AVALIAÇÃO AMBIENTAL ESTRATÉGICA
DO PLANO INTEGRADO DOS TRANSPORTES DOS AÇORES



Sociedade Portuguesa de Inovação

idad Ambiente Desenvolvimento

Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Integrado dos Transportes dos Açores

Sociedade Portuguesa de Inovação e Instituto do Ambiente e Desenvolvimento

Julho de 2015

Ficha Técnica

Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Integrado dos Transportes dos Açores

Resumo Não Técnico

Julho 2015

Autoria: Sociedade Portuguesa de Inovação e Instituto do Ambiente e Desenvolvimento

Coordenação: Augusto Medina e Carlos Borrego

Equipa Técnica: Fernando Leão, Hugo Magalhães, Isabel Morais, Luís Maia, Margarida Costa, Miguel Coutinho, Sérgio Bento, Susana Figueiredo.

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

1. Introdução 1
2. Objeto de avaliação: o que se avaliou? 2
3. Objetivos e metodologia da Avaliação 5
4. Fatores Críticos para a Decisão e Critérios de Avaliação 8
5. Análise e Avaliação Estratégica 10
5.1. Mobilidade Sustentável 10
5.2. Turismo 12
5.3. Adaptação às Alterações Climáticas 13
6. Diretrizes para o seguimento 15
7. Conclusões 18

1. INTRODUÇÃO

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Relatório Ambiental do Plano Integrado dos Transportes dos Açores (PIT). O PIT foi desenhado para promover a coordenação e intermodalidade dos transportes aéreos, marítimos e terrestres da Região Autónoma dos Açores durante o período 2014-2016.

Com os resultados da Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) pretende-se influenciar positivamente o PIT Açores, de forma a garantir que as questões ambientais e de sustentabilidade são tidas em conta e valorizadas pelo Plano. Para o efeito, dá-se especial enfase às oportunidades e aos riscos decorrentes da aplicação do Plano, de modo a que as oportunidades possam ser potenciadas, e os riscos sejam prevenidos ou minimizados.

A sujeição do PIT Açores a AAE assegura 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.

O presente Resumo Não Técnico (RNT) acompanha o Relatório Ambiental referente à avaliação do PIT Açores. O RNT tem como objetivo facilitar a divulgação pública da AAE durante o período de consulta pública, apresentando, em linguagem simples e resumida, o conteúdo da avaliação realizada de forma a permitir que o público em geral se familiarize com as principais oportunidades e riscos relacionados com o Plano. Para informação mais detalhada e técnica sobre a Avaliação Ambiental do PIT Açores deverá ser consultado o Relatório Ambiental.

2. OBJETO DE AVALIAÇÃO: O QUE SE AVALIOU?

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*»[1].

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.

A Excelência Operacional será alcançada através da consideração dos seguintes vetores por parte dos operadores e responsáveis pelo sistema de transportes:

- **Otimizar os meios, infraestruturas de transporte e a previsão da procura**, de forma a efetuar uma melhor planificação de rotas, horários e manutenção, criando modelos de planificação dinâmica com vista a execução em tempo real, promovendo o transporte interligado entre os vários operadores através de uma rede de transportes intermodal;
- **Incrementar a eficiência operacional e reduzir o impacto ambiental**, através da utilização de ativos e infraestruturas existentes, sem recorrer ao aumento da despesa, atingindo a eficiência ao nível de custos e tempo por via de conhecimento do estado e disponibilidade do sistema de transportes, reduzindo a "pegada ambiental";
- **Reduzir a exposição a riscos**, com vista a garantir a segurança dos passageiros, dos bens e também das próprias operações;
- **Melhorar a experiência global proporcionada ao cidadão**, disponibilizando opções e informação valorizada pelo cidadão.

Os portos e aeroportos, por serem elos fundamentais da cadeia de transportes da Região, exigem uma atenção muito especial, não só pelo seu papel determinante no desenvolvimento económico de cada ilha e da Região, mas também pelo facto de requererem a atuação complementar de diferentes autoridades públicas, regionais e nacionais, sendo fundamental uma boa articulação entre todos os operadores do sector.

[1] PIT versão de 12 de março de 2014.

Neste sentido, o PIT contempla um conjunto de projetos que visam o desenvolvimento e gestão coordenada das infraestruturas portuárias e aeroportuária, reforçando a segurança, otimizando a operacionalidade funcional das infraestruturas e melhorando o desempenho ambiental dos portos e aeroportos.

O objeto de avaliação (PIT) propõe um conjunto de 45 medidas organizadas em 3 eixos de atuação:

I - Infraestruturas e Equipamentos;
II - Quadro Regulamentar;
III - Instrumentos Facilitadores.

O horizonte temporal deste Plano corresponde ao período 2014-2016. Nestas circunstâncias cerca de um quarto das medidas propostas encontram-se já em execução existindo duas medidas (M1 e M35) já concluídas (Tabela 1).

Tabela 1. Medidas do PIT Açores.

Medida	Estado	Execução
I – Infraestruturas e Equipamentos		
M1. Remodelação da aerogare do Corvo	Concluído	100%
M2. Repavimentação da pista, melhoria da operacionalidade e segurança do aeródromo do Corvo e equipamento LAG	Projeto por iniciar	0%
M3. Ampliação e requalificação da aerogare do aeródromo da Graciosa, reservatório de água	Aguarda decisão	0%
M4. Construção da torre de controlo do aeródromo da Graciosa, equipamento de meteorologia e equipamento LAG	Em projeto	0%
M5. Melhoria da operacionalidade e segurança do aeródromo do Pico	Por iniciar	0%
M6. Melhoria da operacionalidade e segurança do aeródromo de S. Jorge - 1ª e 2ª fase	Por iniciar	0%
M7. Construção do terminal de carga aérea da aerogare civil das Lajes e equipamento LAG	Em projeto	0%
M8. Ampliação do cais comercial das Velas	Em execução	10%
M9. Ampliação do porto da casa no Corvo	Em projeto	0%
M10. Construção do novo cais e terminal de passageiros de São Roque do Pico	Por iniciar	0%
M11. Reabilitação do cais do porto da Praia da Vitória	Por iniciar	0%
M12. Requalificação do porto das Pipas	Em projeto	0%
M13. Construção de rampa *roll on/roll off* do porto da Calheta de São Jorge	Em projeto	0%
M14. Definição e implementação de infraestruturas complementares	Aguarda decisão	0%
M15. Construção de dois novos navios para o transporte marítimo interilhas	Aguarda decisão	0%
M16. Otimização do sistema de transporte de carga aérea	Em execução	50%

Medida	Estado	Execução
M.17 Desenvolvimento plataforma de gestão integrada de transportes (PGIT)	Em execução	40%
M18. Melhoria das condições de operacionalidade do porto das Poças e proteção da orla costeira (3ª e 4ª fase)	Por iniciar	0%
M19. Requalificação e reordenamento da frente marítima da cidade da Horta (2ª fase)	Por iniciar	0%
M20. Reordenamento dos edifícios e do cais 6 do porto de ponta delgada, reforço do manto de proteção	Por iniciar	0%
M21. Redes de incêndios do porto da Praia da Vitória	Por iniciar	0%
M22. Reperfilamento do cais 10 do porto de Ponta Delgada	Por iniciar	0%
M23. Dragagens dos portos	Por iniciar	0%
M24. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres do Corvo	Por iniciar	0%
M25. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres do Faial	Por iniciar	0%
M26. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres das Flores	Por iniciar	0%
M27. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres da Graciosa	Por iniciar	0%
M28. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres do Pico	Por iniciar	0%
M29. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres de St Maria	Por iniciar	0%
M30. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres de São Jorge	Por iniciar	0%
M31. Acesso ao porto de pescas de Vila Franca do Campo	Por iniciar	0%
M32. Ligação inter-concelhia entre o Nordeste e a Povoação	Por iniciar	0%
M33. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres de São Miguel	Por iniciar	0%
M34. Intervenção nos circuitos logísticos terrestres da Terceira	Por iniciar	0%
II - Quadro Regulamentar		
M35. Revisão OSP no transporte aéreo interilhas	Concluído	100%
M36. Revisão OSP no transporte aéreo entre a RAA e o continente	Em execução	75%
M37. Definição de OSP regionais para transporte marítimo de passageiros interilhas	Em execução	75%
M38. Flexibilização/dinamização do tráfego local	Em execução	25%
III - Instrumentos Facilitadores		
M39. Coordenação de horários de transportes aéreos e marítimos na RAA	Em execução	50%
M40. Definição e implementação do serviço de bagagem e carga integrada (SBCI)	Em execução	25%
M41. Desenvolvimento de novos títulos de transporte	Em execução	25%
M42. Alargamento gradual do passe social às restantes ilhas	Pendente	0%
M43. Aquisição intermodal de bilhetes	Em execução	25%
M44. Modernização e reorganização da rede de transportes terrestres	Em execução	25%
M45. Sistemas de informação de apoio à mobilidade	Pendente	0%

3. OBJETIVOS E METODOLOGIA DA AVALIAÇÃO

A Avaliação Ambiental Estratégica dos efeitos de determinados planos e programas encontra-se consubstanciada no regime jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio) que procedeu 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 EU.

No regime jurídico regional dos Açores, a Diretiva n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho, foi transposta pelo Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro.

Segundo a Diretiva 2001/42/CE, relativa à avaliação dos efeitos no ambiente de determinados planos e programas, o objetivo global da avaliação ambiental consiste em "*estabelecer um nível elevado de proteção do ambiente e contribuir para a integração das considerações ambientais na preparação e aprovação de planos e programas, com vista a promover um desenvolvimento sustentável*" (Artigo 1.º).

Este espirito foi incorporado pelo Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro de 2010 ao definir a avaliação ambiental de planos e programas como um «*processo que integra as questões ambientais e de sustentabilidade no procedimento de tomada de decisão (…)*».

A abordagem metodológica adotada para a AAE suportou-se nas recomendações da Diretiva nº 2001/42/CE, de 27 de junho, nas disposições do Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro e nas orientações metodológicas da Agência Portuguesa do Ambiente constantes do "Guia de melhores práticas para Avaliação Ambiental Estratégica"[2].

A AAE permitirá:

- A preparação de um Relatório Ambiental (RA) focalizado nos fatores críticos para a decisão (FCD), o qual explicita os efeitos sobre o ambiente considerados significativos;
- A realização de consultas às entidades com responsabilidades ambientais específicas (ERAE) e ao público em geral;

[2] Partidário, M.R. (2012). Guia de melhores práticas para Avaliação Ambiental Estratégica – orientações metodológicas para um pensamento estratégico em AAE. Agência Portuguesa do Ambiente.

- Que o RA e os resultados das consultas são tidos em consideração antes da aprovação do PIT;
- Que depois da aprovação do PIT, a informação relevante será disponibilizada aos interessados;
- A monitorização dos efeitos ambientais resultantes da aplicação do PIT.

A presente AAE focalizou-se nos aspetos considerados relevantes evitando descrições demasiado detalhadas tendo em conta a escala de elaboração do Plano. Sempre que possível a AAE utilizou os elementos de trabalho do Plano e teve em conta os resultados obtidos no âmbito dos processos de consulta realizados a um conjunto de entidades.

Pretendeu-se com esta aproximação avaliar como as estratégias do PIT integram as dimensões ambientais e de sustentabilidade relevantes, e de que forma se adequam para dar resposta às ameaças e oportunidades associadas à temática dos transportes na região autónoma (RA) dos Açores, contribuindo em simultâneo para o cumprimento dos objetivos e metas de macropolítica europeia, nomeadamente no âmbito das estratégias dos transportes e de ambiente.

Neste sentido, a abordagem metodológica assentou no desenvolvimento de atividades alocadas a 3 componentes fundamentais do processo de AAE:

- **Contexto para AAE e Fatores Críticos de Decisão** - estabeleceu o contexto e a focagem estratégica da avaliação, assegurando a focalização da avaliação apenas no que é realmente importante no âmbito do objeto em avaliação. Este exercício materializou-se no Relatório de Fatores Críticos para a Decisão, o qual, em maio de 2015, foi submetido à consulta das Entidades com Responsabilidades Ambientais Especificas;
- **Análise e Avaliação Estratégica** - centrou-se na avaliação das oportunidades e riscos associados aos objetivos e medidas preconizadas pelo PIT Açores para 2014-2016. Esta análise foi focada nos FCD. Para cada um dos FCD foi realizado um diagnóstico estratégico baseado em critérios específicos, a partir do qual, com base nas questões relevantes refletidas pelos FCD e pelo Quadro de Referência Estratégico[3], se avaliaram as oportunidades e os riscos decorrentes das opções de desenvolvimento preconizadas pelo PIT Açores. Toda esta informação foi coligida no Relatório Ambiental Preliminar o qual, em junho de 2015, foi submetido à consulta das Entidades com Responsabilidades Ambientais Especificas.
- **Consulta às ERAE e Consulta Pública** - Nos termos do disposto no Decreto Legislativo Regional n.º30/2010/A, de 15 de novembro, o processo de AAE é submetido a consulta, quer

[3] O Quadro de Referência Estratégico (QRE) estabelece as macro orientações de política nacional e internacional, objetivos e metas de longo prazo estabelecidos em material de ambiente e sustentabilidade, que estrategicamente deverão enquadrar o PIT.

das entidades que tendo responsabilidades ambientais específicas, possam interessar os efeitos ambientais resultantes da aplicação do PIT, quer do público em geral. O processo de consulta às entidades com responsabilidades ambientais específicas decorreu em dois momentos: em sede de relatório de FCD e em sede de RA preliminar. Os contributos recebidos por essas entidades encontram-se já ponderados na atual versão de Relatório Ambiental que será agora sujeito a consulta do público em geral.

4. FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

Os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) constituem os temas estruturantes da avaliação ambiental estratégica. A sua identificação resultou da análise integrada dos elementos considerados estratégicos, nomeadamente, as Questões Estratégicas do PIT, as Questões Ambientais e de Sustentabilidade relevantes que refletem os problemas críticos da região em termos de transportes e o denominado Quadro de Referência Estratégico que integra os documentos e orientações mais significativas de política ambiental, de âmbito nacional e europeu. Os FCD constituem os temas fundamentais para a decisão sobre os quais a AAE se deve debruçar, estruturando a análise e a avaliação de oportunidades e de riscos.

Na Tabela 2 apresentam-se os FCD identificados para a presente avaliação.

Tabela 2. Fatores Críticos para a decisão e respetiva descrição.

FCD	Critérios
Mobilidade Sustentável	Avalia de que forma o PIT contribui 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.
Turismo	Avalia 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 é 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.
Adaptação às Alterações Climáticas	Avalia se os objetivos e conjunto de medidas propostas pelo PIT têm em conta estratégias de adaptação às alterações climáticas enquanto fator de risco.

Na Tabela 3 apresentam-se os critérios de avaliação e respetivos indicadores que suportam os FCD.

Tabela 3. Critérios de avaliação e respetivos indicadores.

FCD	Critérios	Indicadores
Mobilidade Sustentável	**Intermodalidade** – Avalia a intermodalidade e interoperabilidade no território assim como os principais benefícios e potenciais problemas daí resultantes.	Transporte de passageiros (passag) no arquipélago por modo de transporte Transporte de mercadorias (ton.) no arquipélago por modo de transporte
	Mobilidade elétrica – Avalia a taxa de penetração de veículos elétricos na frota rodoviária da região.	Taxa de viaturas híbridas ou movidas a eletricidade no parque rodoviário regional (%)
	Mobilidade suave – Avalia a utilização da bicicleta e a mobilidade pedonal comparativamente com outros modos de transporte	Medidas de promoção da mobilidade suave (N.º)
	Emissões de GEE – Avalia a contribuição dos transportes face à emissão de GEE da região.	Variação do consumo de hidrocarbonetos para transporte privado (%) Emissão de Gases com Efeito de Estufa por modo de transporte (kt de CO2e)
Turismo	**Atividade Turística** – Avalia a contribuição do PIT para o reforço da atividade turística, bem como os riscos e oportunidades do potencial incremento de turistas na preservação dos Açores como destino turístico sustentável.	Capacidade de alojamento (n.º total de camas/ilha) Taxa de ocupação-cama (%) Intensidade turística (dormidas/população residente)
Adaptação às Alterações Climáticas	**Estratégias de adaptação** – Avaliação do contributo das medidas dos PIT na adaptação da região autónoma dos Açores às alterações climáticas	Programas e planos de âmbito regional que têm em consideração a problemática da adaptação às alterações climáticas (N.º)

5. ANÁLISE E AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA

5.1. Mobilidade Sustentável

De acordo com a União Europeia, a promoção de uma mobilidade sustentável é um passo fulcral para reduzir o peso do consumo de energia no setor dos transportes e evitar a emissão de gases com efeito de estufa.

Através da análise de evolução temporal entre 1990 e 2004 da **emissão de gases com efeito de estufa**, registou-se um aumento de cerca de 62 % das emissões regionais. O transporte rodoviário é a atividade mais significativa em termos de emissões de gases com efeito de estufa na Região.

No caso concreto dos transportes terrestres, o crescimento acentuado do consumo privado, favorecido pela conjuntura económica das últimas duas décadas, tem conduzido a um aumento do número de automóveis em circulação. Entre 2003 e 2013, o número de automóveis em circulação passou de 97.017 veículos para 131.813 veículos. Nesse sentido, face a 2004, é expectável que tenha ocorrido um incremento do peso das emissões de GEE no setor dos transportes terrestres face a outros setores de atividade, tanto mais que este setor é baseado essencialmente nos combustíveis fósseis.

Assim, para promover uma mobilidade sustentável, deverá promover-se uma melhor integração entre os diferentes modos de transporte, de modo a otimizar a sua utilização, minimizar as deslocações em transporte individual reduzindo os congestionamentos e os consumos de combustíveis e incrementar o uso dos modos suaves (bicicleta e pedonal).

O Governo Regional tem vindo a implementar um conjunto de iniciativas nos últimos anos conducentes a tornar a Região menos dependente em termos energéticos do exterior, nomeadamente no que respeita a fontes de origem fóssil. A taxa de penetração das energias renováveis na produção de energia elétrica nos Açores passou de 15%, em 2005, para 34,8% em 2013. Tendo em conta que o setor dos transportes constitui um dos setores que mais consome energia na Região, a aposta na **mobilidade elétrica** através da utilização de veículos elétricos terá um forte contributo na diminuição do consumo dos combustíveis fosseis. Neste contexto, o próprio veículo elétrico poderá ser utilizado como uma solução de armazenamento de energia elétrica nas horas de vazio e, por isso, potenciadora do aumento da produção de energia a partir de fontes renováveis.

A Região Autónoma dos Açores, devido à sua geografia e localização ultraperiférica, tem características muito particulares, o que se reflete na realidade do sistema de transportes. As deslocações dentro das ilhas são realizadas maioritariamente com recurso a viatura privada, sendo que, em 2011, menos de

11% das deslocações pendulares na Região eram feitas usando transporte coletivo. Em termos de **intermodalidade**, em 2011 apenas 12% da população residente empregada do Arquipélago usava mais do que um meio de transporte nas deslocações pendulares.

A Região dos Açores, com ilhas relativamente pequenas e núcleos urbanísticos de pequena dimensão, tem condições ideais para o fomento da **mobilidade suave**, em detrimento de meios de transporte mais poluentes. As deslocações pendulares na Região são, em geral, curtas, o que facilita o uso de meios suaves como, por exemplo, a bicicleta. A duração média dos movimentos pendulares na Região dos Açores em 2011 foi de pouco mais de 14 minutos, um valor abaixo da média nacional que foi de aproximadamente 20 minutos.

Não obstante, a percentagem de deslocações pendulares realizadas com recurso a modos suaves (a pé ou de bicicleta) é bastante reduzida e tem vindo a diminuir ao longo dos últimos anos, aumentando o número de deslocações com recurso ao automóvel. Em 2011, as deslocações pendulares em bicicleta representaram apenas 1,0% de todas as deslocações.

Neste sentido, o Governo Regional tem procurado nos últimos anos implementar políticas que fomentem a intermodalidade entre os diferentes meios de transporte, considerando nomeadamente o transporte aéreo e marítimo, e a sua articulação com os sistemas de transporte público das diferentes ilhas. Estas políticas de apoio à intermodalidade estão patentes em dois documentos estratégicos essenciais para a Região: o Programa Operacional dos Açores 2014-2020 (PO Açores), e o Plano Regional de Ordenamento do Território dos Açores (PROTA).

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. Não obstante os pontos positivos, este conjunto de medidas não contempla intervenções que tenham um impacto relevante nos critérios de Mobilidade Elétrica e Mobilidade Suave.

5.2. Turismo

Os Açores são detentores de um património natural e paisagístico que constitui o motor para o desenvolvimento de uma atividade turística diferenciadora, oferecendo diversas atividades assentes nos recursos endógenos, nomeadamente na biodiversidade.

A RA dos Açores tem vindo a reconhecer a importância dos recursos endógenos, nomeadamente da biodiversidade, como uma estratégia pilar para o desenvolvimento sustentável do arquipélago. Assim, a área de espaços naturais protegidos como resultado da aplicação de Diretivas Comunitárias tem vindo a crescer.

Esta preocupação da RA dos Açores é fundamental para o desenvolvimento sustentável do arquipélago, ultrapassando assim as funções de mera conservação biológica. Constituindo áreas de elevado valor natural e paisagístico, possuem um elevado potencial como geradoras de benefícios económicos e sociais, promovendo atividades económicas geradoras de emprego direto e indireto, de entre as quais se destaca a **atividade turística**.

Face às características únicas do arquipélago, desde de 2012 que os Açores, lideram a classificação de destino de turismo 'verde' europeu através da atribuição dos prémios QualityCoast - "o maior programa internacional e independente de certificação para destinos de turismo sustentável".

As distinções que os Açores têm recebido nos últimos anos, fazem do arquipélago um destino muito atrativo tendo-se vindo a assistir a um incremento da procura. De facto, se em 2005 o número de hóspedes era de 317 000 em 2014 alcançava já os 396 000. No entanto, observou-se uma diminuição da estada média (3,6 noites em 2005 e 3,1 noites em 2014). Este incremento tenderá a acentuar-se nos próximos anos devido a novas campanhas de promoção turística e de voos *low-cost* dinamizando a atividade turística neste arquipélago.

Relativamente à capacidade de alojamento na hotelaria tradicional, entre 2005 e 2014, esta tem tido uma tendência de incremento: 8438 camas em 2005 e 8816 camas em 2014. A ilha de S. Miguel destaca-se ao nível da capacidade de alojamento na Região registando, em 2014, 56% da capacidade de alojamento total.

Na RA dos Açores a Intensidade Turística tem-se mantido relativamente estável, registando níveis entre os 0,4 e os 0,5, considerados compatíveis com o turismo sustentável, tendo registado o valor de 0,42 em 2011.

Em matéria de Turismo 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.

5.3. Adaptação às Alterações Climáticas

O arquipélago dos Açores, à semelhança da generalidade dos arquipélagos atlânticos, apresenta uma vulnerabilidade elevada às alterações climáticas. O incremento da intensidade dos episódios meteorológicos extremos com destaque para a concentração dos fenómenos da precipitação é um fator de risco no que respeita à ocorrência de cheias e de movimentos de massa.

As tempestades que deverão ocorrer com maior frequência, acompanhadas de ventos ciclónicos, conduzirão a transtornos no setor dos transportes podendo estes vir a ser paralisados por motivos de segurança. Também, a subida do nível do mar, como consequência da evolução do clima, constitui uma pressão aos territórios insulares, revelando-se como uma séria ameaça não só aos recursos e ecossistemas mas também às infraestruturas costeiras, bem como às populações exigindo assim uma estratégia de resposta atempada.

A elevada exposição do arquipélago à erosão costeira, às tempestades e inundações, traduzem-se na ocorrência periódica quer de elevados prejuízos materiais e operacionais quer de vítimas.

Neste sentido, o desafio das alterações climáticas deve ser encarado como uma oportunidade para equacionar questões fundamentais relacionadas com as políticas de utilização dos solos e de mobilidade. Neste contexto, é fundamental a promoção de uma cultura de precaução apoiada por instrumentos de planeamento e prevenção adequados. Na RA dos Açores verifica-se que tem havido um esforço por parte das entidades competentes em matéria de proteção civil e de planeamento na ótica das **estratégias de adaptação às alterações climáticas** quer em termos globais quer em termos setoriais (Estratégia Regional para as alterações climáticas, Planos de Ordenamento da Orla Costeira. Plano Regional de Ordenamento do Território, etc.).

No entanto, em relação ao PIT verifica-se que, na globalidade, em matéria de adaptação às alterações climáticas este é omisso a esta temática tão premente na Região. Embora o PIT possua um objetivo '*Reduzir a exposição aos riscos, com vista a garantir a segurança dos passageiros, dos bens e também das próprias operações*' este centra-se sobretudo na ótica dos riscos de acidente tecnológico.

Na globalidade das medidas propostas pelo PIT, apenas a medida 18 poderá estar a considerar o cenário de adaptação às alterações climáticas, na medida em que considera a proteção da fachada marítima do litoral no Porto das Poças (ilha das Flores). Mas mesmo neste caso não é claro se a proteção terá em conta o cenário de ocorrência de fenómenos meteorológicos extremos ou de subida do nível médio das águas do mar.

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.

6. DIRETRIZES PARA O SEGUIMENTO

O plano de seguimento agora proposto tem como objetivo geral avaliar e controlar os efeitos no ambiente que decorrem da aplicação do PIT Açores, cujo relatório deverá ser elaborado anualmente. No quadro do regime jurídico de AAE, os resultados do controlo deverão ser divulgados através de meios eletrónicos e atualizados com uma periodicidade anual.

Esse relatório deverá:

- Avaliar em que medida as recomendações propostas no presente Relatório Ambiental estão a ser consideradas;
- Mostrar quais os efeitos mais significativos sobre o ambiente decorrentes da implementação do PIT numa perspetiva de desempenho ambiental (medidas de controlo).

Face aos objetivos estabelecidos pelo PIT Açores, na globalidade, em termos do modelo programático, o PIT constitui-se como uma oportunidade para que a Região possua um conjunto de infraestruturas e meios operacionalmente disponíveis com elevados níveis de qualidade do serviço, promovendo a atratividade do sistema regional de transportes.

Este tipo de atratividade servirá não só a comunidade local mas também a comunidade exterior possibilitando melhores condições de acesso e de visitação à Região o que potenciará a visibilidade turística dos Açores.

De seguida apresenta-se um conjunto de recomendações destinadas a potenciar e incrementar o desempenho ambiental do PIT. As recomendações propostas vão no sentido de ponderar a inclusão de medidas e ações que atendam aos critérios considerados na presente AAE ainda no presente Plano. Caso não seja possível, deverá ser ponderada a sua inclusão no âmbito do processo de revisão/atualização do plano de transportes após 2016, ainda no quadro do ciclo de programação 2014-2020 através do Programa Operacional Açores 2020.

Tendo em atenção que o espirito de um Plano de Transportes se enquadra notoriamente no que é a estratégia do Programa Operacional da Região Autónoma dos Açores 2020, dever-se-á ter em consideração um conjunto de recomendações que respondam aos desafios dos Eixos 4 (Economia de Baixo Carbono), 5 (Alterações Climáticas e prevenção do risco) e 7 (transportes sustentáveis e principais redes de infraestruturas) do referido Programa Operacional e que por esse motivo encontram aí condições de financiamento.

Neste sentido as recomendações propostas são:

- As medidas relacionadas com 'Infraestruturas e equipamentos' que impliquem construção de infraestruturas e/ou edifícios deverão obrigatoriamente 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;
- Nos projetos de construção/requalificação de infraestruturas deve assegurar-se como requisito obrigatório prévio uma avaliação de risco do ponto de vista dos fenómenos meteorológicos extremos na ótica da adaptação às alterações climáticas;
- 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), transporte de mercadorias e atividades de rent-a-car;
- 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;
- Na medida do possível, prever 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;
- Na medida do possível, 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;
- 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;

Por outro lado, tendo em atenção o momento de realização da presente AAE em que não foi possível identificar janelas de decisão que permitissem uma reformulação das estratégias adotadas, é fundamental que:

- A futura revisão do PIT configure uma ótica de mobilidade regional. Este Plano deverá articular-se com o instrumento AAE considerando cenários alternativos de desenvolvimento;

Para além das Recomendações propostas propõe-se ainda um conjunto de medidas de controlo associadas à fase de seguimento da AAE. A monitorização será desenvolvida através do recurso à utilização de indicadores específicos associados a cada um dos FCD (Tabela 4).

Tabela 4- Indicadores selecionados para o controlo da AAE.

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

7. CONCLUSÕES

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Integrado dos Transportes (PIT) dos Açores 2014-2016, identifica e avalia os efeitos ambientais resultantes da implementação do PIT. Nesta avaliação incluiu-se o procedimento de consulta às entidades com responsabilidades ambientais específicas no âmbito do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão e no âmbito do Relatório Ambiental Preliminar.

No âmbito da presente avaliação procedeu-se à identificação e análise estratégica de três Fatores Críticos para a Decisão (FCD): Mobilidade Sustentável, Turismo e Adaptação às Alterações Climáticas. Estes FCD's resultaram da análise integrada dos elementos considerados estratégicos, nomeadamente das Questões Estratégicas do PIT, do Quadro de Referência Estratégico e das Questões Ambientais e de Sustentabilidade relevantes. Os FCD's identificados constituíram assim os temas fundamentais sobre os quais a AAE se debruçou, através da estruturação da análise e da avaliação de oportunidades e de riscos.

Como conclusão global da Avaliação Ambiental Estratégica realizada pode-se referir que o PIT dos Açores constitui uma oportunidade para que a região disponha de infraestruturas e meios operacionais com elevados níveis de qualidade do serviço, promovendo a atratividade do sistema regional de transportes, quer para a população da região quer para os visitantes, o que reforçará a visibilidade turística dos Açores. Efetivamente as medidas contempladas no PIT promovem uma melhoria das condições de operacionalidade permitindo o incremento do nível de mobilidade ao mesmo tempo que promovem o aumento dos níveis de segurança, contribuindo assim para os objetivos regionais de desenvolvimento económico, equidade e coesão territorial.

Podendo o conjunto de medidas propostas pelo PIT constituírem-se como oportunidades para o fomento da atividade turística, poderá existir a possibilidade do incremento de turistas, sobretudo concentrados em determinada época do ano, ser muito significativo, pelo que deverão existir mecanismos de monitorização deste aspeto.

Na sequência da análise e avaliação estratégica realizada, propõe-se um conjunto de recomendações destinadas a potenciar e incrementar o desempenho ambiental do PIT. As recomendações propostas vão no sentido de ponderar a inclusão de medidas e ações que atendam aos critérios considerados na presente AAE ainda no presente Plano. Caso a sua inclusão não seja possível em tempo útil, deve ponderar-se a sua inclusão no âmbito do processo de revisão/atualização do plano após 2016, ainda no quadro do ciclo de programação 2014-2020 através do Programa Operacional Açores 2020.

A consideração de medidas de mobilidade sustentável e de adaptação às alterações climáticas numa região como os Açores, nomeadamente nas ilhas de menores dimensões, constituirá uma oportunidade direta para o fomento de um turismo que se quer sustentável e reconhecido pela sua qualidade ambiental a nível internacional. Nesse sentido a revisão/atualização do plano após 2016 deverá articular-se com os eixos programáticos do PO Açores 2014-2020, nomeadamente 'Economia de Baixo Carbono', 'Alterações Climáticas e prevenção do risco' e 'transportes sustentáveis e principais redes de infraestruturas').

Por outro lado, tendo em atenção o momento de realização da presente AAE, não tendo sido possível identificar janelas de decisão que permitissem uma reformulação das estratégias adotadas, é fundamental que a futura AAE de um eventual plano de mobilidade regional se encontre devidamente articulada com o processo de elaboração desse Plano considerando cenários alternativos de desenvolvimento.