

Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação a desenvolver pelo GTT MTR da CCV

(D2 do plano de trabalhos do GTT MTR)

O Grupo de Trabalho Temático Mobilidade e Transportes (GTT MTR) considerou, no arranque do seu funcionamento, que para um exercício eficaz da missão de aconselhamento do governo, na execução de ações que promovam a obtenção de resultados no Crescimento Verde, seria importante consensualizar prioridades, partindo dos contributos das entidades representadas na Coligação para o Crescimento Verde, doravante designada por Coligação.

Começou-se por visitar o Compromisso para o Crescimento Verde (CCV), para avaliar a formulação das iniciativas e clarificar o âmbito da sua abrangência. Esta consolidação de conteúdos e indicadores de sucesso correspondeu a uma fase prévia de que resultou o documento denominado D1 (atualização das iniciativas MTR do CCV). Em paralelo, os Pontos Focais das iniciativas identificaram as “fontes e parâmetros de monitorização” disponíveis para a avaliação dos indicadores de sucesso, de que resultou a primeira versão do documento denominado DCS1 (Documento Suplementar de Suporte à Monitorização das Iniciativas MTR).

Procedeu-se depois à identificação de ações ou medidas (previstas ou em curso) que possam contribuir para os resultados das iniciativas, na elaboração do documento D2. O presente documento, D2, constitui conjuntamente com o documento D1, suporte para o desenho do plano de trabalhos para 2016-2017, e para o planeamento das ações a curto, médio e longo prazo, para submeter à aprovação da Coligação.

Tendo em conta as novas orientações da tutela, anunciadas no plenário da Coligação para o Crescimento Verde de 12 de Setembro de 2016, no sentido de dar prioridade à transição para uma economia circular, redirecionaram-se os esforços no sentido de encontrar, nas iniciativas MTR os pontos onde se pode associar a criação de valor (poupando, recuperando, restaurando ou regenerando recursos) e identificar oportunidades que contribuam para os objetivos do Crescimento Verde focalizados na Economia Circular.

A identificação detalhada das ações ou medidas que possam contribuir para os resultados das 10 iniciativas previstas no CCV para Mobilidade e Transportes constam da Tabela em Anexo. A análise efetuada permite também associar uma escala temporal ao desenvolvimento das iniciativas, deixando antever desde já o que pode ser considerado vantajoso para o curto, médio e longo prazo – indicativamente 2016/2017, 2020 e 2030.

Do trabalho desenvolvido o GTT considera importante assinalar os seguintes tópicos:

- A crescente importância dos critérios de sustentabilidade para os transportes ainda não se encontra totalmente refletida nos processos de recolha de dados do setor, situação que levou à identificação de várias debilidades ao nível da informação disponível para caracterizar as situações de referência e respetiva monitorização e avaliação. Este é considerado um fator limitante ao suporte da tomada de decisão;
- Foram identificadas iniciativas MTR com potencial para gerar projetos em alinhamento com os objetivos do Crescimento Verde e em particular com a vertente da Economia Circular;

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

- Foram identificadas potenciais sinergias com outras temáticas cobertas pelo CCV que deverão ser aprofundadas durante a continuação dos trabalhos do GTT MTR;
- Foi considerado essencial clarificar as possibilidades de apoio a projetos no atual período de programação financeira, designadamente do Portugal 2020 tendo em consideração a revisão intercalar a decorrer em 2018 e a eventual necessidade de reajustamento das prioridades de enquadramento de projetos;
- Foi considerado que algumas das iniciativas podem necessitar de desenvolvimento, capacitação ou suporte à sua implementação, de modo a melhorar o desempenho dos intervenientes e os resultados esperados a curto e a médio prazo (lacunas e oportunidades identificadas).

Estes tópicos constituirão **linhas de ação para aprofundar em 2017.**

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

Anexo (tabela de trabalho composta pela proposta de atualização de iniciativas e Identificação de ações e medidas que possam contribuir para os resultados)

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; { } falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR 1	Criar condições para a transferência do transporte individual para o coletivo, em especial nas áreas metropolitanas (ex: melhorando o transporte coletivo e implementando medidas dissuasoras da utilização do automóvel individual)	<p>» Aumentar em 15% os pkm transportados nos serviços públicos de transporte de passageiros entre 2014 e 2020</p> <p>» Redução das emissões de GEE, CO, COV, NOx e partículas</p> <p>» Número de medidas dissuasoras da utilização do veículo individual implementadas, por tipo e alcance, constantes de PMUS e PAMUS.</p>	<p>E (políticas): Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Horizonte 2014-2020 (PETI3+); Reforma da Fiscalidade Verde; PNAEE 2016; Planos de Qualidade do Ar</p> <p>E (financeiro): POCL-COMPETE 2020</p> <p>PFA: IMT</p>	Energia e clima; Cidades e território; Turismo; Informação e participação	<p>→A promoção de um serviço público de transporte de passageiros de qualidade, dotado de uma maior articulação entre modos de transporte e com os modos suaves, com uma maior adequação da rede (incluindo articulação intermodal) e da oferta de serviços, com uma melhor adequação e integração tarifária e promovido através de uma maior rendibilidade dos recursos materiais e financeiros.</p> <p>→A continuação da aplicação das medidas previstas no que se refere à implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (Lei n.º 52/2015), do Serviço Público de Transporte Flexível (Lei n.º 60/2016) e do Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (RCM n.º 56/2015).</p> <p>→O reforço das capacidades de execução e aplicação de instrumentos de planeamento da mobilidade sustentável (PMT, PAMUS e PEDUS) através da disponibilização de apoio financeiro comunitário e do reforço do acesso a indicadores estatísticos sobre mobilidade sustentável produzidos regularmente.</p> <p>→ Necessidade de diretrizes que deem prioridade ao SPTP sem implicar um aumento de custos, designadamente medidas dissuasoras do transporte individual como, por exemplo, zonas de restrição de acesso ao transporte individual e medidas de gestão do tráfego (prioridade ao SPTP na semaforização e no acesso) e estacionamento (e respetiva fiscalização).</p>	Se existem comentários estão incluídos no D1	<p>↑ Dificuldade de implementação da Carta dos Direitos dos Passageiros</p> <p>{ } Recursos técnicos especializados nas Autoridades de Transportes</p> <p>∃ Um serviço público de transporte de passageiros com reduzida oferta e qualidade, que apresenta falta de racionalização na definição dos percursos, dotado de uma reduzida articulação entre modos de transporte e com os modos suaves e com um elevado custo e um sistema tarifário complexo.</p> <p>{ } De informação estatística de base fiável (incluindo estudos origem-destino).</p> <p>{ } De um sistema de incentivos financeiros para renovação das frotas.</p> <p>{ } De uma visão integrada no planeamento dos transportes, designadamente no que se refere à articulação com o ordenamento do território.</p> <p>↑ Número de intervenientes e a falta de atenção das autoridades.</p> <p>↑ Resistência à implementação de medidas dissuasoras do Transporte Individual</p> <p>{ } Maior e melhor divulgação das redes e condições de oferta do SPTP e maior fiabilidade da informação</p>	<p>→ Operadores, públicos e privados, dos diferentes modos de transportes.</p> <p>→ Autoridades de Transporte</p> <p>→ IMT</p> <p>→ AMT</p> <p>→ Câmaras Municipais</p> <p>→ CIM e AM</p> <p>→ Associações (passageiros/ consumidores)</p> <p>→ Decisores políticos nacionais, regionais e locais.</p> <p>→ Responsáveis pela política energética</p> <p>→ Governo</p>	Grande dificuldade (ANMP) Muito difícil (IMT) Difícil (ADENE)	<p>POSEUR</p> <p>Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores;</p> <p>Prioridade de Investimento - Secção 8 - Estratégias de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável...)</p>	
MTR 2 ⁱ	Aumentar a transferência do transporte de passageiros e de mercadorias para a ferrovia	<p>» Aumento da percentagem de passageiros (%pkm) e de mercadorias (%tkm) transportados em ferrovia, face aos restantes modos de transporte</p> <p>» Redução da intensidade energética no sector (tep/pkm e tep/tkm)</p>	<p>E (políticas): Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Horizonte 2014-2020 (PETI3+); Estratégia de Fomento Industrial para o Crescimento e o Emprego 2014-2020 (EFICE 2014-2020)</p> <p>PFA: IMT</p>	Energia e clima; Indústria transformadora e extrativa; Mar	<p>• A promoção de um serviço público de transporte de passageiros de qualidade, dotado de uma maior articulação entre modos de transporte e com os modos suaves, com maior e melhor oferta de serviços, com uma melhor adequação tarifária e promovido através de uma maior rendibilidade dos recursos materiais e financeiros.</p> <p>• A continuação da aplicação do quadro legal em vigor, designadamente no que se refere ao Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (RCM n.º 56/2015).</p> <p>• A renovação da rede ferroviária nacional.</p>	Se existem comentários estão incluídos no D1	<p>∃ Alternativas tecnológicas mais baratas (BCSD)</p> <p>∃ Um serviço ferroviário de transporte de passageiros com reduzida oferta e qualidade, dotado de uma reduzida articulação com outros modos de transporte e com um elevado custo.</p> <p>{ } Integração tarifária e bilhética</p> <p>{ } Diagnóstico situação atual</p> <p>{ } Adaptação da rede e dos serviços à necessidade</p>	<p>→ Operadores, públicos e privados, dos diferentes modos de transportes.</p> <p>→ Governo</p> <p>→ Entidades de regulação.</p> <p>→ Decisores políticos nacionais, regionais e locais.</p> <p>→ CIM e AM</p> <p>→ Câmaras Municipais</p> <p>→ Autoridades de transporte</p>	<p>→ Remodelação da rede</p> <p>→ Migração bitola europeia</p> <p>→ Integração sistema europeu de gestão tráfego (ERTMS/ETCS)</p> <p>→ Desenvolvimento de serviço que permita acesso de mercadorias e passageiros a alguns centros urbanos que apresentam carências a este nível (por ex. Viseu e Santarém)</p>	Difícil porque rede obsoleta e transformação é muito cara transporte pouco flexível envolve muito stakeholders para ser eficiente	Possivelmente CEF (<i>Connecting Europe Facility</i>) - <i>Ensuring sustainable and efficient transport systems</i>

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; { } falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR 3	Promover a mobilidade elétrica, alargando e introduzindo maior concorrência na rede pública e privilegiando os modos de carregamento em locais privados (habitações e locais de trabalho) e em locais privados de acesso público (ex. centros comerciais)	<p>» Número de veículos elétricos no parque automóvel</p> <p>» Percentagem de novos registos de veículos elétricos, por categoria</p> <p>» Número de pontos de carregamento (potência normal e alta potência) instalados ligados à rede MOBI.E</p> <p>» kWh fornecidos nos pontos de carregamento da rede MOBI.E</p> <p>» N.º de veículos elétricos na renovação da frota da Administração Pública (AP) (1200 até 2020)</p> <p>» Redução das emissões de GEE, CO, COV, NOx e partículas</p>	<p>E (políticas): PNAER 2020; PNAEE 2016; Iniciativas MAOTE-MF sobre Mobilidade Sustentável (AP e Reforma da Fiscalidade Verde)</p> <p>PFA: DGEG</p>	Energia e clima; Indústria transformadora e extrativa; Cidades e território; I&D&I	<p>• A continuação da aplicação do quadro legal em vigor, designadamente no que se refere ao Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética 2016 (RCM n.º 20/2013), ao Plano Nacional de Ação para as Energias Renováveis 2020 (RCM n.º 20/2013) e ao Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2020/2030 (RCM n.º 56/2015)</p> <p>→ Regulamentação da legislação que permita completar o quadro normativo</p> <p>→ Iniciativas MAOTE-MF sobre Mobilidade Sustentável (AP e Reforma da Fiscalidade Verde);</p> <p>→ Incentivos mais substanciais à aquisição de veículos elétricos.</p> <p>→ Impulso à substituição de veículos da Administração Pública Central e Local (Programa ECO.mob), bem como de veículos das frotas de TP.</p>		<p>{ } Incentivo à substituição frotas de TP</p> <p>↑ Custo veículos</p> <p>retorno investimento longo</p> <p>↓ Autonomia veículos</p> <p>Regime fiscal pouco favorável</p> <p>↓ Incentivo financeiro às empresas</p> <p>{ } Estudos compatíveis de tráfego e mobilidade elétrica</p> <p>Reciclagem baterias após fim de vida</p> <p>{ } Falta estratégia integrada para cidadão, empresas, e que estabeleça apoios</p> <p>{ } Informação comparativa dos custos de utilização dos veículos elétricos com veículos combustão</p> <p>→ Infraestrutura de carregamento</p> <p>• O atual quadro normativo do modelo-piloto ainda não permite a sua operacionalização comercial, o que está a criar um forte atraso na decisão de potenciais investidores em infraestrutura de carregamento e no cancelamento de investimentos já efetuados</p> <p>• O enquadramento regulatório dificulta a emergência natural de modelos de negócio competitivos e eficientes, compatíveis com serviços de carregamento a baixo custo</p> <p>• Existem algumas barreiras à adoção e ao investimento privado. Por exemplo, os operadores de PC que deverão suportar a maior parcela do investimento necessário ao desenvolvimento da infraestrutura, não tem um grande controlo sobre o serviço oferecido nos seus postos, incluindo liberdade de definição do preço, condições de acesso, formas de pagamento, bem como a possibilidade de implementar mecanismos de fidelização dos clientes.</p> <p>• Faltam medidores de qualidade de serviço e satisfação de clientes para aferir se o serviço é satisfatório, principalmente quando se iniciar a sua exploração comercial</p> <p>• Necessidade de <i>call center</i> com capacidade de resposta para atendimento de apoio e manutenção dos postos (posto que dispara, ou um cliente que fica preso a um poste)</p> <p>→ Veículos</p> <p>• O elevado preço das baterias, que resulta num elevado preço do veículo, e receios relativos à autonomia dos veículos elétricos</p> <p>• Necessidade de incentivos fiscais para tornar o veículo competitivo. No entanto, acreditamos que a evolução do custo desta tecnologia permitirá dentro de poucos anos dispensar a discriminação por incentivos financeiros</p> <p>→ Falta impulso ao aparecimento de novas ofertas de mobilidade (<i>car-sharing</i>, por exemplo) que utilizem veículos elétricos e permitam que os cidadãos não encarem a compra de automóvel como a única opção de transporte individual, escolhendo o veículo em função do tipo de deslocação, em cada caso e com maior liberdade.</p>	<p>→ AP</p> <p>→ Empresas</p> <p>→ Sinergias: mercado automóvel: construtores e empresas locadoras/<i>renting</i></p> <p>→ CIM e AM</p> <p>→ Câmaras Municipais</p> <p>→ Governo</p> <p>→ MOBI.e, S.A.</p> <p>→ Empresas de gestão de estacionamento</p>	<p>→ Reforço da implementação do programa ECO.mob, potenciando e alargando as medidas previstas</p> <p>↗ Promoção Eco.Mob</p> <p>↗ Desenvolvimento projetos PT com indústria, centro investigação e empresas utilizadoras</p> <p>→ Liderança deste processo pela AP para serviços em rotas de dimensão confinada deve ser prioridade.</p>		<p>Algumas das iniciativas são apoiadas pelo Fundo Ambiental (Apoio ao Programa MOBI.E; incentivos ao abate na compra de VE e Programa de Apoio à Mobilidade Elétrica no Estado);</p> <p>POSEUR Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores;</p> <p>Prioridade de Investimento - Secção 8 - Estratégias de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável...)</p>

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; { falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR 4 ⁱⁱ	Elaborar planos de mobilidade ao nível da Administração Pública (AP) e das empresas	» Implementação de planos de mobilidade em 10 polos geradores/attractores do sector privado com mais de 500 trabalhadores » Implementação de planos de mobilidade em 10 polos geradores/attractores da AP com mais de 500 trabalhadores	E (políticas): PNAEE 2016 E (financeiro): POCI-COMPETE 2020 PFA: IMT	Cidades e território	→ PNAEE 2016 → Planos de mobilidade → Agilização do financiamento comunitário através dos POR → Programa ECO.mob → Programas Operacionais Regionais (POR) → Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade de Empresas e Polos (IMT)		∄ Garantia financiamento { } Execução das orientações nacionais { } Estudos económicos { } Enquadramento problema pois as necessidades variam { } Informação de mobilidade para suportar planos { } Reconhecer benefícios dos planos	→ AP → Empresas → CIM e AM → Câmaras Municipais → IMT → Entidades públicas → Empresas/polos geradores de deslocações	→ Desenvolvimento Eco.MOB → Estudos sobre impacte esperado pela aplicação da medida	Difícil financiar planos	POR Centro Eixo 6 - Afirmar a sustentabilidade dos recursos) POR Lisboa Eixo 3 - Apoiar a transição para uma economia de baixo carbono) POR Alentejo Eixo 7 - Eficiência Energética e Mobilidade)
MTR 5	Incentivar a utilização de veículos movidos a combustíveis alternativos	» Redução das emissões de GEE, CO, COV, NOx e partículas » Consumo de combustíveis alternativos face ao total no transporte rodoviário (ktep) » Número de novos veículos movidos a combustíveis alternativos » Número de veículos de transporte público coletivo movidos a combustíveis alternativos	E (políticas): Diretiva 2014/94/UE; PNAEE 2016; PNAER 2020; Regulamento de Gestão dos Consumos de Energia (RGCE) – Transportes; Iniciativa MAOTE PFA: DGEG	Energia e clima; Indústria transformadora e extrativa; Cidades e território; I&D&I	→ PNAEE 2016 → PNAER 2020 → Regulamento de Gestão dos Consumos de Energia (RGCE) - Transportes → Elaboração de estudos de mercado → PNAC 2020/2030		↓ Apoio financeiro para sistemas de gestão de frotas ↓ Apoio financeiro para aquisição frota (Apesar de ter sido aberto no âmbito do POSEUR um Aviso-Concurso destinado à Promoção da eficiência energética nos transportes públicos coletivos de passageiros (Aviso POSEUR-07-2016-71), no qual se encontram abrangidas intervenções que visem a substituição de veículos convencionais por outros que utilizem combustíveis com melhor desempenho ambiental, consideram-se ainda insuficientes os incentivos à melhoria da eficiência energética e das emissões das frotas de serviço público de transporte de passageiros). ↓ Apoio financeiro para criação de sistemas de logística urbana { } Estudos mercado em algumas áreas { } Estudos sobre utilização veículos e emissões → Alterações nos veículos tem período longo { } Informação sobre tecnologias alternativas existentes no mercado e sua adequabilidade ao tipo de utilização	→ AP → Empresas → Fabricantes automóveis → Fornecedores de combustível → Áreas metropolitanas → Câmaras Municipais → Governo → IMT → DGEG → MOBI-E → APVE → APVGN → ERSE	→ Disseminação da utilização dos sistemas de monitorização do desempenho do veículo → Introdução no ensino condução de eco condução orientada para as especificidades dos veículos com combustíveis alternativos → Estudos sobre utilização de combustíveis e respetivas emissões em algumas áreas → Reforço da estratégia nacional/europeia para a descarbonização do sector dos Transportes. → Dinamizar a utilização de combustíveis alternativos para incentivar a sua procura.		Não de podem descartar as soluções baseadas no aperfeiçoamento dos motores de combustão interna em termos de eficiência de emissões, bem como as soluções já testadas no terreno como é o caso do GPL Auto ou do GN em frotas dedicadas; POSEUR Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores; Prioridade de Investimento - Secção 8 - Estratégias de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável...) Fundo Ambiental, em particular para a mobilidade elétrica

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; { } falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR 6	Promover a utilização de biocombustíveis avançados (conforme Diretiva (EU) 2015/1513 - ILUC)	<p>» Percentagem de incorporação de energias renováveis no consumo de energia final nos transportes (10% até 2020)</p> <p>» Quantidade (tep) de biocombustíveis avançados incorporada nos transportes rodoviários</p> <p>» Redução das emissões de GEE, CO, COV, NOx e partículas</p>	E (políticas): PNAER 2020, Diretiva 2009/28/CE e Diretiva (EU) 2015/1513 (ILUC) PFA: DGEG	Agricultura e floresta; Energia e clima; Indústria transformadora e extrativa	→ Diploma de transposição da Diretiva 2015/1513 (ILUC) → Elaboração de estudos de mercado → PNAC 2020/2030 → PNAER 2020		{ } Estudos sobre utilização combustíveis, designadamente sobre incorporação de biocombustíveis nos combustíveis convencionais { } Massa critica para fazer crescer estes combustíveis, isto é, falta dimensão ao mercado português para catalisar o crescimento deste tipo de combustíveis e o seu desenvolvimento não depende da nossa intervenção ↑ Custo das alterações necessárias { } Retorno do investimento em tempo útil, isto é, dada a pequena dimensão do mercado as alterações necessárias implementar (da conceção, à implementação, e até atingir escala de mercado competitiva) implicam um período temporal longo que não compensa os custos de investimento	→ Produtores de biocombustíveis → Entidades que introduzem no consumo combustíveis convencionais → Governo → DGEG → ERSE	→ Estudos sobre utilização/produção dos biocombustíveis avançados → Desenvolvimento/apoio a projetos de I&D nacional na área dos biocombustíveis avançados		
MTR 7	Fomentar o desenvolvimento da rede de postos de abastecimento de combustíveis alternativos e pontos de carregamento	<p>» Número total de postos de abastecimento licenciados por tipologia de combustível alternativo</p> <p>» Número de pontos de carregamento (potência normal e alta potência) instalados ligados à rede MOBI.E</p>	E (políticas): Diretiva 2014/94/UE, PNAEE 2016; PNAER 2020 PFA: DGEG	Energia e clima; Indústria transformadora e extrativa; Cidades e território; Informação e participação	→ PNAC 2020/2030 → Diploma de transposição da Diretiva 2014/94/EU e Quadro de Ação Nacional para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (atualmente em consulta pública)	Se existem comentários estão incluídos no D1	{ } Informação sobre combustíveis alternativos Financiamento da rede de novos postos de abastecimento ↑ Custos de investimento relativamente elevados (quer ao nível da infraestrutura de abastecimento e/ou veículos) ↓ Capacidade de carga transportada para algumas soluções tecnológicas (armazenagem de combustível ocupa mais espaço) { } Fundos de capital de risco privados ou público/privados para apoiar estes investimentos que, frequentemente, só podem recorrer a apoios públicos	→ Governo → DGEG → MOBI.E → Operadores de pontos de carregamento de mobilidade elétrica → Câmaras Municipais → Produtores de biocombustíveis → Distribuidores de combustíveis convencionais	→ Estudos económicos → Reforço da estratégia nacional/europeia para a descarbonização do sector dos Transportes. → Dinamizar a utilização de combustíveis alternativos para incentivar a sua procura.	O investimento antecipado que é necessário fazer no desenvolvimento das infraestruturas sobredimensionadas para antecipar e promover uma futura procura. Inexistência de fundos de capital de risco privados ou público privados para apoiar estes investimentos que, frequentemente, só podem recorrer a apoios públicos	Implementação interligada com MTR5 e MTR6 Candidatura ao CEF para rede de postos de abastecimento de GN e GPL e mobilidade elétrica Nota: Prevê-se a realização de um projeto, cofinanciado no âmbito do Programa CEF, para reforçar a infraestrutura de combustíveis rodoviários alternativos ao longo dos Corredores Atlântico e Mediterrânico, através da instalação de 69 novos pontos de abastecimento de GPL em postos de abastecimento já existentes na Península Ibérica. POSEUR (postos de abastecimento) Fundo Ambiental

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; { } falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR 8 ⁱⁱⁱ	Divulgar informação sobre opções de mobilidade urbana sustentável	» Número de iniciativas de divulgação da mobilidade sustentável previstas em planos de mobilidade e planos de ação de mobilidade urbana sustentável (PAMUS e outros)	E (políticas): PNAEE 2016; Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas - Horizonte 2014-2020 (PETI3+) E (financeiro): POCI-COMPETE 2020 PFA: IMT	Energia e clima; Cidades e território; Informação e participação	→ Incentivar e divulgar novos modelos de "sharing economy" de partilha de carros e bicicletas nas cidades, promovendo uma articulação com o sistema de transportes públicos → Educação ambiental → Alteração do modos de vida população → Informação fiável ao público sobre transportes → Revisão e simplificação bilhética → Resistência a alterações de comportamento → Forte dependência do TI → Execução de Planos de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável (maioria da CIM) → Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros reforça a descentralização das responsabilidades do planeamento da mobilidade urbana → ENEA2020	Se existem comentários estão incluídos no D1	↓ Financiamento ↑ Número de intervenientes e articulação entre eles ↑ Abrangência territorial { } Revisão bilhética ↓ Clareza sinalética ↓ Educação ambiental vocacionada ↓ Sensibilização de preparação para a mudança ↑ Número de intervenientes envolvidos nos sistemas de transportes???	→ Governo → Reguladores → Operadores → Associações setoriais → Associações de consumidores → AP central → Câmaras Municipais → Autoridades de transportes → IMT	↗ Discussão sobre o tema ↗ Dinamização de projetos ↗ Campanhas de sensibilização → ENEA2020	Média	POR Centro Eixo 6 - Afirmar a sustentabilidade dos recursos) POR Lisboa Eixo Prioritário 8 - desenvolvimento urbano sustentável) POR Alentejo Eixo 7 - Eficiência Energética e Mobilidade)
MTR 9 ^v	Promover o uso dos modos suaves como meio eficiente para a mobilidade urbana e através da "mobilidade combinada", articulando em particular com os modos de transporte coletivo	» Novos quilómetros de vias cicláveis » Número de bicicletas disponíveis em sistemas/programas de partilha de bicicletas » Novas zonas de coexistência » Número de instituições académicas com programas de promoção da utilização de modos suaves » Número de operadores de transporte com condições para transportar bicicletas por tipo de condições disponibilizadas	E (políticas): Iniciativa ME; Ciclando – Plano de Promoção da Bicicleta e Outros Modos Suaves 2013-2020 PFA: IMT	Energia e clima; Cidades e território	→ Criar cada vez mais condições/horários para o transporte de bicicletas nos transportes públicos a título gratuito. → Alteração de modo de vida e hábitos urbanos → Condicionamento do automóvel no meio urbano → Qualidade de alternativas de meios de transporte → Educação e sensibilização → PNAC 2020/2030 → Resistência a alterações de comportamento → Projeto U-Bike promove utilização da bicicleta junto da comunidade académica	Se existem comentários estão incluídos no D1	↑ Dependência da alteração dos modos e hábitos urbanos constrangimentos físicos e topográficos em alguns locais /cidades ↑ Investimento financeiro ↑ Resistência à mudança do modo de vida e hábitos urbanos ↓ Informação adequada relativa às restrições de transporte { } Adaptação de infraestruturas aos modos de mobilidade suave { } Estudos sobre deslocações de bicicleta e o seu peso no total de deslocações ↓ Possibilidades de transportar bicicleta em TP ↓ Sensibilização e divulgação ↑ Dificuldade de articulação com outros modos de transporte (nomeadamente, redes cicláveis escassas e com pouca conectividade entre os seus elos)	→ Governo → Reguladores → Operadores → Associações setoriais → AP central → Câmaras Municipais → Gestores de transportes e de interfaces → IMT → Autoridades de transportes → Áreas metropolitanas → Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta	↗ Percursos cicláveis → estudos de mobilidade	Média	POSEUR Eixo I - Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores; Prioridade de Investimento - Secção 8 - Estratégias de baixo teor de carbono, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável...) POR Norte Eixo Prioritário 3 - Economia de Baixo Teor de Carbono)

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017

Ref.ª	Iniciativa	Indicadores de sucesso	Enquadramento (E) e Ponto Focal para o Acompanhamento (PFA)	Também relevante para	Que diretrizes contribuem para o resultado desta iniciativa?	Os indicadores de sucesso estão bem definidos?	Lacunas, constrangimentos ou dificuldades à implementação da iniciativa do ponto de vista da sua organização/área de atividade (↓ baixa ou reduzida; ↑ alta ou elevada; {} falta; ∃ existência; ∄ inexistência; ↗ aumento; ↘ redução; → criar de novo ou equacionar)	Quem vai implementar ou contribuir para implementar a iniciativa e onde podem existir sinergias	Oportunidades de desenvolvimento de projetos (novos ou existentes) (↗ aumentar; → criar de novo ou equacionar)	Indique a facilidade/dificuldade de implementação da iniciativa	Outros aspetos relevantes (identificados possíveis financiamentos - a ser desenvolvido na respetiva linha de ação)
MTR10 ^v	Promover a intermodalidade através da criação/utilização de parques de estacionamento periféricos, dissuasores do uso do transporte privado, de forma gratuita ou a preço reduzido para quem possui título de transporte público	» Aumento do número de parques e lugares de estacionamento periférico alinhados com esta iniciativa » Número de parques de estacionamento periféricos da AML e AMP nos quais os operadores de transporte público disponibilizam tarifas combinadas de estacionamento ou estacionamento gratuito	E (políticas): Planos e Programas para a Melhoria da Qualidade do ar na região de LVT PFA: IMT	Energia e clima; Cidades e território	→ Promover e divulgar a intermodalidade e eventuais medidas incentivadoras de discriminação positiva a implementar. → Ordenamento do estacionamento → Estudos sobre localização de parques na periferia	Se existem comentários estão incluídos no D1	{ } Adequada política de preços ↓ Existência de parques dissuasores com preços adequados e tarifas <i>park in</i> (apesar de não existir, de forma sistemática, informação sobre estes parques, há informação que aponta para este constrangimento e decisões de alguns municípios no sentido de a colmatar) ↓ Projetos de novos parques dissuasores ↑ Número de intervenientes ↑ Complexidade da bilhética ↑ Número de intervenientes ↑ Abrangência territorial { } Estudos sobre localização de parques adequados às necessidades ↑ Número de intervenientes envolvidos nos sistemas de transporte { } Visão integrada em vez de setorial das CM { } Ordenamento do estacionamento	→ Governo → Reguladores → Operadores → Associações setoriais → CIM → Câmaras Municipais → Áreas metropolitanas → Gestores de interfaces → Gestores de estacionamento	→ Construção de parques periféricos com custos que incentivem o <i>park and ride</i> → Estudos de mobilidade → Aplicação conceito <i>Last Mile</i> no contexto das deslocações urbanas de passageiros		

i Os dados disponíveis permitem unicamente contabilizar o transporte público de passageiros, não sendo mensurável o volume de transferência modal proveniente do transporte rodoviário individual. O Ponto Focal vai explorar as possibilidades existentes de modo a completar os dados disponíveis com o volume de transferência modal proveniente do transporte rodoviário individual no IS 1.

No IS2, a redução da intensidade energética, no sector pode ser afetada por uma multiplicidade de fatores e não deverá ser interpretada como um indicador direto do cumprimento desta iniciativa, sendo no entanto reconhecida a sua valência como um “proxy” da mesma.

ii O indicador proposto não abrange a totalidade do universo que a iniciativa pretende alcançar, contudo, trata-se da aproximação possível à data. O Ponto Focal de Acompanhamento da iniciativa, em conjunto com o GTT MTR, vai explorar as possibilidades existentes de modo a melhorar os dados disponíveis tendo sempre em consideração que o universo de população abrangida é o dado mais relevante conhecer.

iii O indicador proposto não abrange a totalidade do universo que a iniciativa pretende alcançar mas trata-se da aproximação possível à data. O Ponto Focal de Acompanhamento da iniciativa, em conjunto com o GTT MTR, vai explorar as possibilidades existentes de modo a melhorar os dados disponíveis.

iv O melhor indicador de sucesso para monitorizar a promoção do uso dos modos suaves seria aquele que permitisse conhecer o peso destes modos de deslocação no total de deslocações urbanas. Contudo, não existindo essa informação disponível, será efetuado um inquérito a todos os municípios de modo a apurar informação para monitorizar esta iniciativa. A resposta ao inquérito não será obrigatória e por isso poderá não abranger a totalidade do universo. O Ponto Focal de Acompanhamento da iniciativa, em conjunto com o GTT MTR, vai explorar as possibilidades existentes de modo a melhorar os dados disponíveis.

v O indicador proposto não abrange a totalidade do universo que a iniciativa pretende alcançar mas trata-se da aproximação possível à data. O Ponto Focal de Acompanhamento da iniciativa, em conjunto com o GTT MTR, vai explorar as possibilidades existentes de modo a melhorar os dados disponíveis.

Produção	Origem Doc.	Tipo Doc.	N.º Doc.	Data
SECCV	Plenário	Identificação de Ações ou Medidas e Linhas de Ação	60	18/05/2017