</p> <p><i>Fatores externos:</i></p> <p>Rede de mobilidade elétrica</p> <p>P18 A expansão e o <i>upgrade</i> tecnológico da rede de mobilidade elétrica é amplamente divulgada <i>F. Interno</i></p> <p>P19 Operadores (públicos e privados) ampliam a sua oferta de postos de carregamento (pontos próprios ou via adesão à rede de mobilidade elétrica), ampliando (adicional aos projetos apoiados) a oferta global</p> <p>P20 O custo dos veículos elétricos/híbridos é tendencialmente decrescente face ao custo dos veículos convencionais. <i>(Redução do custo pode ser motivada por: i) incentivos fiscais na aquisição e ii) desenvolvimentos tecnológicos e economias de escala na produção desses veículos, iii) restrições legais à emissão e GEE em novos veículos)</i></p> <p>P21 O aumento de veículos elétricos (com menores emissões de GEE na sua utilização) é feito por substituição de veículos movidos a combustíveis fósseis (mais poluentes)</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>P22 A renovação de frotas/material circulante nos transportes públicos obedece a padrões mais atuais de conforto para o utilizador final <i>F. Interno</i></p> <p>P23 O aumento do volume/qualidade da oferta de serviços de transporte, dos serviços de interface modal e dos meios para modo suave de transporte é amplamente divulgado junto dos utilizadores finais <i>F. Interno</i></p> <p>P24 Continuação/alargamento da política de subsidiação dos passes modais de transportes públicos coletivos e das políticas de desincentivo à utilização do transporte individual (fiscalidade, custo dos combustíveis, restrições ao trânsito em contexto urbano)</p> <p>P25 Valorização crescente da saúde e bem-estar individual associadas à atividade física ao ar livre</p> <p>P26 O aumento da utilização de transporte público/modos de transporte suave ocorre por substituição de transporte individual automobilizado (movido a combustíveis fósseis), com ganhos de eficiência carbónica global (eventual aumento de emissões pelo aumento dos serviços de transporte público coletivo é mais que compensado pela redução das emissões associadas ao transporte individual automobilizado)</p> <p>P27 Substituição do veículo individual por transporte público/modos suaves leva à diminuição do congestionamento de tráfego, que por sua vez permite a redução de emissões GEE (pela redução do número de veículos e pela fluidez da marcha) e a sinistralidade</p> <p>P28 A redução do consumo energético decorre de ganhos de eficiência energética associados à gestão de frotas, práticas de eco-condução e à modernização dos sistemas de mobilidade urbana, e não pela redução dos níveis de utilização</p>	<p><u>Políticas complementares</u> (Impactos socioeconómicos)</p> <p><i>Fatores externos:</i></p> <p>P29 Manutenção ou aceleração das condições (quadro legal, institucional, mix de políticas públicas/instrumentos complementares à intervenção dos FEEI, contexto económico e geopolítico) que favorecem a transição para uma economia de baixo carbono em todos os setores.</p> <p>P30 efeitos de políticas complementares financiadas pelos FEEI dirigidas à eficiência energética (TdM2) e à produção de energia partir de fontes renováveis (TdM1), bem como de intervenções de prevenção de riscos de incêndios (TdM4), gestão de resíduos e ciclo urbano da água, que reduzam igualmente os consumos energéticos e/ou as emissões de GEE</p> <p>P31 A redução da intensidade energética/carbónica mais que compensa o efeito de ciclo económico – <i>decoupling</i> da intensidade energética e carbónica)</p> <p>P32 A componente FER introduzida nos transportes, designadamente a eletricidade, tem origem num sistema produtor de eletricidade também ele cada vez mais assente em FER, com menor intensidade carbónica</p>
--	---	--	--	---

Riscos

<p><u>Fatores Operacionais</u> (Atividades-Realizações)</p> <p>Eficiência energética nos transportes públicos</p> <p>R1 Comportamentos de <i>free-riding</i> (as intervenções seriam realizadas mesmo sem o apoio financeiro; ainda assim, as entidades recorrem aos fundos para financiar estas intervenções, gerando ineficiência na utilização dos fundos públicos) são expressivos</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>R2 Implementação tardia dos instrumentos territoriais enquadadores das intervenções (PDCT, PEDU)</p>	<p><u>Qualidade das Realizações</u> (Realizações – Resultados Intermédios)</p> <p>Rede de mobilidade elétrica</p> <p>R3 Postos de carregamento vandalizados e/ou com largos períodos de indisponibilidade</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>R4 Furtos e atos de vandalismos reduzem material circulante (p.e. bicicletas de uso público) disponível e tornam insustentáveis custos de manutenção da operação</p>	<p><u>Resposta dos atores</u> (Resultados finais)</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>R5 Aumento da utilização dos modos suaves de transporte é feito por via da substituição do transporte público e não do transporte individual automobilizado</p>	<p><u>Políticas complementares</u> (Impactos socioeconómicos / Sustentabilidade)</p> <p>Mobilidade Urbana Sustentável</p> <p>R6 Aumento da sinistralidade associada aos modos suaves de transporte</p>
--	---	--	---

Teoria da Mudança das estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios: promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável (PI 4.5.) no Portugal 2020

