PIT

Plano Integrado dos
Transportes dos Açores

Declaração Ambiental

Nota introdutória

Na sequência da aprovação do Plano Integrado dos Transportes dos Açores (PIT), constitui uma exigência legal - determinada pelo Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010 - a produção de uma Declaração Ambiental (DA), a qual é consubstanciada no presente documento.

A Declaração Ambiental tem como objetivo informar o público e as entidades consultadas sobre a forma como as considerações ambientais foram integradas no Plano e sobre as medidas de controlo previstas.

Atendendo ao Artigo 13º do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro) que define o conteúdo da DA, e à nota técnica sobre '*A Declaração Ambiental em Avaliação Ambiental Estratégica*' emanada da Agência Portuguesa do Ambiente em novembro de 2011, a DA deverá possuir a seguinte estrutura:

i. A forma como as considerações ambientais e o relatório ambiental foram integrados no plano ou programa;

ii. As observações apresentadas durante a consulta pública e institucional e os resultados da respetiva ponderação, devendo ser justificado o não acolhimento dessas observações;

iii. Os resultados das consultas transfronteiriças realizadas, se aplicável;

iv. As razões que fundamentaram a aprovação do plano ou programa à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração;

v. As medidas de controlo previstas.

De referir que a análise do presente documento deve ter em consideração o respetivo *Relatório Ambiental* (final) já sujeito a consulta das entidades com responsabilidades ambientais específicas e do público em geral.

i) Forma como as considerações ambientais e o Relatório Ambiental foram integrados no Plano

Enquadramento

Através do Plano Integrado dos Transportes dos Açores pretende-se, num horizonte de curto-médio prazo, implementar um sistema de transportes inteligente na Região Autónoma dos Açores, que de forma sustentável e economicamente eficiente, satisfaça com qualidade e com respeito pelo ambiente, as necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens e potencie os objetivos regionais de desenvolvimento económico, equidade e coesão social e territorial.

A Excelência Operacional assume-se como o grande objetivo a atingir, pretendendo-se que o conjunto de infraestruturas e meios disponíveis seja operacionalmente eficiente e possibilite elevados níveis de qualidade do serviço, orientado para satisfazer as necessidades dos cidadãos, de forma a promover a atratividade do sistema regional de transportes.

Para tal, o PIT assume que deverá existir uma completa e perfeita coordenação entre os transportes terrestres, aéreos e marítimos, de forma a otimizar as deslocações dos cidadãos através de ligações eficazes entre os diferentes meios de transporte (co-modalidade), possibilitando no futuro a introdução do passe/bilhete intermodal incentivando a mobilidade contínua, assente numa maior eficiência e rentabilização das infraestruturas e meios existentes.

Nos termos do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010, o PIT encontra-se sujeito a Avaliação Ambiental (AA), por forma a avaliar os seus efeitos no ambiente.

A sujeição do Plano Integrado dos Transportes a avaliação ambiental assegura ainda a aplicação da Convenção de Aahrus, de 25 de junho de 1998, que estabelece a participação do público na elaboração de certos planos e programas.

Nos últimos anos, tem sido atribuída uma importância crescente à inovação e ao desenvolvimento tecnológico, como forma de ultrapassar os desafios estruturais e conjunturais a que as regiões têm de fazer face.

Nesse sentido o Governo dos Açores desenvolveu uma estratégia que identifica as iniciativas prioritárias a concretizar nos Açores na área das tecnologias, para que a Região se torne num arquipélago inteligente ("*smart islands*") que tire partido dos desenvolvimentos tecnológicos, em particular na área das TIC, aplicando-os na promoção da sua competitividade.

Assim sendo, o Plano Integrado de Transportes pretende, entre outros objetivos, desenvolver infraestruturas de interface para a integração total de todos os sistemas de transporte na RAA, permitindo assim interligar os subsistemas das empresas do setor público, abrindo o mesmo a empresas privadas e outros sistemas de cariz institucional (Meteorologia, Monitorização Ondas, Geográfico, etc.), de forma a agregar numa única plataforma de gestão inteligente, obtendo-se uma gestão integrada de todos os sistemas de transporte e procedendo-se assim a uma otimização de recursos e percursos.

Metodologia

A Avaliação Ambiental dos efeitos de determinados planos e programas encontra-se consubstanciada no regime jurídico regional pelo Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010, procedendo assim à transposição para a ordem jurídica interna das Diretivas n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho relativa à avaliação dos efeitos no ambiente de determinados planos e programas, e da Diretiva n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio que reforça os mecanismos de participação pública na UE.

A AA focalizou-se nos aspetos considerados relevantes que, cumprindo com a legislação, evitassem descrições demasiado detalhadas tendo em conta a escala de elaboração do Plano. Pretendeu-se avaliar como as estratégias do PIT integram as dimensões ambientais e de sustentabilidade relevantes, e de que forma se adequam para dar resposta às oportunidades e riscos associados, contribuindo em simultâneo para o cumprimento dos objetivos de metas ambientais e de sustentabilidade das políticas europeias e nacionais.

A AA baseou-se assim em fatores críticos para a decisão (FCD) que no âmbito do presente programa foram considerados estratégicos para a Região. Os FCD considerados na AA do PIT Açores foram os seguintes:

- Mobilidade Sustentável;
- Turismo;
- Adaptação às alterações Climáticas.

Principais resultados por FCD

A AA avaliou os objetivos e medidas propostas pelo PIT à luz dos FCD considerados de forma a identificar os principais impactes do PIT e as medidas a implementar para minimizar os mesmos.

Através do FCD **Mobilidade Sustentável** pretendeu-se avaliar o contributo do PIT para a promoção de modelos de gestão integrada dos transportes, interfaces modais e articulação das infraestruturas, bem como para a transição para modos de transporte suaves, menos intensivos do ponto de vista energético.

O Plano Integrado de Transportes apresenta um conjunto de medidas que visa não só melhorar a qualidade das infraestruturas de transporte, como também realizar melhorias ao nível da regulação de modo a tornar o sistema de transportes na Região mais eficiente e introduzir um conjunto de instrumentos que visam facilitar a utilização do sistema de transportes da Região.

Estas medidas contribuirão para a melhoria das condições de mobilidade sustentável da Região, havendo um conjunto de medidas direcionadas para a melhoria da intermodalidade entre diferentes meios de transporte, com consequências positivas na diminuição das emissões de gases com efeito de estufa.

A Região tem neste momento em fase de conclusão, e da responsabilidade da Direção Regional da Energia, estrutura integrante da Secretaria Regional de Turismo e Transportes, o PMEA - Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores, documento estratégico vocacionado para a promoção da mobilidade nos Açores, e assim, o documento orientador que irá prever medidas específicas para a mobilidade sustentável, pelo que, não foram contempladas pelo PIT intervenções que tenham um impacto relevante nos critérios de Mobilidade Elétrica e Mobilidade Suave. Nesse sentido a AA recomendou a implementação de um conjunto de medidas de promoção de mobilidade elétrica e de mobilidade suave, que deverão ser atendidas, sempre que possível, pelo PMEA.

No que respeita ao FCD **Turismo** pretendeu-se avaliar de que modo o PIT, ao otimizar os meios, infraestruturas de transporte e a previsão da procura contribui para o desenvolvimento sustentável da atividade turística nos Açores. Esta avaliação foi realizada tendo por base o critério 'Atividade Turística' através da qual se avaliam os riscos e oportunidades do potencial incremento de turistas na preservação dos Açores como destino turístico sustentável

Neste caso, verifica-se que, em termos do modelo programático, sendo a visão do Plano e respetivos objetivos assentes na melhoria da operacionalidade dos meios e infraestruturas de transporte, este se constitui como uma oportunidade ainda que indireta na ótica da dinamização do turismo na Região. Melhores meios de transporte e respetivas infraestruturas com melhores condições de funcionamento, conforto, segurança e de informação ao passageiro traduzir-se-ão em experiências positivas que marcarão o visitante e potencialmente despoletarão a vontade deste voltar para visitar a Região fomentando assim a atividade turística.

Neste contexto é importante monitorizar a evolução futura do índice de intensidade turística de forma a detetar em tempo útil eventuais alterações que se reflitam de forma significativa no atual valor, preocupação que o Governo dos Açores direcionou para POTRAA – Plano de Ordenamento do Turismo na Região Autónoma dos Açores, que se encontra em fase de revisão e desenvolvimento.

Relativamente ao FCD **Adaptação às Alterações Climáticas** avaliou-se de que forma os objetivos e conjunto de medidas propostas pelo PIT têm em conta estratégias de adaptação às alterações climáticas enquanto fator de risco.

Estando em fase de preparação nos Açores o Plano Regional para as Alterações Climáticas, vocacionado para a temática abordada, não tendo por isso especial relevância por parte do PIT, que prevê apenas um objetivo centrado sobretudo na ótica dos riscos de acidente tecnológico.

Por forma, a garantir a adaptação às alterações climáticas recomenda-se que nos projetos de construção/requalificação de infraestruturas se assegure como requisito prévio uma avaliação de risco do ponto de vista dos fenómenos meteorológicos extremos na ótica da adaptação às alterações climáticas, a ser inserida na medida do possível, no Plano Regional para as Alterações Climáticas

Integração das recomendações da AA

Em sequência da avaliação realizada propuseram-se um conjunto de recomendações destinadas a potenciar e incrementar o desempenho ambiental do PIT de acordo com os critérios de avaliação considerados e tendo em atenção a estratégia do Programa Operacional da Região Autónoma dos Açores 2020, nomeadamente os Eixos 4 (Economia de Baixo Carbono), 5 (Alterações Climáticas e prevenção do risco) e 7 (Transportes Sustentáveis e principais redes de infraestruturas):

- As medidas relacionadas com 'Infraestruturas e equipamentos' que impliquem construção de infraestruturas e/ou edifícios deverão, sempre que possível, incorporar práticas de gestão ambiental passíveis de fornecer um retorno ambiental significativo. Os projetos de construção/requalificação e a operação das infraestruturas de transporte deverão ter em consideração os riscos tecnológicos de forma a garantir a segurança dos passageiros, funcionários, bens e também das próprias operações;

  Estas recomendações não se encontram explícitas no PIT por serem transversais a todas as ações relacionadas com construção e equipamentos. Decorrente da legislação existente, todos os procedimentos contratuais relacionados com a construção de infraestruturas e/ou edifícios tem como pressupostos a incorporação de boas práticas de gestão ambiental. É prática atual que seja tida em consideração os riscos tecnológicos que

possam advir, de modo a salvaguardar a segurança de pessoas e bens. Por exemplo nas obras marítimas as preocupação com alterações climáticas e resistência a fenómenos meteorológicos extremos são uma preocupação constante, sendo frequentemente exigido e realizados, de forma exaustiva, testes e ensaios em laboratório que permitam simular diversos cenários.

No que diz respeito aos projetos de execução de troços de estrada, a portaria 701-H/2008, de 29 de julho, que aprova o conteúdo obrigatório do projeto de execução, refere, no art.º 87.º que o projeto de execução deve ser acompanhado do Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE), cuja aprovação é requisito para início da obra, apesar de que, segundo o regime jurídico da avaliação de impacte ambiental, a grande maioria, senão todas as obras de vias de comunicação, previstas no PIT, não são projetos abrangidos, ou seja, não são suscetíveis de produzirem efeitos no ambiente. Não obstante o referido, serão dadas orientações/recomendações às partes envolvidas neste sentido, reforçando assim as preocupações existentes.

- Nos projetos de construção/requalificação de infraestruturas deve assegurar-se como requisito prévio uma avaliação de risco do ponto de vista dos fenómenos meteorológicos extremos na ótica da adaptação às alterações climáticas;

  Esta avaliação está prevista ser implementada de uma forma mais abrangente e aprofundada, tendo sido considerada no âmbito do PO Açores 2020, mais precisamente no seu Eixo 5 – Alterações Climáticas e Prevenção e Gestão de Riscos, o reforço do conhecimento dos riscos e consequente capacidade de adaptação às alterações climáticas, encontrando-se previstas neste âmbito várias ações:

  > Ações que contribuam para o aumento da capacitação dos responsáveis públicos em matéria de prevenção, deteção e combate dos efeitos das alterações climáticas, através da utilização efetiva de conhecimentos e dados atualizados sobre o impacto das alterações climáticas, em especial ao nível do planeamento e gestão do território para a adaptação;

  Exemplos:

  - Plano Regional para as Alterações Climáticas;

  - Estudos de vulnerabilidades e riscos de movimentos de vertente, erosão hídrica e inundações;

  - Planos de emergência e de contingência de âmbito regional e local.

  > Estudos e ações no âmbito da melhoria dos sistemas de prevenção destinados a apoiar os esforços conducentes a uma maior resistência às alterações climáticas;

  Exemplos:

  - Projetos de prevenção de riscos, de alerta e de resposta a eventos decorrentes de alteração climática;

  - Sistemas de informação e alerta.

  > Ações destinadas ao reforço da sensibilização, comunicação, cooperação e divulgação em matéria de adaptação às alterações climáticas, incluindo a sensibilização das entidades regionais e locais e dos cidadãos sobre alterações comportamentais.

- Criação de sistemas de incentivos que visem substituir os veículos convencionais (motores de combustão) por veículos menos poluentes (híbridos, gás natural) quer no que respeita ao transporte coletivo de passageiros, transporte de passageiros em veículos ligeiros

(táxis) e transporte de mercadorias. Promover medidas de promoção da mobilidade elétrica com destaque para a construção de postos de carregamento de veículos elétricos e aquisição de veículos de mobilidade urbana movidos a eletricidade por parte das entidades publicas e/ou de utilidade publica;

Esta preocupação, bem como medidas que conduzem à redução de gases poluentes encontra-se prevista no PO Açores 2020, nomeadamente no eixo 4 – Economia de Baixo Carbono, cujo objetivo específico é promover a mobilidade urbana sustentável. Neste sentido estão previstas várias ações, nomeadamente:

> Investimentos no transporte público coletivo de passageiros (aquisição e conversão de veículos que utilizem fontes de combustíveis mais limpas) e nos modos suaves (bicicletas para uso público e ciclovias, excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal);

> Reforço da integração t-multimodal para os transportes públicos e na melhoria das soluções de bilhética integrada;

> Melhoria da rede de interfaces, tendo em especial atenção a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território, tendo em vista o reforço da utilização do transporte público;

> Estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando nomeadamente corredores específicos "em sítio próprio".

> Investimentos em postos públicos para carregamento de baterias de veículos elétricos em pontos estratégicos da ilha;

> Investimentos em equipamentos para o melhoramento de sistemas de gestão de informação e de apoio ao utilizador da mobilidade *elétrica em áreas urbanas;*

> Ações de sensibilização e divulgação de promoção da mobilidade elétrica.

O resultado esperado é uma maior afetividade a este objetivo da política regional de energia, associado à diminuição do peso relativo do consumo energético nos transportes, apoiando projetos e criando condições para a difusão da mobilidade sustentável nas diferentes ilhas.

Importa ainda salientar, que o Governo dos Açores, através da Direção Regional da Energia, direcionou a política de Mobilidade Sustentável para o Plano de Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA), que se encontra em fase de conclusão, pretendendo-se sejam acomodas no PMEA estas sugestões.

- Prever, sempre que possível, a criação de vias de acesso às infraestruturas propostas pelo PIT que promovam a mobilidade suave ou a mobilidade não motorizada e a instalação de parques de estacionamento para bicicletas. Implementar medidas que incentivem o uso da bicicleta no arquipélago, tais como a promoção nas diferentes ilhas de um conjunto de "itinerários cicláveis" com condições favoráveis para serem percorridos em bicicleta;

  Este desejo e preocupação encontram-se presentes nas políticas públicas do sector, existindo total sintonia entre o sector da energia e o das obras públicas sobre a prioridade e necessidade da medida, prevendo-se, na medida do "fisicamente" possível, nas infraestruturas e equipamentos desenvolvidos GRA, tendo em conta as especificidades das infraestruturas e da orografia da RAA.

- Promover ações de marketing e campanhas de sensibilização para o uso do transporte público e para o aumento do uso de modos suaves de transporte, como sejam as deslocações a pé e de bicicleta;

  Está em curso, a preparação de várias campanhas neste sentido, apesar de não inseridas do PIT, mas a pensar no fomento da utilização dos transportes suave.

- A revisão do PIT deve ser realizada numa ótica de mobilidade regional. Este Plano deverá articular-se com o instrumento AA considerando cenários alternativos de desenvolvimento.

  Existem medidas no PIT que vão ao encontro desta recomendação como é a medida 17 – Desenvolvimento Plataforma de Gestão Integrada de Transportes (PGIT). Esta plataforma irá agregar informações de diferentes empresas de transporte que operam na Região, conciliando e interligando o modo aéreo, marítimo e terreste. O cidadão terá à sua disposição informação sobre a forma mais eficiente de se deslocar no interior, e para a Região, de uma forma integrada num modelo de "Balcão Único".

  A PGIT vai possibilitar uma interligação otimizada de todo o sistema regional de transportes, permitindo uma monitorização e visualização dos serviços e sistemas de transporte da Região Autónoma dos Açores de uma forma integrada e em tempo real. Este projeto enquadra-se no eixo 1 da Agenda Digital e Tecnológica dos Açores, cujo intuito é tornar a Região num arquipélago inteligente (*smart islands*) tirando partido dos desenvolvimentos tecnológicos.

ii) Observações apresentadas durante a consulta realizada e os resultados da respetiva ponderação

Nos termos do disposto Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010, o processo de AA foi submetido à consulta das entidades que, tendo responsabilidades ambientais específicas (ERAE), possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do PIT. Este processo de consulta decorreu em dois momentos: em sede de relatório de Fatores Críticos para a Decisão (FCD) e em sede de RA preliminar.

No primeiro momento foi solicitado parecer sobre o relatório de FCD (o qual define o âmbito da Avaliação Ambiental e o alcance da informação a incluir no relatório ambiental) e, num segundo momento, sobre o relatório ambiental preliminar e respetivo Resumo Não Técnico.

As entidades com responsabilidades ambientais específicas consultadas foram as seguintes:

- Direção Regional do Ambiente;
- Direção Regional dos Recursos Florestais;
- Direção Regional dos Assuntos do Mar;
- Direção Regional da Agricultura;
- Direção Regional do Desenvolvimento Rural;
- Direção Regional das Pescas;
- Direção Regional da Saúde;
- Direção Regional de Energia;
- Direção Regional do Turismo;
- Direção Regional dos Transportes;
- Direção Regional das Obras Públicas e Comunicações;
- Serviço Regional de Proteção Civil e Bombeiros dos Açores;
- Associação de Municípios da Região Autónoma dos Açores;
- Direção Regional do Planeamento e Fundos Estruturais;
- Direção Regional de Apoio ao Investimento e à Competitividade.

Na generalidade, estas entidades pronunciaram-se de forma positiva à metodologia de avaliação proposta pelo Relatório de FCD. Entre os principais contributos das ERAE salientam-se:

- Propostas de inclusão no Quadro de Referência Estratégica da Avaliação de outros documentos estratégicos, para além dos já considerados;
- Questões metodológicas genéricas relativas à Avaliação e aos Fatores Críticos para a Decisão;
- Consideração de cenários alternativos à estratégia preconizada pelo PIT que possam dar garantias à mobilidade sustentável, considerando o incremento da severidade climática.

A generalidade dos resultados desta consulta institucional foi tida em consideração nas fases subsequentes da avaliação ambiental, nomeadamente na elaboração do Relatório Ambiental Preliminar.

A principal exceção prende-se com a consideração de 'cenários alternativos' o que foi devidamente justificado tendo em atenção o período de vigência (2014-2016) e estado de

implementação do PIT, com cerca de 25% das medidas já em implementação, tendo, nesse sentido a AA proposto como recomendação que no âmbito da revisão do PIT tal seja tido em consideração.

Também no segundo momento de consulta, ou seja, em sede de relatório ambiental preliminar, a maioria das entidades emitiu parecer favorável à avaliação realizada.

Os principais contributos relacionaram-se com:

- Aspetos relativos ao Quadro de Governança e atribuições de competências;
- A necessidade de, na revisão do PIT, haver uma efetiva articulação com o processo de AA, considerando cenários alternativos de desenvolvimento e um efetivo envolvimento das entidades relevantes;
- Aspetos de detalhe acerca do Quadro de Referência Estratégico e da sua articulação com os FCD;
- Sugestões alternativas de redação de texto;
- Proposta de medidas de Planeamento e Gestão.

A generalidade dos resultados desta consulta institucional foi tida em consideração na avaliação tendo-se procedido à revisão e complemento da informação apresentada no âmbito da redação do Relatório Ambiental final que foi posteriormente submetido a Consulta Pública.

A consulta pública propriamente dita, prevista pelo Artigo 11.º do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010, decorreu entre os dias 7 de agosto e 3 de setembro de 2015.

Na sequência da consulta pública não foram rececionados quaisquer pareceres.

iii) Resultados das consultas transfronteiriças realizada

O Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010, prevê a consulta dos Estados Membros da União Europeia sempre que o plano ou programa em elaboração seja suscetível de produzir efeitos significativos no ambiente de outro Estado Membro.

Uma vez que pela sua expressão territorial, exclusivamente regional, não se prevê que o PIT dos Açores venha a provocar tais efeitos, pelo que não foi realizada a consulta prevista no artigo 12º do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010.

iv) Razões que fundamentaram a aprovação do PIT dos Açores à luz de outras alternativas razoáveis abordadas durante a sua elaboração

Os transportes assumem um papel fundamental no desenvolvimento de toda e qualquer região ou país, principalmente quando se trata de uma região arquipelágica como são os Açores. O PIT reúne condições para se constituir como um importante instrumento de promoção do desenvolvimento económico e social, melhorando a mobilidade de pessoas e bens.

Sendo os transportes um sector de elevada importância, com grande impacto no desenvolvimento da nossa região, a sua modernização é uma permanente prioridade, quer ao nível de infraestruturas, como dos meios, permitindo o crescimento sustentável e a consequente criação de riqueza.

Neste momento para além do reforço e criação de mais infraestruturas e meios imprescindíveis ao desenvolvimento do sector, chegou o momento de promover a coordenação e intermodalidade dos transportes aéreos, marítimos e terrestes de uma forma inteligente e racional, com o intuito de se atingir a excelência operacional, sempre numa ótica de constante melhoria.

A planificação de rotas e horários permite otimizar os meios e infraestruturas ajustando sistematicamente os mesmos aos níveis de procura.

No sentido de materializar a estratégia definida foram definidas 45 medidas, que no seu conjunto constituem o PIT e que estão organizadas em três capítulos, nomeadamente infraestruturas e equipamentos, quadro regulamentar e instrumentos facilitadores.

Foram definidos eixos de atuação que visam a efetiva coordenação entre os vários meios de transporte, tanto ao nível de infraestruturas, como de serviços existentes, melhorando o serviço prestado às empresas e aos cidadãos, reduzindo simultaneamente a "pegada ambiental", fruto de uma utilização racional, atingindo a eficiência ao nível de custos e tempo, por via do conhecimento e integração do sistema de transportes.

v) Medidas de controlo previstas

A Avaliação Ambiental do PIT propõe um conjunto de medidas de avaliação e controlo das implicações ambientais associadas à implementação do Plano numa ótica de monitorização do mesmo, cabendo à entidade que elabora o Plano avaliar e controlar os efeitos significativos sobre o ambiente e o território decorrentes da aplicação e execução do Plano e corrigir eventuais efeitos negativos imprevistos.

No quadro do regime jurídico da avaliação ambiental, os resultados do controlo deverão ser divulgados através de meios eletrónicos e atualizados com uma periodicidade mínima anual.

Neste contexto a AA propôs um conjunto de indicadores de monitorização para cada um dos FCD considerados.

Quadro 1 – Indicadores propostos pela AA para seguimento e monitorização.

Indicador	Unidade	Fonte de informação	Objetivo/ Meta
Mobilidade Sustentável			
Transporte de passageiros no arquipélago por modo de transporte	Passage.	DRTr;SREA	-
Transporte de mercadorias no arquipélago por modo de transporte	ton	DRTr; SREA	-
Projetos de mobilidade urbana que promovam modos de mobilidade suaves	n.; €	SI	-
Taxa de viaturas híbridas ou movidas a eletricidade no parque automóvel regional	%	DRTr	↑
Variação do consumo de hidrocarbonetos para transporte privado	%	DREn	↓
Projetos de mobilidade urbana que tenham por base a utilização de energias renováveis	n.; €	SI	-
Emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes por tipologia de transporte (terrestre, marítimo e aéreo)	kt CO_{2eq}	DRA	↓
Turismo			
Intensidade Turística (milhares de dormidas nos estabelecimentos hoteleiros e similares, por 100 habitantes)	(sem unidade)	DRT; SREA	< 1,1
Adaptação às Alterações Climáticas			
Investimento em adaptação às Alterações Climáticas	%; €	SI	-

SI- Sistema de Informação do PIT; DRA- Direção Regional do Ambiente; DREn - Direção Regional de Energia; DRTr- Direção Regional dos Transportes; DRT- Direção Regional do Turismo; SREA- Serviço Regional de Estatística dos Açores;
Nota: Quanto a Fonte de Informação é o próprio Sistema de Informação do PIT (SI) significa que os dados do indicador se reportam apenas diretamente à intervenção direta do PIT.

No quadro da operacionalização do PIT, nomeadamente no que respeita à operacionalização das recomendações da avaliação ambiental e da subsequente monitorização, torna-se imperativo a constituição de um quadro de governança que assegure a articulação dos interesses, recursos e responsabilidade dos vários agentes intervenientes em todo o processo de implementação do PIT, fomentando a articulação das diversas funções relacionadas com a gestão, o acompanhamento, o controlo e a avaliação do programa.

Assim, no âmbito do quadro institucional de governação, deverá a *Secretaria Regional do Turismo e Transportes* articular-se com as diversas entidades às quais são suscetíveis de interessar os efeitos resultantes da aplicação do PIT.

vi) Data e Assinatura

Ponta Delgada, 30 de setembro de 2015

O Diretor Regional dos Transportes

Fernando Almeida