



INSTITUTO
SUPERIOR
TÉCNICO

Política de Transportes para uma Mobilidade energeticamente eficiente

José Manuel Viegas

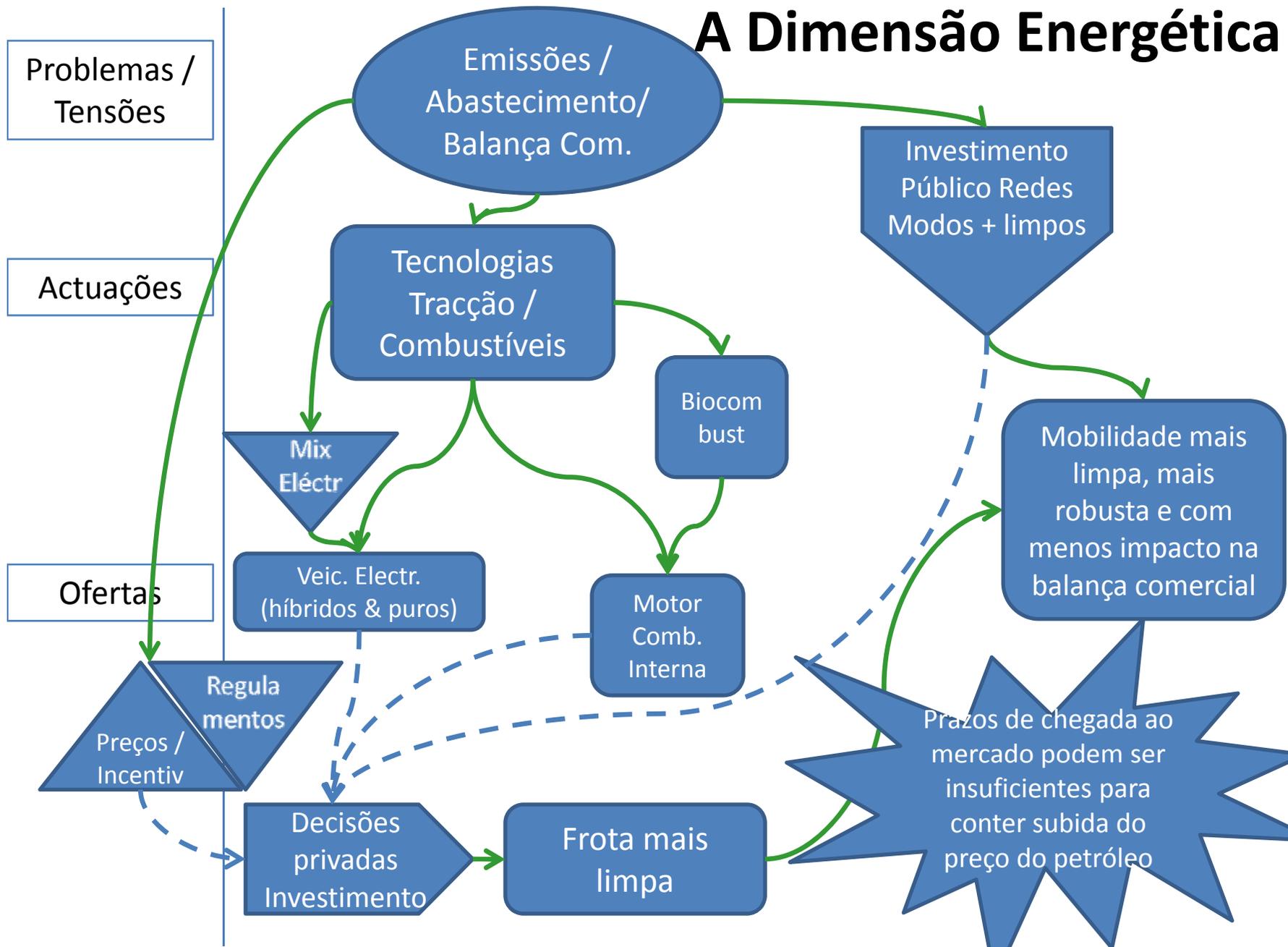
CESUR – Instituto Superior Técnico

Comissão Parlamentar de Assuntos Económicos,
Inovação e Energia

1 Julho 2010

Política de Transportes para uma Mobilidade
energeticamente eficiente

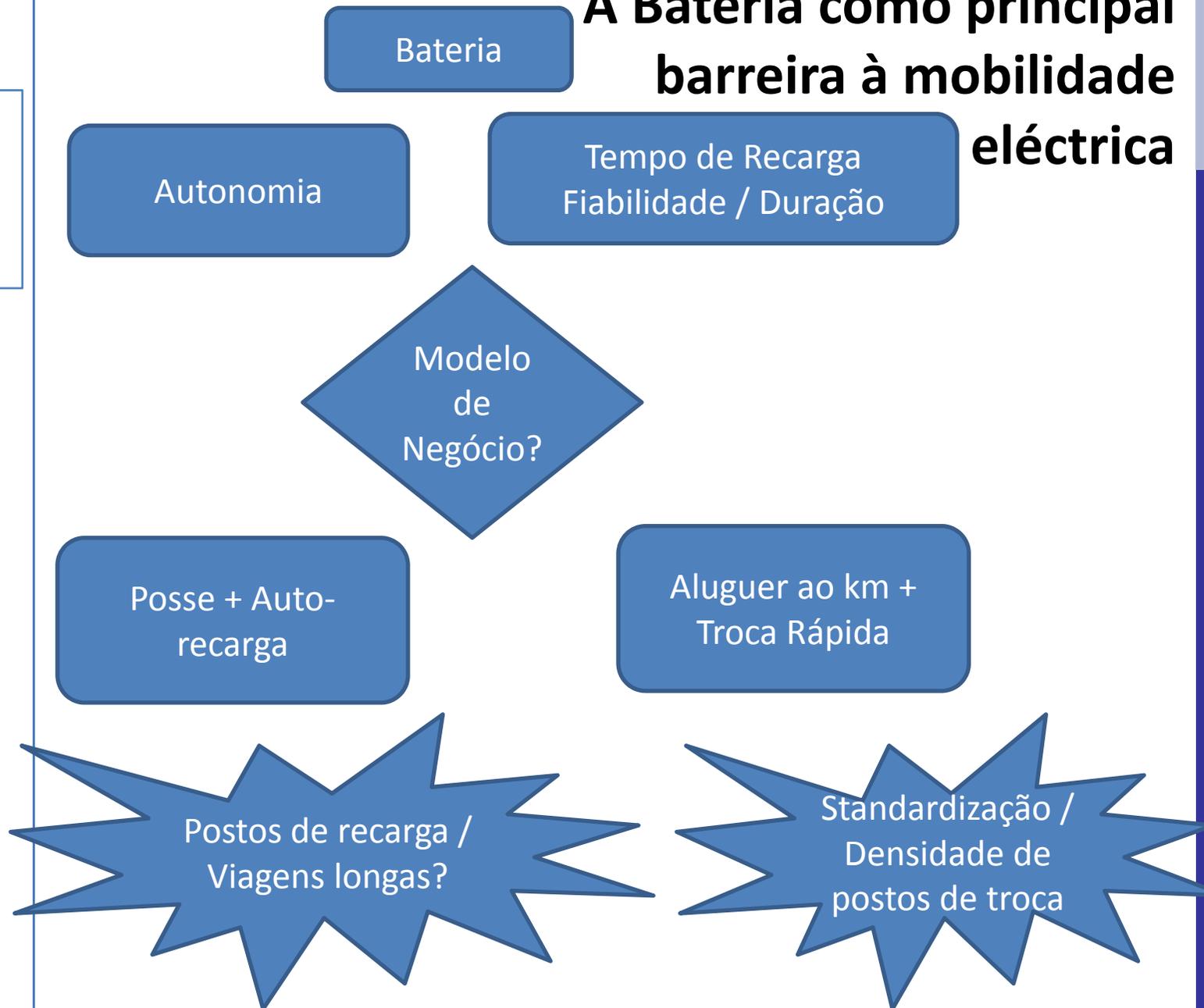
A Dimensão Energética



Política de Transportes para uma Mobilidade energeticamente eficiente

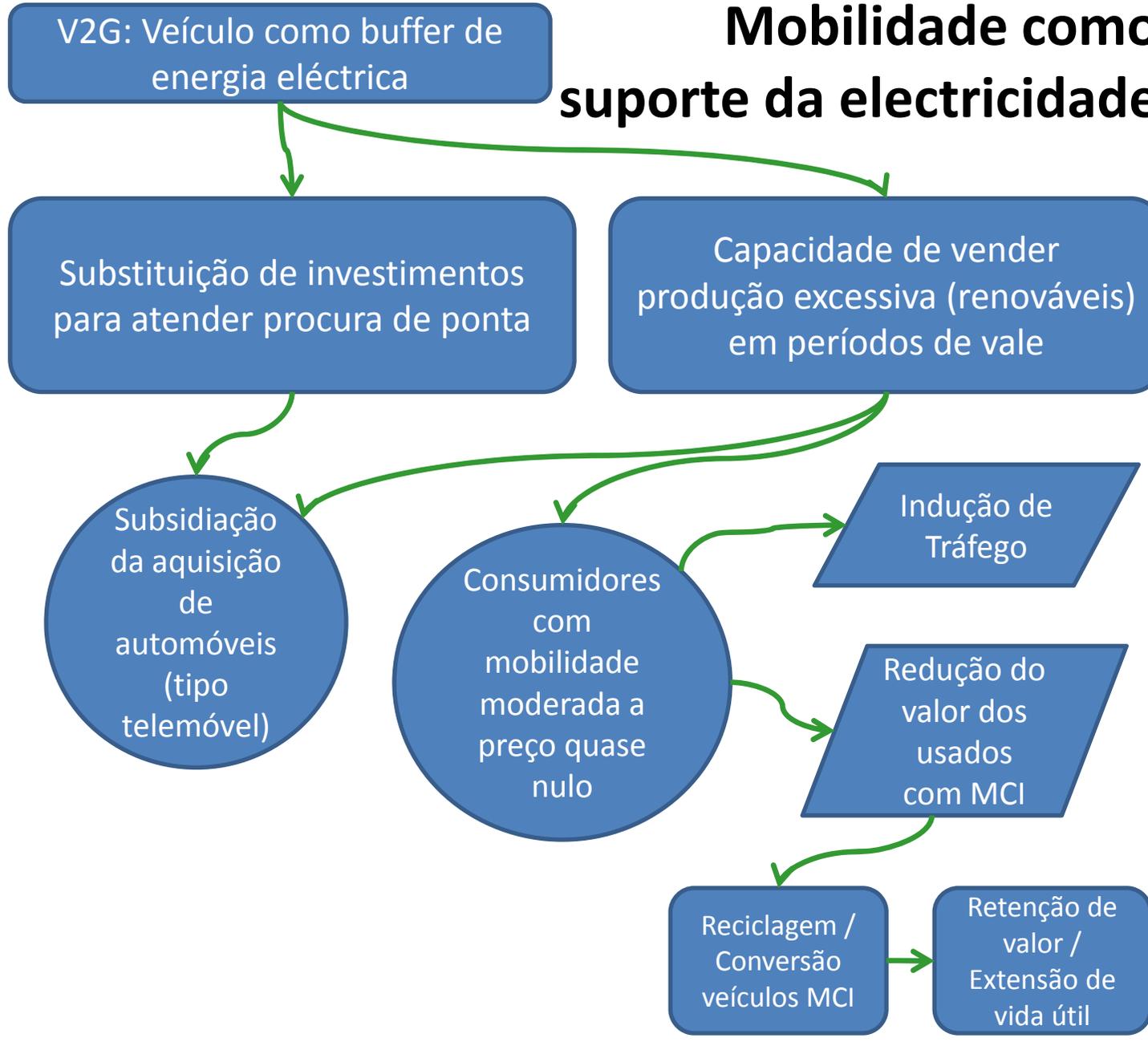
A Bateria como principal barreira à mobilidade elétrica

Barreira na
Promoção
do Veículo
Elétrico



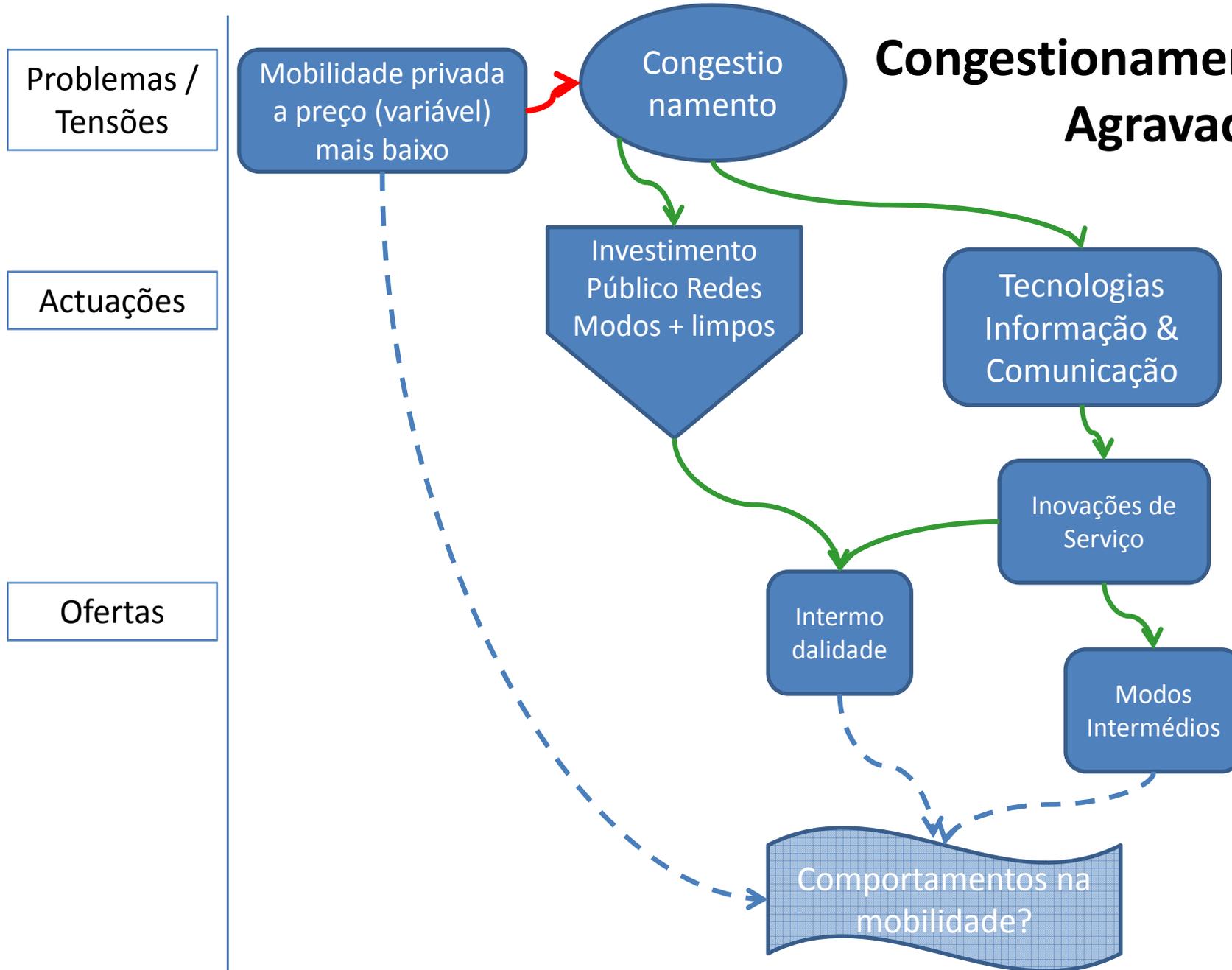
Mobilidade como suporte da electricidade

**Suporte à
Promoção
do Veículo
Eléctrico**

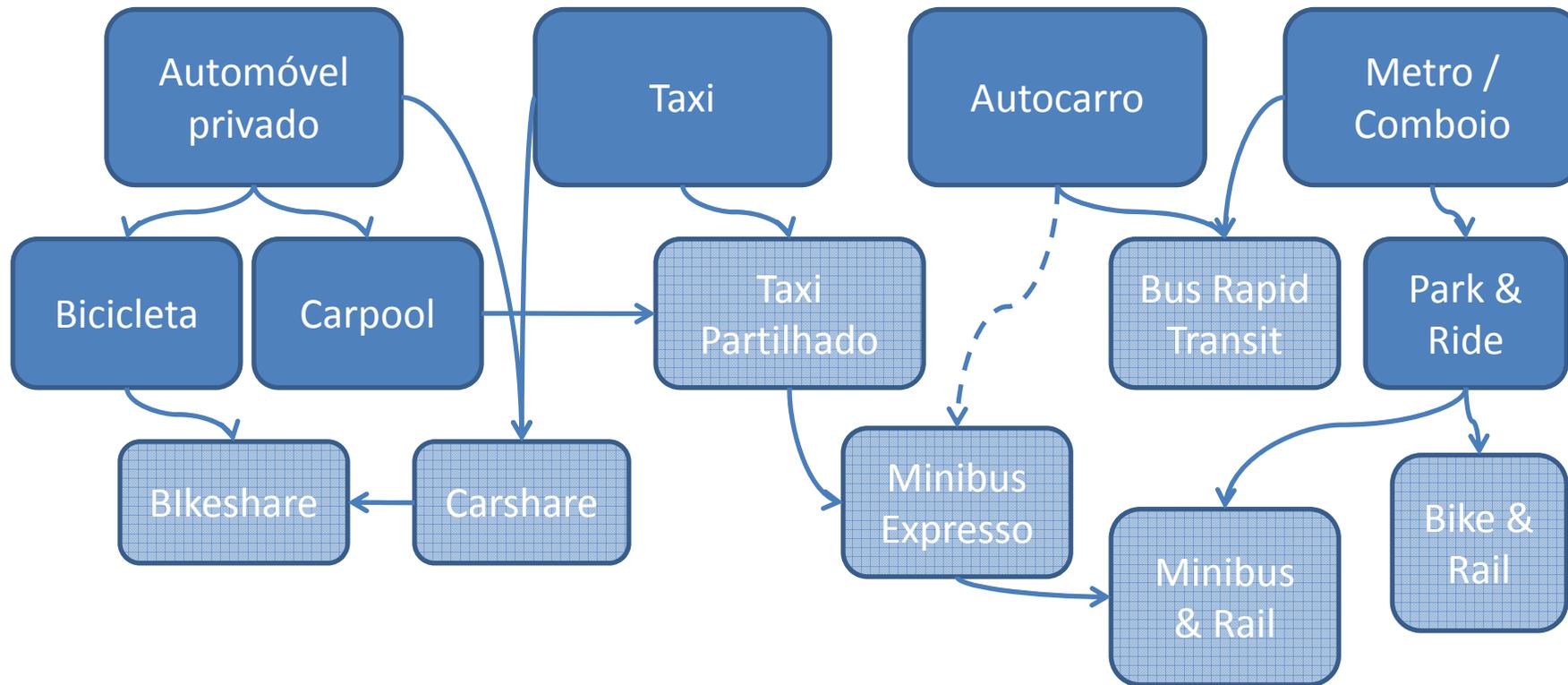


**Política de Transportes para uma Mobilidade
energeticamente eficiente**

Congestionamento Agravado?

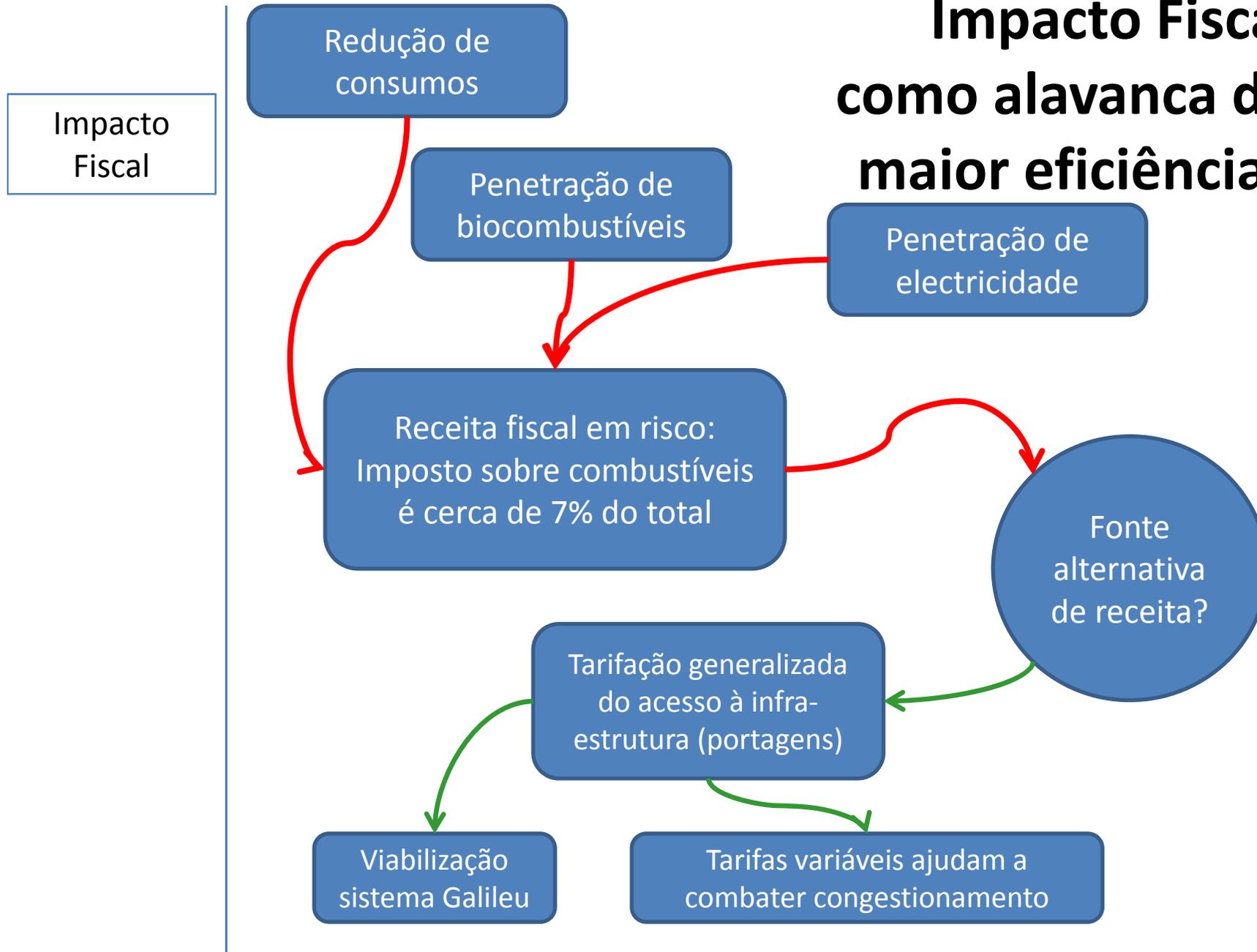


Modos Intermédios na busca do duplo “second-best”: aceitabilidade para o cidadão (tempo) e eficiência para a sociedade (espaço, emissões, energia)



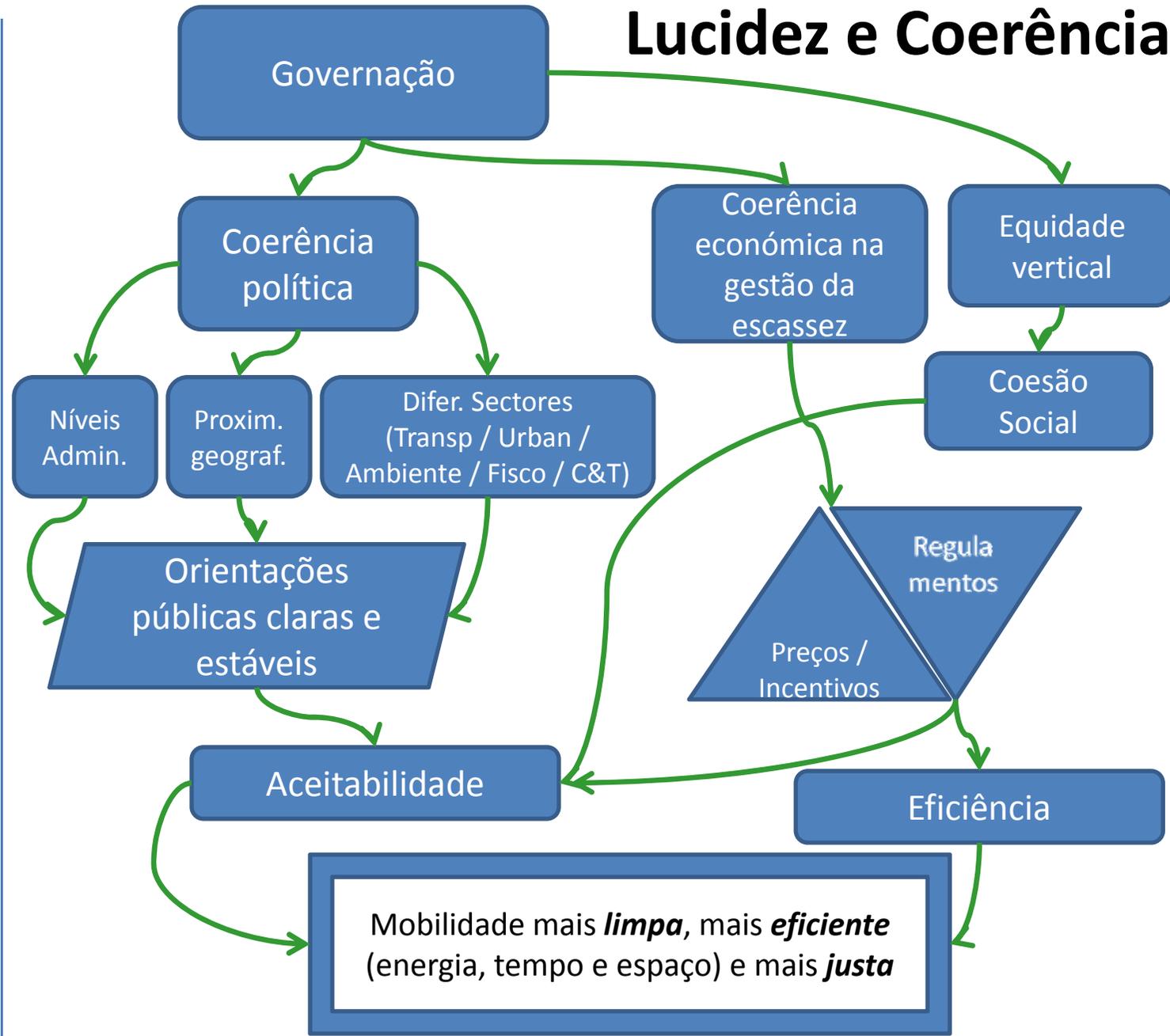
- **Alternância Modal:** Cada dia, uso dos modos mais ajustados à agenda
- **Quadro tarifário integrado,** facilitando alternância e combinação na mesma viagem
- **Informação em tempo real** para roteamento óptimo (e confiança nas escolhas)

Impacto Fiscal como alavanca de maior eficiência?



Lucidez e Coerência

Factores
Críticos de
Sucesso



Resultados

Política de Transportes para uma Mobilidade
energeticamente eficiente

Conclusões (I)

- A evolução tecnológica previsível a curto prazo vai ajudar muito nas questões energéticas:
 - Eficiência; segurança de abastecimento; impacto na balança comercial
- Ainda boa margem de progressão no MCI, sobretudo em modo híbrido (30% a 50%)
- Mas, perante o crescimento económico internacional, pode não chegar a tempo de evitar uma forte subida dos preços do petróleo
 - Tempo de maturação dos biocombustíveis é crítico
- Utilização de tecnologias de informação permite introdução atraente de novas ofertas muito eficientes (modos intermédios)

Conclusões (II)



INSTITUTO
SUPERIOR
TÉCNICO

Política de Transportes para uma Mobilidade
energeticamente eficiente

- Veículos eléctricos com maior potencial de penetração dado o interesse das empresas produtoras de electricidade
 - Baterias são a principal barreira à penetração rápida
 - Subsídio na aquisição de veículos esperável
 - Ganho real de eficiência depende do mix na produção eléctrica
- Mas a forte redução do preço variável da mobilidade terá impactos comportamentais fortes
 - Indução de tráfego
 - Redução do valor dos veículos usados com MCI
 - Sem programa de conversão, atraso grave da penetração dos veículos eléctricos
- Risco de redução muito significativa da receita fiscal
 - Estado não pode dispensar essa receita (quase 3% do PIB)
 - Sistema alternativo mais simples e justo será a tarifação sistemática (e diferenciada) do acesso à infra-estrutura rodoviária
 - Com forte contributo para a melhor eficiência (espaço e tempo) da mobilidade

Obrigado pela V. atenção !

Política de Transportes para uma Mobilidade energeticamente eficiente

José Manuel Viegas
CESUR – Instituto Superior Técnico

Comissão Parlamentar de Assuntos Económicos,
Inovação e Energia

1 Julho 2010