



PLANO DE TRANSPORTES PARA OS AÇORES PARA O PERÍODO 2021-2030

Relatório - Fase II

Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas
Direção Regional da Mobilidade

Rua Engenheiro José Cordeiro, N.º6
9504-522 Ponta Delgada
Tel.: +351 296 209 655 Fax: +351 296 209 651
e-mail: geral@norma-acoeres.pt

www.norma-acoeres.pt



ÍNDICE

1. Visão estratégica para a Região Autónoma dos Açores	5
2. Relevância económica dos investimentos para a região.....	10
3. Objetivos estratégicos e operacionais	13
3.1 Setor aéreo	18
3.2 Setor marítimo	26
3.3 Setor rodoviário	30
4. Indicadores de resultados/metas.....	37
4.1 Setor Aéreo	39
4.2 Setor Marítimo.....	44
4.3 Setor rodoviário	46
5. Papel do Governo Regional dos Açores no sistema de mobilidade face à implementação do PTA....	51
5.1 Órgão regulador e Gestor do PTA	51
5.2 Acompanhamento do PTA e criação de uma estrutura de monitorização	54
6. Análise de riscos.....	56
Anexos – Mapeamento de Investimentos 2021- 2030	62

Tabela 1. Medidas gerais do setor dos transportes	17
Tabela 2. Medidas específicas do setor aéreo	22
Tabela 3. Medidas específicas do setor marítimo.....	29
Tabela 4. Medidas específicas do setor rodoviário	33
Tabela 5. Indicadores de resultado/metasp gerais	37
Tabela 6. Indicadores de resultado/metasp relativas ao setor aéreo	40
Tabela 7. Indicadores de resultado/metasp relativas ao setor marítimo.....	44
Tabela 8. Indicadores de resultado/metasp relativas ao setor rodoviário	46
Tabela 9. Mapeamento de Investimentos para o Setor Aéreo (2021-2030).....	65
Tabela 10. Mapeamento de Investimentos para o Setor Marítimo (2021-2030)	71
Tabela 11. Mapeamento de Investimentos para o Setor Rodoviário (2021-2030)	83

Figura 1. Abordagem proposta para a estruturação da oferta no contexto da integração do setor dos transportes	14
Figura 2. Inserção de indicadores de satisfação e de desempenho na estruturação da oferta	15
Figura 3. Abordagem proposta para a estruturação da oferta	31
Figura 4. Organograma do XIII Governo Regional dos Açores.....	53
Figura 5. Princípios práticos para uma participação pública	54
Figura 6. Tipos de participação pública.....	55

I. Visão estratégica para a Região Autónoma dos Açores

Com base no diagnóstico e caracterização da situação atual da Região Autónoma dos Açores, no âmbito do relatório da fase I do **Plano de Transportes para os Açores para o período 2021 – 2030**, pretende-se, neste seguimento, definir a estratégia para a próxima década 2021-2030, correspondendo aos desafios para os setores aéreo, marítimo e rodoviário, que passam pela intermodalidade e eficiência operacional, numa perspetiva de transportes sustentáveis e economicamente eficientes, que satisfaçam as necessidades de mobilidade e acessibilidade de pessoas e bens, pelo que se definem com a criação de objetivos, medidas e metas, com identificação dos investimentos considerados prioritários de relevância económica para os Açores.

O desenvolvimento da visão estratégica para a R.A.A. teve por base uma metodologia de planeamento estratégico amplamente utilizada em diversos setores de atividade, com as devidas adaptações adequadas ao setor dos transportes e ao contexto da Região Autónoma dos Açores. Assim, a metodologia utilizada neste Plano de Transportes é composta por 5 fases essenciais:



1. Definição do foco

O ponto de partida para a estratégia é o foco, um aspeto preponderante e que constitui a base para a elaboração deste Plano de Transportes.

Para a definição do foco do setor dos transportes para a R.A.A., foi tido em consideração todo o enquadramento de políticas europeias, nacionais e regionais e a estratégia estabelecida pelo Governo Regional para a R.A.A.. Adicionalmente, o foco também teve em consideração os principais *stakeholders* do setor dos transportes e as suas respetivas visões e aspirações de futuro.

O foco da estratégia no âmbito do Plano de Transportes para os Açores 2021-2030 sintetiza-se na resposta à seguinte questão:

Como promover um sistema de transportes na R.A.A. que, durante os próximos 10 anos, assegure as necessidades de mobilidade e de abastecimento dos residentes e visitantes, num quadro de sustentabilidade económico-financeiro e ambiental?

Assim, a metodologia de planeamento estratégico utilizada para a elaboração do presente Plano de Transportes, que se materializa em linhas estratégicas, medidas e indicadores, tem como principal objetivo providenciar os elementos necessários e indicar o caminho que deve ser seguido por forma a responder às necessidades de mobilidade e de abastecimento da população da Região.

2. Geração de diretrizes estratégicas

Para a geração de diretrizes estratégicas adequadas ao foco previamente definido é necessário ter em consideração três elementos, designadamente o presente e as operações atuais, a capacidade de inovação e as tendências futuras.

No primeiro elemento, o presente e as operações atuais, é necessário assegurar que, a curto prazo, os sistemas de transporte se mantêm estáveis e devidamente operacionais e, por outro lado, considerar os recursos existentes e ponderar alavancá-los por forma a serem utilizados e até “reinventados” para a concretização da estratégia delineada a médio/ longo prazo.

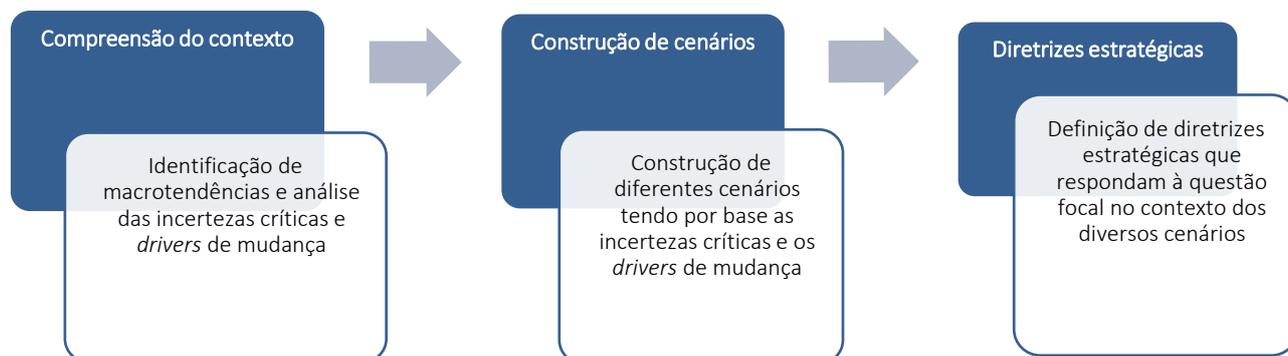
Na capacidade de inovação, o segundo elemento, gerar diretrizes estratégicas, também deve desafiar ortodoxias, isto é, “pensar fora da caixa” aquando da definição das linhas de ação e dos recursos a alocar para a concretização dos objetivos definidos na questão focal.

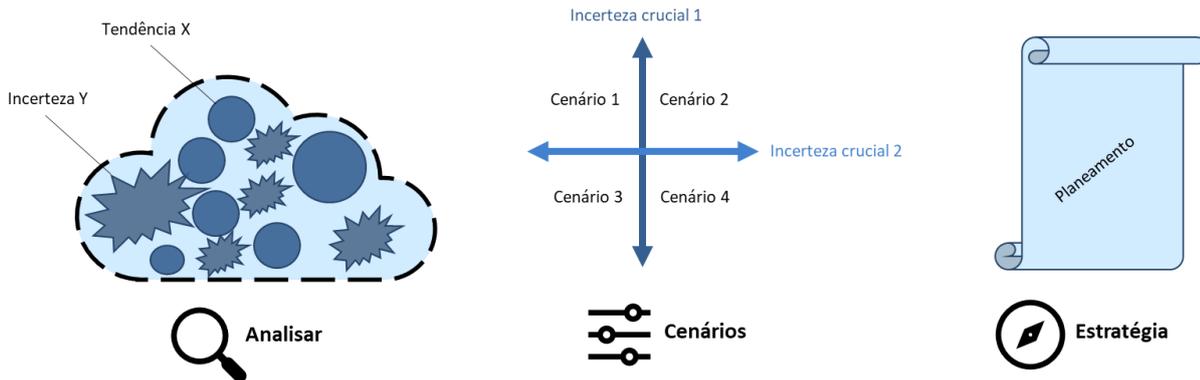
Para o último elemento, as tendências de futuro, é necessário ter em consideração o contexto exterior ao longo do horizonte temporal definido no foco e as macrotendências identificadas para o futuro com particular relevância para a R.A.A., bem como contemplar as incertezas que poderão afetar a implementação da estratégia delineada.

Relativamente à consideração do presente e das operações atuais, a proposta de alavancagem dos recursos existentes teve em consideração a existência de quatro tipos de recursos essenciais, dos quais a R.A.A. se encontra dotada, tal como se encontra apresentado abaixo.

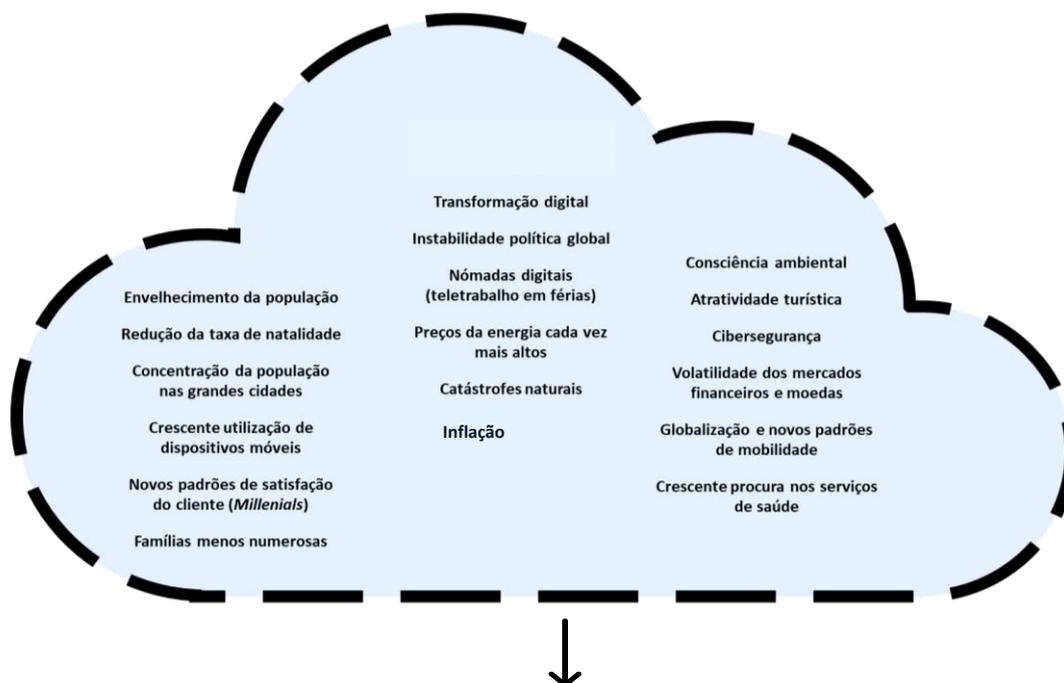


Por outro lado, e no que diz respeito especificamente ao tópico alusivo às tendências futuras, a geração de diretrizes estratégicas foi realizada com recurso a uma metodologia de construção de cenários de futuro, tal como se encontra exposto de seguida.





No contexto específico da R.A.A. e de elaboração deste Plano de Transporte, identificaram-se as macrotendências e incertezas, as quais possibilitaram a posterior materialização do exercício de construção de cenários, tal como se encontra exposto abaixo.



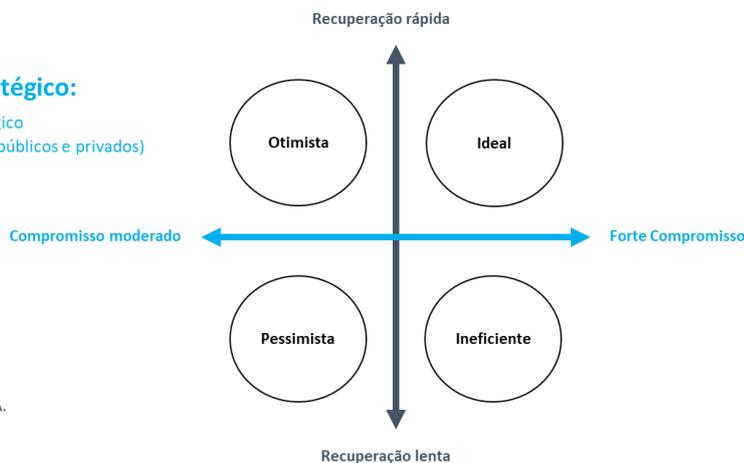
Geração de cenários

Compromisso político-estratégico:

- Grau de concretização do Plano Estratégico
- Integração e envolvimento dos *players* (públicos e privados)
- Continuidade da política regional

Recuperação económica:

- Inflação
- Sobrevivência dos negócios regionais
- Promoção e Marketing por parte da R.A.A.
- Teletrabalho e nómadas digitais



Face aos cenários indicados, a restante metodologia de planeamento estratégico, descrita adiante, desenvolveu-se sob perspetiva de concretização de um cenário “Ideal” durante o horizonte temporal considerado. Assim, o contexto previsto para a adequada implementação da estratégia delineada no Plano de Transportes para os Açores para 2021-2030 pressupõe:

- /// Açores “Destino Sustentável” a todos os níveis: energético, turismo, transportes e restantes domínios;
- /// Forte compromisso com a implementação do Plano nos prazos previstos;
- /// Forte integração e envolvimento dos *stakeholders* na implementação do Plano;
- /// Adesão da população à estratégia de mobilidade delineada e consciencialização ambiental;
- /// Recuperação económica;
- /// Quadros de financiamento comunitário favoráveis à estratégia preconizada no Plano;
- /// Acompanhamento das tendências de transformação digital;
- /// Atração de novos segmentos de turistas (nómadas digitais e novos mercados internacionais);
- /// Recuperação, a curto prazo, da procura de serviços para níveis pré-COVID.

Caso não seja este o cenário observado durante o período de implementação do Plano de Transportes, poderá verificar-se a necessidade de proceder a alguns ajustes ao Planeamento Estratégico, designadamente no que diz respeito a prazos de implementação, metas a atingir e, eventualmente, até das medidas a implementar. Este aspeto atesta a necessidade de uma adequada monitorização ao longo do período de implementação, tal como será analisado posteriormente neste capítulo.

3. Seleção de linhas estratégicas e medidas a implementar

O trabalho desenvolvido anteriormente serviu de suporte para a seleção das linhas estratégicas mais relevantes no âmbito de resposta ao foco, que serão programadas para implementação.

Com base nas diretrizes, os critérios propostos para seleção das linhas estratégicas a implementar em cada modo de transporte são:

- /// Atratividade da diretriz estratégica em relação ao foco;
- /// Probabilidade de sucesso da diretriz estratégica.

Em termos práticos, após definição das linhas estratégicas, estas concretizam-se num conjunto de medidas de cariz mais operacional, que constituem ações tendentes à materialização daquelas linhas e, conseqüentemente, da implementação da estratégia a ser definida.

4. Programação estratégica

Definidas as linhas estratégicas e medidas a implementar, desenvolveu-se a programação estratégica que envolveu a programação de:

- /// Objetivos – traçam-se os principais objetivos de cada linha estratégica, que estão intimamente relacionados com as metas a alcançar em cada medida ou conjunto de medidas;

/// Recursos – de acordo com os objetivos definitivos, realiza-se um planeamento da utilização dos recursos disponíveis, associado igualmente à priorização dos investimentos.

Note-se que, com a concretização dos objetivos e definição das metas a alcançar em cada medida, se dispõe dos elementos necessários para a definição de indicadores que permitam avaliar o grau de concretização de cada medida e, por sua vez, das linhas estratégicas. Ou seja, a programação estratégica culmina com a geração dos componentes necessários para a construção de um conjunto de *Key Performance Indicators* (KPI), que serão particularmente relevantes para a monitorização da implementação.

5. Desenho da implementação estratégica

A implementação da estratégia desenvolver-se-á em duas componentes fulcrais:

/// Implementação – a execução de excelência das medidas a implementar;

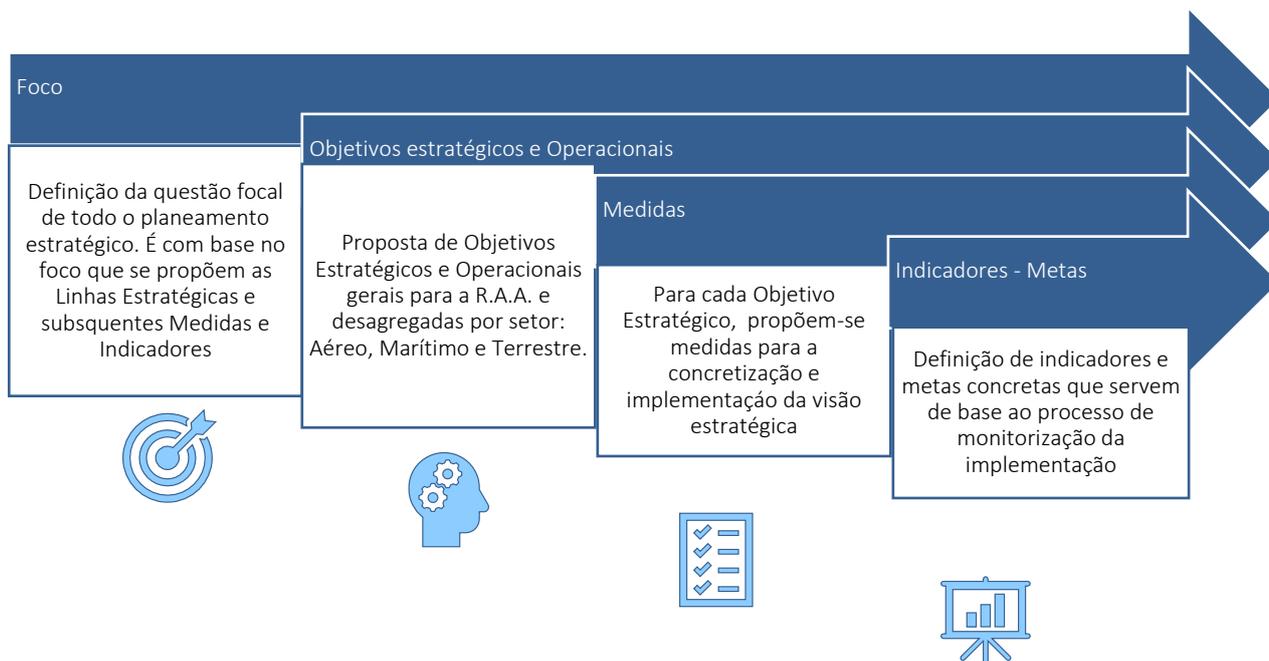
/// Monitorização – paralelamente, será necessário monitorizar a evolução dos cenários e a implementação das medidas, por forma a assegurar que a execução será realizada dentro dos limites estabelecidos e para realizar ajustes ao planeamento estratégico, caso se antecipe necessário.

Assim, no contexto do Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030, o processo de planeamento estratégico termina com a definição daquele que será o papel do Governo Regional dos Açores na implementação da estratégia e com a criação de um sistema de monitorização que possibilite o adequado acompanhamento da implementação ao longo de todo o horizonte temporal.

Na R.A.A., e no âmbito de implementação deste Plano de Transportes, o Governo Regional dos Açores terá um papel enquanto regulador, na vertente de participação pública e na componente de monitorização, pelo que se dedicará um capítulo à definição de cada um destes segmentos.

Adicionalmente, também será dedicado um capítulo a uma análise de riscos. Esta, que terá um cariz qualitativo, basear-se-á nas incertezas identificadas na fase de geração de diretrizes estratégicas, as quais constituem os principais elementos que deverão ser alvo de análise devido à potencial influência na fase de implementação da estratégia.

Em suma e em termos práticos, para além das componentes de trabalho de análise do contexto, gestão de recursos, reflexão e construção das diretrizes estratégicas, a operacionalização da estratégia resume-se nos seguintes passos:



2. Relevância económica dos investimentos para a região

A Região Autónoma dos Açores é uma região ultraperiférica do território da União Europeia, conforme consta no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. É, assim, enquadrada numa realidade insular, caracterizada pela sua dispersão geográfica, que cria desafios acrescidos para uma região, considerando a existência de nove ilhas. O setor dos transportes, por todas as características já referidas, enfrenta desafios adicionais, tendo em consideração que a mobilidade não poderá ser assegurada por vias ferroviárias e rodoviárias, como em outros locais do país.

Neste contexto, torna-se necessário ter em consideração que a mobilidade é garantida via aérea, marítima e terrestre, sendo que os meios de transporte terrestre não oferecem alternativa aos meios de transporte aéreo e marítimo, mas, pelo contrário, criam uma complementaridade entre os três modos de transporte.

Os investimentos a realizar numa região ultraperiférica como os Açores têm como objetivo combater o isolamento e promover a mobilidade e coesão territorial através de ligações inter-ilhas e de ligações entre as ilhas e o exterior, considerando as dificuldades que os transportes enfrentam mediante as condições insulares existentes.

O enquadramento do território torna-se particularmente importante na definição de estratégias para a R.A.A., que muitas vezes condiciona a aplicabilidade de algumas diretrizes estratégicas que são definidas a nível nacional e europeu pelo que, na implementação de políticas e estratégias, torna-se premente ter em consideração o contexto sociodemográfico de cada ilha.

Alia-se ainda o facto da Região ser alvo de condições climáticas adversas como exemplos mais recentes, nomeadamente o **Furacão Lorenzo** e da **Depressão Efrain** que afetaram a Região Autónoma dos Açores, que provocaram danos na rede viária, nos portos e aeroportos, condicionando a mobilidade de pessoas e bens.

Estas intempéries destruíram infraestruturas rodoviárias, portuárias e de apoio portuário, tendo o Furacão Lorenzo devastado, em outubro de 2019, o Porto Comercial das Lajes das Flores, o que condicionou o abastecimento regular da ilha. Posteriormente, em dezembro de 2022, a Depressão EFRAIN atingiu as

infraestruturas que promovem a mobilidade de pessoas e bens, com maior destaque para o Porto das Lajes das Flores, cujo molhe-cais já se encontrava parcialmente destruído pela passagem do Furacão Lorenzo, provocando ainda prejuízos no Porto das Lajes do Pico, Porto de Pipas, Porto da Praia da Vitória, Porto de Vila do Porto, Porto de Ponta Delgada e Porto da Horta.

Face a estes acontecimentos, procura-se por um lado, garantir a segurança da mobilidade regional e, por outro, reforçar a acessibilidade externa à Região Autónoma dos Açores. Assim sendo, torna-se necessário reconstruir as infraestruturas alvo de destruição e realizar intervenções de melhoria das condições de navegabilidade e acessibilidades marítimas e portuárias, assim como reforçar as condições de operação em portos, incluindo equipamentos. De ressaltar que o transporte marítimo continua a ser o único modo de transporte que garante o abastecimento às ilhas.

É pois, determinante assegurar um investimento significativo nas infraestruturas portuárias e aeroportuárias, com intuito de aumentar a sua resiliência às alterações climáticas, como veio demonstrar a passagem das intempéries que destruíram o Porto das Lajes das Flores, sem possibilidade de acesso a bens essenciais à população residente na ilha das Flores. É igualmente fulcral investir no Porto de Vila do Porto e Porto de Ponta Delgada para fazer face aos prejuízos causados pelas intempéries.

No caso do Arquipélago dos Açores, o setor terrestre apresenta limitações à mobilidade inter-ilhas, dada a dispersão geográfica existente, sendo relevante para a mobilidade interurbana em cada uma das ilhas, mesmo com dependência dos setores aéreo e marítimo, que garantem a ligação entre ilhas e com o exterior.

Face à caracterização da R.A.A. realizada no documento da Fase I e tendo em conta a visão estratégica definida para a Região no capítulo antecedente, é importante reiterar a relevância económica dos investimentos a realizar, bem como dos objetivos estratégicos e operacionais definidos no presente documento.

Note-se que os investimentos considerados prioritários para a R.A.A., tanto no setor aéreo como no setor marítimo e no setor rodoviário, se apresentam como imprescindíveis por terem como alvo as infraestruturas que constituem os únicos pontos de entrada e saída de passageiros e de mercadorias na R.A.A. e em cada uma das ilhas (transporte aéreo e transporte marítimo) e que, além disso, garantem também a respetiva mobilidade entre as ilhas e no interior de cada uma delas (rede rodoviária).

Ao aspeto supramencionado acrescenta-se, ainda, o facto de estes investimentos serem considerados prioritários por compreenderem uma perspetiva de promoção da sustentabilidade ambiental do setor dos transportes na R.A.A. através de processos de descarbonização, de redução da pegada ecológica do setor e de capacitação das infraestruturas de transportes com a possibilidade de fornecimento de energias mais limpas, fomentando, por essa via, a transição energética dos equipamentos a utilizar.

Assim, os investimentos propostos inserem-se num quadro de objetivos estratégicos e operacionais que, pela sua natureza e características, são indispensáveis para promover a coesão territorial, económica e social na R.A.A. devido ao efeito multiplicador e transversal que lhes está associado reforçando, ainda, a resiliência das infraestruturas às condições climáticas e mitigando os efeitos da dupla insularidade. Neste contexto, o benefício em termos sociais e para o desenvolvimento da mobilidade na Região que está associado a estes investimentos, quando convertido para uma quantificação económica, deverá sobrepor-se à estrutura de custos (o que deverá ser confirmado em estudos de viabilidade económica e/ou análises custo-benefício, tal como preconizado por este mesmo documento).

Por exemplo, de acordo com o relatório “Contribution of major road and rail infrastructure projects to regional development” do Banco Europeu de Investimento (EIB – European Investment Bank), o investimento na

melhoria da infraestrutura rodoviária pode atuar como um catalisador para o desenvolvimento regional através da criação de um sistema sustentável, com zonas de crescimento autónomo que, por sua vez, conduzem a benefícios económicos através do aumento de rendimento per capita de regiões com as características da R.A.A. para níveis mais próximos da média europeia.

A título de exemplo no setor aéreo, o investimento na modernização de infraestruturas e equipamentos e a consequente promoção de uma melhoria da mobilidade na R.A.A. pode traduzir-se num benefício económico quantificado através de aspetos como o valor do tempo, melhorias de conectividade e valores dos custos de operação, tal como se encontra apresentado na figura abaixo, referente a um estudo da SEO Amsterdam Economics.



Source: SEO

No setor marítimo, a realidade é que alguns dos exemplos apresentados anteriormente também podem ser devidamente aplicados à operação de transporte marítimo. Aspetos como a modernização de infraestruturas e equipamentos para promover melhorias da mobilidade na R.A.A. também potenciam o desenvolvimento da Região e conduzem a benefícios económicos através do aumento de rendimento per capita. Além disso,

investimentos que visam melhorias operacionais também podem ser traduzidos em benefícios económicos e ser respetivamente quantificados através de noções como o valor do tempo, melhorias de conectividade e valores de custos de operação.

Por outro lado, analisando o transporte marítimo de mercadorias, os impactos da qualidade das infraestruturas portuárias e do desempenho logístico no comércio e na economia de um país nunca foram alvo de estudo na literatura existente sobre economia portuária. No entanto, um mau desempenho a nível logístico tem um grande impacto sobre a vantagem competitiva de um determinado país ou região, tal como abordado por Arvis et al., numa publicação de 2007. Num estudo posterior, em 2018, de Ziaul Haque Munim e Hans-Joachim Schramm, os resultados revelam que é vital melhorar continuamente a qualidade das infraestruturas portuárias, uma vez que contribui para um melhor desempenho logístico, levando a um comércio marítimo mais desenvolvido e que, conseqüentemente, se materializa em benefícios económicos que podem ser quantificados.

Para finalizar, em mais um exemplo transversal a todos os modos de transporte (aéreo, marítimo e rodoviário), o investimento em melhoria de equipamentos e infraestruturas numa perspetiva de promoção de um aumento da segurança para os utilizadores também pode ser quantificado em termos de benefício económico através do conceito de Valor de um Vida Estatística (VSL – Value of a Statistical Life). Este conceito é bastante utilizado no âmbito de Análises Custo-Benefício nos Estados Unidos e em outros países, tal como mencionado por Thomas J. Kniesner e W. Kip Viscusi, num artigo de julho de 2009. Quando se analisam investimentos em Safety, independentemente da rede de transportes, o VSL apresenta-se como uma das formas de quantificar a pré-disposição de uma população para pagar pela redução de um risco (sinistralidade rodoviária, por exemplo), bem como para quantificar o custo marginal de aumentar a segurança.

3. Objetivos estratégicos e operacionais

Tendo por base os grandes desafios no setor dos transportes, é dada relevância à necessidade de uma gestão integrada e inteligente do setor dos transportes, pelo que se estabelecem os objetivos estratégicos gerais, transversais aos setores aéreo, marítimo e rodoviário.

Como objetivos estratégicos e operacionais para o próximo período 2021-2030, transversais aos diversos setores de transporte, referem-se:

- /// Reavaliar os contratos de serviço público de transporte na R.A.A.;
- /// Promover a intermodalidade, articulação dos horários e complementaridade entre os três setores de transporte de passageiros presentes na R.A.A.: aéreo, marítimo e rodoviário;
- /// Promover a sustentabilidade ambiental no setor dos transportes na R.A.A. através da descarbonização.

Objetivo estratégico 1: Reavaliar os contratos de serviço público de transporte na R.A.A. – Os contratos de serviço público de transporte são imprescindíveis para a Região e têm um papel preponderante na coesão social e resposta às necessidades de mobilidade da população na R.A.A.. Estes contratos de serviço público auxiliam a reduzir o efeito da insularidade através da consolidação da mobilidade interna e externa, nomeadamente entre a Região Autónoma dos Açores, a Região Autónoma da Madeira e o continente português.

Atendendo às especificidades territoriais da R.A.A. e da sua dispersão geográfica, consistindo em nove ilhas num raio de 600 km, com um diversificado desenvolvimento económico e social, importa assegurar os serviços

mínimos de mobilidade da população residente com tarifas acessíveis, garantidos através da imposição de obrigações de serviço público, de modo a potenciar a dinamização da economia local de cada uma das ilhas e, no computo geral, da Região Autónoma dos Açores.

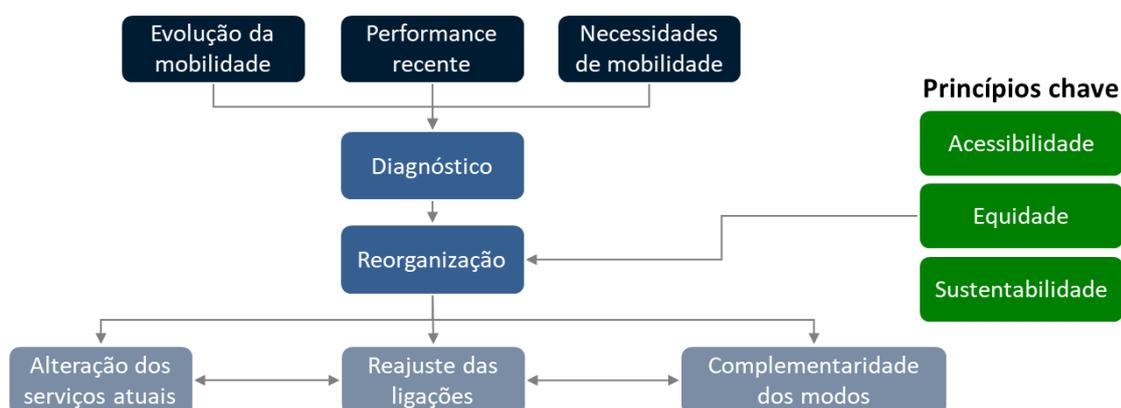
Neste sentido, o transporte aéreo e marítimo de passageiros assume uma importância fulcral considerando o contexto arquipelágico da Região, sendo que o transporte de passageiros inter-ilhas é efetuado mediante obrigações de serviço público (OSP), sem as quais a mobilidade dos açorianos estaria comprometida, dado que as rotas efetuadas não são atrativas do ponto de vista comercial e, como tal, não são interessantes para o setor privado. Atualmente, e considerando o acima descrito, salienta-se que os encargos destas OSP se encontram contemplados no orçamento público regional.

As OSP representam um encargo médio anual de 34 milhões de euros para o orçamento público regional, através do qual é efetuado o pagamento de compensações financeiras às empresas prestadoras dos serviços públicos de transporte aéreo e marítimo no interior da Região.

Considerando a importância e imprescindibilidade que os transportes marítimo e aéreo assumem na Região, aliada à dispersão geográfica das suas nove ilhas, torna-se absolutamente crucial que os fundos estruturais prevejam apoio financeiro para compensar os encargos decorrentes do serviço público de transportes, tanto do setor aéreo como marítimo inter-ilhas, que inevitavelmente continuarão a existir, tendencialmente com maiores custos para o orçamento regional, para garantir a satisfação das necessidades de mobilidade da população residente, de forma a promover e dinamizar o mercado interno. Adicionalmente, os mesmos contratos poderão também apresentar valores significativamente superiores, considerando os custos de operação dos modos de transportes, nomeadamente no que se refere aos combustíveis fósseis, devido à subida do preço do frete e da cotação dos recursos naturais no mercado internacional.

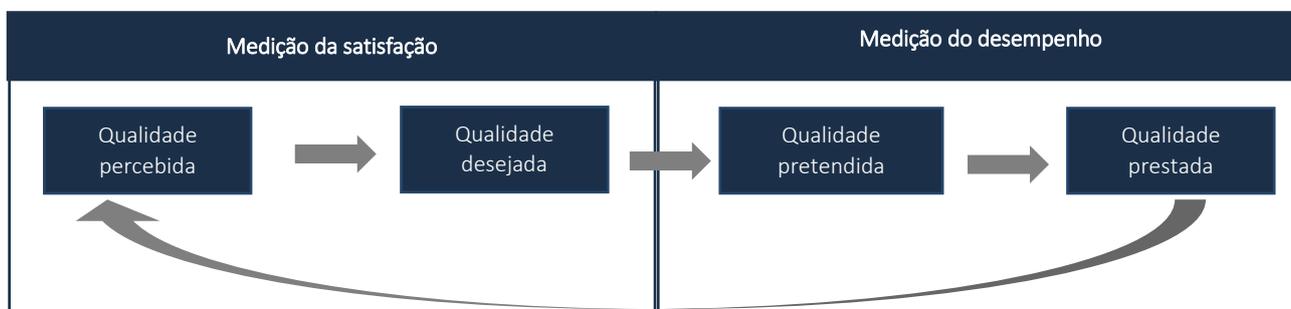
Atualmente assiste-se a uma evolução dos padrões de mobilidade, com novas necessidades, por exemplo a recente adesão ao teletrabalho que poderá alterar os padrões de mobilidade. Assim sendo, na preparação de novos contratos de transporte público de passageiros, deverão ser reavaliadas as frequências associadas a cada rota, os horários de funcionamento de cada operação e os níveis tarifários praticados, bem como as capacidades mínimas de transporte de passageiros e carga, por forma a responderem às necessidades de procura existentes na R.A.A. e, em simultâneo, serem compatíveis com a trajetória de crescimento preconizada na visão estratégica definida para a Região. Nesta reanálise deverá também ter-se em consideração os princípios-chave de acessibilidade, equidade e sustentabilidade associados, que deverão estar presentes na estruturação da oferta no contexto da integração do setor dos transportes, como se pode observar na Figura que se segue.

Figura 1. Abordagem proposta para a estruturação da oferta no contexto da integração do setor dos transportes



Adicionalmente, por forma a promover uma melhoria na qualidade dos modelos contratuais, em termos de satisfação do cliente e de desempenho, sugere-se a introdução deste tipo de indicadores, que deverão ser avaliados caso a caso, como se pode observar na figura abaixo, e em paralelo, a avaliação de modelos alternativos de financiamento para os mesmos.

Figura 2. Inserção de indicadores de satisfação e de desempenho na estruturação da oferta



Objetivo estratégico 2: Promover a intermodalidade, articulação dos horários e complementaridade entre os três setores de transporte de passageiros presentes na R.A.A.: aéreo, marítimo e rodoviário – Este objetivo estratégico foi anteriormente considerado no Plano Integrado de Transportes 2014-2020, tendo a implementação de algumas medidas alusivas a esta temática se terem relevado de difícil execução. Neste ponto, a concretização da transformação digital nos serviços e sistemas de transporte de passageiros da R.A.A., como o desenvolvimento e a monitorização da Plataforma de Gestão Integrada de Transportes (PGIT) prevista no referido documento e substituída pelo Portal dos Transportes dos Açores, é fundamental para, de forma integrada e em tempo real, incrementar a intermodalidade e promover um uso mais eficiente e sustentável dos serviços de transportes da Região. Adicionalmente, releva-se que a intermodalidade, preconizada no Plano Integrado de Transportes 2014-2020, continua a ser um objetivo estratégico e que serve de enquadramento à elaboração do Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030.

Tendo em consideração a singularidade das características geográficas da R.A.A., a aposta na melhoria das acessibilidades, em geral, é imperativa e potencia uma maior facilidade de exploração de produtos naturais, de produtos regionais e de produtos de alto valor acrescentado. E tendo presente a insularidade do território, o modelo de intermodalidade regional e territorial preconizado assume uma preponderância particular entre os transportes aéreos e marítimos, devidamente complementado pelos transportes terrestres, sendo necessária a conceção de um mercado interno intermodal que potencie a produção de bens e serviços e a mobilidade eficiente das populações.

Objetivo estratégico 3: Criar uma Estrutura de Implementação do PTA na R.A.A.. – A criação de uma Estrutura de Implementação do PTA na R.A.A. terá como objetivos a gestão e a implementação das medidas preconizadas no âmbito do Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030, para além de garantir a comunicação e interação entre os *stakeholders* do setor por forma a aumentar o sucesso na implementação das linhas estratégicas definidas.

Objetivo estratégico 4: Promover a sustentabilidade ambiental no setor dos transportes na R.A.A. através da descarbonização – Este objetivo está em consonância com a documentação de enquadramento de políticas europeias, nacionais e regionais, designadamente a nível da sustentabilidade ambiental e alinhada, também, com uma tendência mundial de promoção e incentivo à neutralidade carbónica no setor dos transportes, contribuindo, desta forma, para melhorar a qualidade do ar. Embora existissem apoios no âmbito do POAçores2020, estes não se tornam adequados às necessidades de renovação de frota (autocarros de passageiros). Dado o enquadramento da R.A.A. como região ultraperiférica e possuindo ilhas com baixa

densidade populacional, a viabilidade económico-financeira da renovação das frotas torna-se mais difícil, sendo necessário o recurso a apoios comunitários e nacionais para auxiliar nesta transição. Adicionalmente, de forma a maximizar a eficiência energética e ambiental das operações, deverá ser incentivada a implementação de sistemas de monitorização de consumos e de emissões por parte dos operadores. A informação a obter através destas ferramentas tornará possível aos operadores conhecerem os consumos e emissões dos veículos em tempo real, permitindo a adoção de medidas de reforço da eficiência da operação e sua permanente monitorização com os subseqüentes ganhos em matéria de fatura energética e de gestão da frota. Neste âmbito, torna-se, também, necessário o lançamento de campanhas de sensibilização para os benefícios inerentes à aquisição de veículos mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental, a dirigir essencialmente aos operadores de transporte de passageiros e de mercadorias e ao público em geral, aliada à necessidade de canalizar fontes de financiamento que permitam aos operadores renovar a sua frota. Salienta-se o facto deste objetivo estratégico não poder estar totalmente sob alçada da Direção Regional com competência na área dos Transportes, e ter obrigatoriamente de ser um objetivo comum a outros departamentos governamentais com competências nas áreas da Energia e Ambiente.

Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/ modernizar os equipamentos (2021-2030) – Este traduz-se num objetivo indispensável para qualquer setor de transportes, dado que permite garantir infraestruturas e equipamentos adequados às necessidades de procura e aos parâmetros de segurança internacionais. Parte das intervenções preconizadas neste Plano de Transportes estão relacionadas com condições básicas de operacionalidade e segurança e com uma modernização das infraestruturas, tendo em conta as tendências atuais na área da mobilidade e dos transportes. Por outro lado, e como qualquer estratégia, terá de envolver uma preparação adequada para o futuro, tendo em consideração o horizonte temporal 2021-2030. Considerando que o nível de incerteza ainda é considerável, devido à recuperação da pandemia e guerra da Rússia na Ucrânia, com impactos no preço das matérias-primas e combustíveis e com consequências na economia, não é possível avançar com a concretização de medidas específicas adaptadas à procura futura. Face à situação atual, torna-se fundamental assegurar a preparação de diferentes cenários futuros por forma a que, independentemente do cenário verificado, o setor esteja apto a dar a melhor resposta às necessidades do mercado.

Alia-se a necessidade de requalificar as infraestruturas que foram devastadas pelas intempéries que atingiram a região, em 2019 e 2022, como é o caso do Furacão Lorenzo e da Depressão Efrain. Estas intempéries destruíram o Porto Comercial das Lajes das Flores, assim como o Porto das Lajes do Pico, o Porto de Pipas, o Porto da Praia da Vitória, o Porto de Vila do Porto, o Porto de Ponta Delgada e o Porto da Horta. Como tal, prevê-se realizar investimentos para recuperação de algumas das infraestruturas afetadas pelas intempéries mencionadas.

Os investimentos a realizar no setor dos transportes, envolvendo os setores aéreo, marítimo e rodoviário no âmbito da R.A.A., têm em consideração os objetivos estratégicos e operacionais definidos para o horizonte temporal 2021-2030. Para tal, foram tidos em consideração diversos documentos estratégicos para a R.A.A., nomeadamente o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, o Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores, a Estratégia para a Implementação da Mobilidade Elétrica nos Açores e o Programa de Governo – XIII Governo Regional dos Açores, bem como o Plano Integrado dos Transportes dos Açores 2014-2020, como documento de suporte.

Tendo em consideração os objetivos estratégicos e operacionais gerais definidos, importa enumerar propostas de atuação para os próximos anos. Na definição de cada uma das medidas, foi dada prioridade às iniciativas estruturantes que permitam prosseguir no sentido de se obter um sistema de transportes inteligente. Para tal, foram definidas 17 medidas transversais a todos os setores de transporte, conforme tabela que se segue.

Tabela 1. Medidas gerais do setor dos transportes

MEDIDAS GERAIS		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
Objetivo estratégico 1: Reavaliar os contratos de serviço público de transporte na R.A.A.		
1A	Promoção de uma melhoria nos modelos contratuais	Garantir uma maior eficiência e eficácia nos contratos de serviço público de transportes na Região, através da inserção de indicadores de satisfação e de desempenho, que visam impactar na qualidade dos serviços prestados na R.A.A.
1B	Avaliação de modelos alternativos de financiamento para investimento em frotas e novas tecnologias	Analisar modelos de financiamento por forma a permitir a realização de investimento em frotas e tecnologias associadas à operação do sistema de transporte da R.A.A.. De um modo geral, verifica-se que a frota de veículos de transporte público da R.A.A. é envelhecida, cuja idade média é de 15 a 20 anos.
Objetivo estratégico 2: Promover a intermodalidade, articulação dos horários e complementaridade entre os três setores de transporte de passageiros presentes na R.A.A.: aéreo, marítimo e rodoviário		
2A	Fomento da constante atualização do Portal dos Transportes dos Açores	Promover a constante atualização do Portal, ao nível dos serviços de transporte, mas também ao nível do software, por forma a acompanhar os desenvolvimentos tecnológicos e melhorar a interface com os clientes.
2B	Desenvolvimento de uma aplicação de software para dispositivos eletrónicos móveis, complementar ao Portal dos Transportes	Desenvolver aplicações complementares ao Portal dos Transportes que permitam a comunicação com o cidadão, com o intuito de melhorar a experiência de utilização dos usuários do sistema de transportes da R.A.A.
2C	Promoção da constante coordenação de horários entre os diversos modos	Promover a coordenação de horários entre os setores aéreo, marítimo e rodoviário por forma a incrementar a mobilidade e a intermodalidade.
2D	Promoção da integração dos sistemas de bilhética	Fomentar a integração dos sistemas de bilhética dos serviços e sistemas de transporte de passageiros no Portal dos Transportes.
2E	Desenvolvimento de um cartão único para transportes públicos multimodais	Elaborar um estudo da possibilidade da implementação de um cartão único que permita viagens multimodais com sistema de bilhética carregável online, disponível 24 horas por dia, sete dias por semana.
2F	Desenvolvimento de novos títulos de transporte intermodais	Estudar a possibilidade de desenvolvimento de novos títulos de transporte intermodais que permitirão uma utilização diária, semanal, de grupo e turística.
2G	Exploração de possibilidades de parcerias entre os principais <i>stakeholders</i> do setor de transportes e do turismo	Promover a rede de transportes públicos da Região alavancada pelo turismo, através de parcerias entre os principais <i>stakeholders</i> do setor de transportes e do turismo.
Objetivo estratégico 3: Criar uma Estrutura de Implementação do PTA na R.A.A.		
3A	Coordenação e gestão da implementação do Plano de Transportes	Promover a implementação do PTA, através do envolvimento e do compromisso das entidades envolvidas no sistema de mobilidade.
Objetivo estratégico 4: Promover a sustentabilidade ambiental no setor dos transportes na R.A.A., através da descarbonização		
4A	Apoiar a renovação das frotas no que se refere à escolha da tecnologia limpa mais adequada para cada caso e setor	Participar ativamente na transição energética, através da redução de consumo de energia nas frotas utilizadas no setor dos transportes.
4B	Fomento da investigação e do desenvolvimento de soluções que permitam reduzir a pegada ecológica do setor	Fomentar a participação ativa em Projetos Europeus que fomentem a investigação e o desenvolvimento de soluções

MEDIDAS GERAIS		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
		ambientalmente mais sustentáveis e adequadas às características da mobilidade na R.A.A..
4C	Participação ativa, influenciando a definição de incentivos fiscais e não fiscais para apoiar a renovação das frotas e a melhoria do desempenho energético do setor	Aumentar os incentivos fiscais e não fiscais para estimular tanto a renovação das frotas de passageiros, como a melhoria do desempenho energético do setor
4D	Participação ativa, influenciando a definição e quantificação de fundos comunitários e nacionais para apoiar a renovação das frotas	Incrementar os fundos comunitários e nacionais para incentivar a renovação das frotas de passageiros e de carga a operar na R.A.A.
4E	Participação ativa na sensibilização ambiental e educação cívica nas escolas	Incrementar a sensibilização ambiental e educação cívica das crianças e adolescentes
4F	Participação ativa na sensibilização ambiental e educação cívica dos <i>stakeholders</i> do setor dos transportes	Incrementar a sensibilização ambiental e educação cívica de todos os intervenientes do setor dos transportes
Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/modernizar os equipamentos (2021-2030)		
5A	Ampliação e requalificação de infraestruturas e equipamentos (2021-2030)	Ampliação e requalificação de infraestruturas e equipamentos de suporte aos setores aéreo, marítimo e rodoviário (2021-2030)

3.1 Setor aéreo

Relativamente ao setor aéreo, importa mencionar os objetivos estratégicos e operacionais que deverão ser tidos em consideração para o período 2021-2030. Assim, como objetivos estratégicos, enumeram-se os seguintes:

- /// Reavaliar as regras do modelo de encaminhamentos inter-ilhas para passageiros residentes;
- /// Melhorar o sistema de transporte de carga aérea prioritária, especialmente correio e produtos perecíveis;
- /// Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais;
- /// Aumentar a atratividade dos destinos regionais, fomentando a entrada de outras companhias aéreas;
- /// Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/ modernizar equipamentos aeroportuários;
- /// Promover a neutralidade carbónica nas infraestruturas aeroportuárias;
- /// Garantir a eficiência e modernização das operações;
- /// Incorporar a medição da satisfação dos clientes e dos níveis de serviço em infraestruturas e procedimentos complementares.

Objetivo estratégico 1: Reavaliar as regras do modelo de encaminhamentos inter-ilhas para passageiros residentes— No âmbito das mais recentes modificações do modelo de transporte aéreo nas rotas entre a R.A.A. e a R.A.M. (Região Autónoma da Madeira) ou o continente português, o setor de serviço com exclusividade inter-ilhas disponibiliza o serviço de encaminhamento, sem quaisquer encargos para o passageiro. Este serviço tem um papel preponderante na coesão entre as diferentes ilhas que compõe a R.A.A. e destina-se a passageiros residentes em viagens no interior desta Região, com origem ou destino em Portugal Continental ou no Funchal, que pretendam utilizar nas suas deslocações qualquer uma das *gateways* dos Açores.

Este serviço tem uma importância considerável na acessibilidade às ilhas que não constituem as *gateways* da R.A.A., principalmente nas que são afetadas pela dupla insularidade, pelo que se trata de um serviço de extrema utilidade e imprescindível para responder às necessidades de mobilidade existentes na R.A.A..

Adicionalmente, existe, ainda, a possibilidade de aproveitar os encaminhamentos para gerar eficiências: caso existam duas possibilidades para encaminhamento, sendo uma delas uma rota com elevada procura e a outra rota tendencialmente com menor procura, pode aproveitar-se o encaminhamento para gerar coeficientes de ocupação mais altos nas aeronaves alocadas à rota com menor procura. Assim, não só o encaminhamento não sobrecarrega as rotas mais lucrativas para a companhia aérea, como ainda serve para rentabilizar melhor as rotas subproveitadas, o que pode ser particularmente útil durante o Inverno IATA.

Em suma, os serviços de encaminhamento são fundamentais para os residentes, dada a sua importância para condições proporcionalmente equiparáveis de acessibilidade entre as diferentes ilhas. Têm potencial para gerar novas eficiências na operação do prestador de serviço com exclusividade inter-ilhas.

Objetivo estratégico 2: Melhorar o sistema de transporte de carga aérea prioritária, especialmente correio e produtos perecíveis - Fruto do envolvimento dos *stakeholders* no desenvolvimento do Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030, foi possível identificar alguns *bottlenecks* na oferta de transporte de carga aérea prioritária, principalmente na perspetiva dos exportadores de produtos perecíveis, como peixe e flores, e no que diz respeito à receção de correio na perspetiva de alguns residentes.

Relativamente ao transporte de correio, foram detetados alguns constrangimentos pontuais, designadamente residentes que receberam contas cuja data de vencimento já tinha sido ultrapassada. Apesar de se tratar de casos pontuais e não de uma falha no plano de oferta propriamente dita, é importante para os residentes da R.A.A. que estas situações sejam sanadas, sem repetições. Assim, estes casos deverão ser analisados, devendo ser estudadas possibilidades de readaptação dos serviços de transporte aéreo de correio.

Por outro lado, alguns produtores locais, designadamente na área da pesca e floricultura, encontram-se limitados pela oferta de transporte aéreo existente, o que evidencia a existência de oportunidades de melhoria da oferta de serviços. Idealmente, todos os produtores pretendiam que fosse proporcionado um transporte *on demand*, no entanto isso acarretaria custos consideráveis que não podem ser suportados pelos próprios produtores, aliado ao facto de serem desmesurados, caso fossem financiados pelo Governo Regional. Logo, deve procurar-se alavancar os recursos já existentes para encontrar soluções viáveis para estes problemas pontuais ou, eventualmente, recorrer a soluções que desafiem as ortodoxias características do setor do transporte de carga aérea na R.A.A..

Neste âmbito, os *load factors* (percentagem de ocupação) das aeronaves comerciais em transporte de passageiros de 2021 apontavam para a possibilidade de reconversão de parte do espaço disponível nestas aeronaves por forma a incorporar uma maior capacidade de transporte de carga aérea, especialmente em rotas com menor procura. No entanto, a entrada em vigor do subsídio, vulgarmente conhecido como “Tarifa Açores”, no dia 1 de junho de 2021, para viagens aéreas inter-ilhas, cujo intuito é maximizar a eficiência na utilização dos lugares disponíveis para transporte de passageiros, poderá impactar os *load factors* futuros. Neste contexto, considera-se que a aquisição de uma aeronave especificamente dedicada ao transporte de carga aérea inter-ilhas poderá ser uma opção alternativa viável à reconversão de uma aeronave. Contudo, recomenda-se que, previamente à concretização de qualquer investimento em aeronaves, seja realizada uma análise de viabilidade económica e financeira.

Objetivo estratégico 3: Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais – Este objetivo estratégico para o setor da aviação encontra-se em linha com a tendência de crescimento do mercado da aviação na R.A.A., com a estratégia que tem sido desenvolvida pela companhia aérea sediada na Região e também com a estratégia global da R.A.A., com foco particular no setor turístico.

Nos últimos anos têm surgido novas rotas internacionais, pelo que a linha estratégica em questão surge como um reforço da continuidade da política de transporte aéreo na Região. A promoção do Destino Açores, principalmente em mercados internacionais, surge como uma medida fulcral, particularmente quando, se tem verificado uma leve inversão desta tendência de crescimento do mercado abrangido (também devido ao impacto da COVID-19). Numa tentativa de manter a trajetória de crescimento do setor da aviação, considera-se que o mercado internacional tem um papel relevante e um potencial que ainda pode ser explorado.

Neste sentido, face à realidade da R.A.A., a estratégia de promoção do Destino Açores deverá passar por explorar mercados onde o perfil do passageiro esteja enquadrado com as características do turismo na Região, designadamente no que diz respeito à componente de valorização da natureza e do meio ambiente. Assim, esta estratégia envolve uma parceria imprescindível com o setor do Turismo e, eventualmente, um papel ativo da R.A.A. na sua autopromoção além-fronteiras.

Adicionalmente, e também no âmbito de uma parceria com o setor do Turismo dos Açores, é importante investir na capacidade de diminuir a sazonalidade da procura, para a qual é particularmente relevante alargar o tipo de oferta. A R.A.A. atualmente assume uma posição de topo no que diz respeito ao turismo ligado à natureza, porém também é essencial potenciar outros segmentos como os nómadas digitais, o turismo residencial, o turismo de saúde, o turismo de bem-estar, o turismo sénior, o turismo cultural e o turismo religioso como forma de diminuir a sazonalidade característica dos destino da R.A.A..

Objetivo estratégico 4: Aumentar a atratividade dos destinos regionais, fomentando a entrada de outras companhias aéreas – De uma análise global das diferentes *gateways* da R.A.A., deteta-se algum potencial para evolução, nomeadamente nos mercados de menor dimensão (Santa Maria, Faial e Pico). À semelhança do objetivo estratégico supracitado, também esta envolverá cooperação com o setor do Turismo e, eventualmente, um papel mais ativo do Governo Regional.

Face ao potencial de crescimento e analisando os casos de sucesso do mercado liberalizado nas ilhas de São Miguel e Terceira, considera-se que a aposta na promoção da penetração de outras companhias aéreas poderia ser particularmente vantajosa, principalmente na perspetiva dos passageiros. Além disso, recorde-se que um aumento da procura nas *gateways* também poderá ser um incentivo a uma maior dinamização no mercado inter-ilhas, designadamente para o segmento turístico, que é o mais atrativo para a economia Regional e para o desenvolvimento do setor aéreo.

Esta linha estratégica também aponta para um esforço para fomentar o equilíbrio do setor aéreo entre as diversas ilhas da Região e até mesmo entre entidades gestoras aeroportuárias, contribuindo, também, para uma maior coesão social e uma oferta de serviços mais uniforme entre as diferentes ilhas. Esta diretriz envolve a modernização das infraestruturas e a criação de condições de operacionalidade atrativas para a entrada de outras companhias aéreas, o que também promove a evolução das infraestruturas aeroportuárias, atualmente menos desenvolvidas ou de menor dimensão.

Neste âmbito, é importante reiterar o papel do novo subsídio criado ao passageiro residente na R.A.A. nas viagens inter-ilhas, o qual é atribuído apenas aos passageiros residentes nos Açores e que é uma das mais recentes medidas do XIII Governo Regional dos Açores, a qual promove a coesão social e territorial da R.A.A.,

assim como a mobilidade de todos os residentes açorianos. Esta medida visa aumentar a atratividade dos destinos regionais, principalmente nos casos das ilhas de menor dimensão. Tal medida, já implementada, garante ligações inter-ilhas mais acessíveis para todos os passageiros residentes, promovendo o crescimento do segmento *Inbound* Doméstico, enquanto estimula um maior equilíbrio do setor aéreo entre as diversas ilhas da Região.

Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/ modernizar equipamentos aeroportuários – Um objetivo estratégico indispensável para qualquer setor de transportes é a garantia de infraestruturas e equipamentos adequados às necessidades de procura e aos parâmetros de segurança internacionais, o que assume uma relevância preponderante no setor aéreo, dado ser a principal porta de entrada da R.A.A.. Parte das intervenções preconizadas neste Plano de Transportes estão relacionadas com condições básicas de operacionalidade e segurança e com uma modernização das infraestruturas, de acordo com as tendências atuais. No entanto, também deverá ser tida em consideração uma vertente de preparação para as tendências futuras.

No âmbito das necessidades atuais, encontram-se as intervenções e aquisições mencionadas no subcapítulo de priorização dos investimentos, os quais abrangem as infraestruturas das ilhas da Graciosa, Pico, São Jorge, Flores e Corvo. É igualmente importante destacar que, para além de intervenções primárias de manutenção de infraestruturas e equipamentos, ao responder a tendências atuais, o Plano de Investimentos em questão está alinhado com a visão estratégica para o setor da R.A.A. (por exemplo, através da implementação de lâmpadas LED que permitem a redução de consumos energéticos, estando em linha com a sustentabilidade ambiental).

Por outro lado, qualquer estratégia tem de envolver uma preparação adequada para o futuro, neste caso relativamente ao horizonte temporal 2021-2030. Como o nível de incerteza é considerável, não é possível avançar com a concretização de medidas muito específicas adaptadas à procura futura. Assim sendo, o importante é assegurar a preparação para diferentes cenários futuros por forma a que, independentemente do cenário verificado, o setor esteja apto a dar melhor resposta às necessidades do mercado.

Objetivo estratégico 6: Promover a neutralidade carbónica nas infraestruturas aeroportuárias – Em linha com a documentação de enquadramento de políticas europeias, nacionais e regionais, designadamente a nível de sustentabilidade ambiental, e igualmente alinhada com uma tendência a nível de gestão aeroportuária internacional (já com casos de sucesso comprovados), apresenta-se como objetivo estratégico para o setor aéreo a promoção e incentivo à neutralidade carbónica nos aeroportos e aeródromos da Região. Recorde-se que este objetivo estratégico não pode estar totalmente sob alçada da Direção Regional da Mobilidade, tendo de ser alcançado em cooperação com outros departamentos governamentais com competências nas áreas da Energia e Ambiente.

Apesar de ainda não existirem avanços a nível de emissões de aeronaves tão profundos como em outros modos de transportes (em que já se aborda a emissão zero de carbono), este reto pode ser adotado por parte dos gestores aeroportuários. O consumo energético nos aeroportos é ainda muito elevado (com gastos consideráveis de energia elétrica, por exemplo no sistema de climatização) e é necessário ter em consideração a origem e fonte de produção da energia utilizada nestas infraestruturas, que habitualmente tem por base os combustíveis fósseis. Neste domínio, existem duas frentes através das quais se pode solucionar esta problemática, quer seja através da redução do consumo de energia, como também através da utilização de fontes de energia renováveis.

Tal como já referido, tanto no âmbito da redução de consumo de energia, como da utilização de fontes de energia renováveis, os estudos de *benchmarking* podem ser particularmente importantes, tendo em conta os níveis de implementação já observados em algumas infraestruturas a nível mundial. A nível de fontes alternativas, uma das mais usuais é recorrer à implementação de painéis solares nos aeroportos e aeródromos para alimentar o funcionamento destas infraestruturas. Por outro lado, para reduzir o consumo energético, existe uma larga panóplia de medidas, já tendo sido anteriormente destacada a utilização de lâmpadas LED.

Objetivo estratégico 7: Garantir a eficiência e modernização das operações – Este objetivo estratégico reveste-se de uma mais-valia para todo o sistema de transportes da Região Autónoma dos Açores, sendo esta linha transversal a todos os setores de transporte. No caso do setor aéreo, este objetivo encerra medidas relacionadas com a frota de aeronaves, sistema de segurança de bagagem, análise de custos, análise associada à implementação de um posto avançado de serviços de socorro e promoção da melhoria contínua nas operações aeroportuárias.

Objetivo estratégico 8: Incorporar a medição da satisfação dos clientes e dos níveis de serviço em infraestruturas e procedimentos complementares – Este objetivo estratégico visa melhorar os padrões de qualidade do serviço prestado e encerra medidas relacionadas com a instalação de máquinas para avaliar o grau de satisfação e a monitorização de níveis de serviço nas infraestruturas e processos aeroportuários, quer seja sazonal, como não sazonal.

Todos estes objetivos estratégicos definidos convertem-se em propostas de medidas, que abaixo se apresentam. Para tal, foram definidas 33 medidas específicas do setor aéreo, conforme tabela que se segue.

Tabela 2. Medidas específicas do setor aéreo

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR AÉREO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
Objetivo estratégico 1: Reavaliar as regras do modelo de encaminhamentos inter-ilhas para passageiros residentes		
1A	Melhoria do sistema informático de venda de passagens aéreas para gestão ativa dos encaminhamentos	Apesar de já estar a ser implementado, torna-se necessário melhorar o sistema informático de venda de passagens aéreas para gestão ativa dos encaminhamentos. Como exemplo, no Verão, em que determinadas rotas têm mais procura, poderá evitar-se que os passageiros encaminhados tenham talões de embarque de voos em aeronaves com muita procura de passageiros “pagantes”.
1B	Melhoria da eficiência do sistema de encaminhamentos via operadores a analisar cada situação e a limitar a utilização em situações ineficientes	À semelhança da anterior, esta medida prende-se com o facto de se verificarem algumas ineficiências, sendo que o passageiro, por vezes, poderia realizar o encaminhamento através de rotas tendencialmente subaproveitadas. Assim, as reservas de passagens de encaminhamento poderão ser efetuadas através de <i>call center</i> , junto com um operador devidamente qualificado, que realize a gestão de qual o melhor/ melhores itinerários para encaminhamentos, reduzindo as ineficiências do sistema.
Objetivo estratégico 2: Melhorar o sistema de transporte de carga aérea prioritária, especialmente correio e produtos perecíveis		
2A	Monitorização das cargas prioritárias para garantir que <i>bottlenecks</i> não se repetem	Identificaram-se alguns <i>bottlenecks</i> na oferta de transporte de carga aérea prioritária, como seja de peixe e flores, e no referente à receção de correio na perspetiva de alguns residentes. Assim, torna-se necessário monitorizar as cargas prioritárias através de sistemas para o efeito, com intuito de garantir que os <i>bottlenecks</i> não se repetem.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR AÉREO

N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
2B	Reavaliação das frequências para cargas nas OSP	Reavaliar as frequências para cargas nas OSP, nomeadamente nas referentes aos produtos perecíveis, como sejam, peixe, flores e produtos hortícolas.
2C	Fomento da evolução da área de carga do prestador de serviço com exclusividade nas ligações inter-ilhas	Com esta medida pretende-se divulgar e promover a evolução aérea de carga do prestador de serviço com exclusividade nas ligações inter-ilhas para o transporte de carga prioritária. Poderão ser promovidas diversas vertentes de frete, como seja o prioritário, urgente, <i>same-day</i> , etc.
2D	Avaliação da possibilidade da entrada no mercado de uma entidade privada com aeronaves menores que satisfaça as necessidades pontuais de produtos perecíveis, em alternativa à medida supracitada.	Em alternativa à medida anterior, deverá proceder-se à avaliação da possibilidade da entrada de uma entidade privada com aeronaves menores que satisfaça necessidades pontuais de produtos perecíveis. Esta análise de viabilidade económico-financeira deverá ser realizada sem ter subsídios em linha de conta. A título de exemplo, através de aeronaves turbo hélice apenas de transporte de carga e pequenas dimensões, poderão aumentar-se as frequências para todas as ilhas de forma a transportar com maior regularidade cargas prioritárias (p.e. via sistemas de incentivos com menores taxas de descolagem, aterragem e <i>taxiway</i> e que possibilitasse condições de operação mais económicas para estes serviços pontuais).
2E	Reavaliação da rede de operações de interligação entre todas as ilhas	Reavaliar a rede de operações de interligação entre todas as ilhas da Região no sentido de transportar cargas prioritárias e correio. Por exemplo, avaliar a possibilidade de rotas circulares para as aeronaves que realizam transporte prioritário e de primeira necessidade.
2F	Integração de componente de qualidade de serviço nos contratos das OSP	Nos contratos das OSP deverá ser integrada a componente de qualidade do serviço, com intuito de estipular uma menor flexibilidade no que respeita à pontualidade e regularidade do serviço de carga prioritária e postal. A título de exemplo, a possível introdução da reposição das rotas afetadas (por exemplo, por questões meteorológicas) dentro de um prazo de 24 horas após se verificarem as condições possíveis para realizar a operação, à semelhança do que ocorre nas OSP dos passageiros.
2G	Promoção de melhores condições operacionais e económicas para o transporte de carga prioritária	Nesta medida pretende-se que seja avaliada a taxa de frete cobrada pelas cargas prioritárias e de primeira necessidade, ou as condições económicas e operacionais dos terminais de carga, com especial enfoque nas ilhas com dupla insularidade.
2H	Reforço do pessoal dedicado às operações de carga para fazer face às necessidades de procura	Para fazer face às necessidades de procura, deverá ser realizado um reforço do pessoal dedicado às operações de carga, que até pode ser realizado por via da reconversão de recursos humanos qualificados já existentes nas infraestruturas (incluindo <i>handlers</i> e planeamento de rotas).

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR AÉREO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
2I	Estudo do modelo de aeronave para transportar carga no interior da R.A.A..	Promover a mobilidade nacional, regional e local sustentável, resiliente às alterações climáticas, inteligente e intermodal, melhorando o acesso à RTE-T e a mobilidade transfronteiras. Recomenda-se uma análise prévia com estudo de viabilidade económica.
2J	Avaliação de soluções alternativas para ligações com aeronaves comerciais com capacidade ociosa, em alternativa ou para complementar a medida supracitada.	Elaborar estudo de avaliação de soluções alternativas, como, por exemplo, a cobrança de custos marginais para carga pontuais de primeira necessidade de que possam ser acomodadas em aeronaves comerciais com capacidade ociosa.
Objetivo estratégico 3: Promover a divulgação do Destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais		
3A	Preparação das infraestruturas aeroportuárias face à entrada de novas rotas (internacionais)	Preparar a adaptação das infraestruturas aeroportuárias à possível entrada de novas rotas internacionais. Como exemplo, refere-se o aumento do número de portas de embarque Não-Schengen ou reavaliar a dimensão dos equipamentos e funcionários SEF, por forma a preparar para um aumento de procura internacional.
3B	Estimulação do perfil de passageiro e viagens multidesino	Continuação da promoção de viagens <i>multi-city</i> para visita a diversas ilhas na mesma viagem, ou até mesmo o programa <i>stopover</i> ou algo semelhante, para promoção do destino Açores (a par com a Direção Regional do Turismo e respetivas Companhias Aéreas).
3C	Divulgação do destino em diversos países de acordo com o POTRAA	Em parceria com a Direção Regional do Turismo, deverá apostar-se numa maior promoção do destino Açores, para abertura de rotas para destinos internacionais com foco nos destinos direcionados para a natureza.
Objetivo estratégico 4: Aumentar a atratividade dos destinos regionais, fomentando a entrada de outras companhias aéreas		
4A	Modernização das diferentes <i>gateways</i> da R.A.A., nomeadamente nos mercados de menor dimensão	Modernizar as infraestruturas e criar condições de operacionalidade atrativas por forma a fomentar a evolução dos mercados de menor dimensão.
4B	Coordenação entre a ANA Aeroportos de Portugal, S.A. e o Governo Regional relativamente ao sistema de incentivos	Coordenar entre entidades que gerem as infraestruturas da Região, nomeadamente a ANA Aeroportos de Portugal, S. A. e o Governo Regional dos Açores, com intuito de promover as <i>gateways</i> da R.A.A.. Como forma de aumentar o tráfego aéreo nas <i>gateways</i> menos movimentadas torna-se relevante rever o sistema de incentivos por aeroporto na R.A.A.. Por exemplo, Santa Maria, Horta e Pico, como forma de fomento à procura das <i>low-cost</i> por estes destinos, sem distorcer as condições de mercado.
Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/ modernizar equipamentos aeroportuários		
5A	Realização de estudos para preparação e adaptação das infraestruturas e equipamentos face a diversos cenários de evolução da procura	Esta medida compreende a realização de Planos Diretores aeroportuários, para preparação e adaptação das infraestruturas e equipamentos aeroportuários face a diversos cenários de evolução da procura.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR AÉREO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
5B	Desenvolvimento de sistemas informáticos de informação aos passageiros	Com intuito de oferecer um melhor serviço ao cliente, deverão ser desenvolvidos sistemas informáticos de informação aos passageiros sobre os tempos de espera nos diferentes processos aeroportuários.
5C	Ampliação e requalificação de infraestruturas e reforço/modernização dos equipamentos aeroportuários	Pressupõe a realização de investimentos nas infraestruturas geridas pela SATA Gestão de Aeródromos, S.A..
Objetivo estratégico 6: Promover a neutralidade carbónica nas infraestruturas aeroportuárias		
6A	Seguir a tendência de aquisição de veículos movidos a energias limpas ou híbridos nas operações aeroportuárias	A aquisição de veículos movidos a energias limpas ou híbridos para veículos que circulam na placa, como sejam autocarros, <i>push-back</i> , <i>handling</i> carga, <i>follow-me</i> , entre outros, com recurso a fundos da União Europeia. Alia-se ainda, por exemplo, a possível implementação de postos de carregamento nos parques de estacionamento.
6B	Promoção da implementação de lâmpadas LED nas infraestruturas	Esta medida compreende a substituição das lâmpadas atuais (que não sejam LED), por lâmpadas LED nas infraestruturas da R.A.A..
6C	Promoção da implementação de sistemas de utilização de energias renováveis	Pretende-se que sejam implementados sistemas de utilização de energias renováveis, como por exemplo a colocação de painéis solares.
6D	Incentivo ao aperfeiçoamento do sistema de climatização da aerogare	Pretende-se estudar a possibilidade de melhorar o desempenho energético do sistema de climatização das aerogares, os quais são habitualmente bastante dispendiosos.
6E	Incentivo à instalação de contadores inteligentes nos aeroportos	Envolve a instalação de contadores inteligentes nos aeroportos da R.A.A., o que irá permitir a monitorização dos consumos de energia.
6F	Incentivo à redução da utilização de plástico	Materializa-se num incentivo à redução da utilização do plástico descartável, com intuito de promover a sustentabilidade ambiental nas infraestruturas aeroportuárias.
Objetivo estratégico 7: Garantir a eficiência e modernização das operações		
7A	Manter a tendência de atualização da frota, potenciando aeronaves mais eficientes	Deverá potenciar-se a renovação de frota para aeronaves mais eficientes, sustentáveis e com maior conforto para o passageiro.
7B	Modernização do sistema de segurança de bagagens para escalas internacionais	O sistema de segurança de bagagens para escalas internacionais necessita de atualização. Atualmente, verifica-se que este sistema é antiquado e exige bastante da condição física dos <i>handlers</i> , tornando-se, assim, necessária uma atualização do sistema que promova a melhoria da segurança no trabalho dos colaboradores.
7C	Incentivo a uma redução dos custos de manutenção	Avaliar se podem ser melhoradas as condições do contrato de manutenção de aeronaves ou se, por outro lado, se deverá investir na melhoria do hangar existente na R.A.A., que está limitado a aeronaves menores, o que implica a utilização de hangares exteriores para as aeronaves de maior dimensão.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR AÉREO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
7D	Implementação de um posto avançado de serviços de socorro	Analisar a possibilidade de implementar um posto avançado de serviços de socorro para facilitar a localização a menos de 60 segundos da placa. Esta medida traduzir-se-á numa melhoria da eficiência da operação.
7E	Promover a melhoria contínua da eficiência dos processos aeroportuários	Esta medida prevê a elaboração de relatórios anuais de monitorização da dimensão das infraestruturas e equipamentos disponíveis para cada processo aeroportuário face à crescente procura e tendo em conta os constrangimentos sazonais.
Objetivo estratégico 8: Incorporar a medição da satisfação dos clientes e dos níveis de serviço em infraestruturas e procedimentos complementares		
8A	Instalação de máquinas simples e de fácil utilização para avaliar a satisfação	Instalar máquinas simples e de fácil utilização (três a cinco botões de feedback, p.e.) para avaliar a satisfação com cada processo aeroportuário, como seja o <i>check-in</i> , raio-x e SEF, e algumas infraestruturas como o WC, F&B e porta de embarque.
8B	Criação ou adaptação de níveis de serviço	Definir e monitorizar níveis de serviço nas infraestruturas, como por exemplo os parques de estacionamento, e processos aeroportuários, como seja o <i>check-in</i> , com padrões e graus de cumprimento sazonais e não sazonais.

3.2 Setor marítimo

No que concerne ao transporte marítimo, foram definidos os objetivos estratégicos e operacionais para a próxima década, nomeadamente:

- /// Promover a simplificação de processos, a digitalização e a integração do setor nas cadeias logísticas (operação e manutenção da JUL, já implementada);
- /// Garantir infraestruturas e equipamentos (operacionais e segurança);
- /// Promover a capacitação de recursos humanos e uma maior atratividade para profissões ligadas ao Mar;
- /// Tornar tendencialmente o setor marítimo mais sustentável na R.A.A., através do acompanhamento da evolução das tendências mundiais na aplicação de energias mais limpas;
- /// Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais;
- /// Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas que permitam garantir o serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores.

Objetivo estratégico 1: Promover a simplificação de processos, a digitalização e a integração do setor nas cadeias logísticas (operação e manutenção da JUL, já implementada) – No âmbito do que são consideradas como boas práticas europeias ao nível portuário e do *shipping*, a Janela Única Logística (JUL), implementada em fevereiro de 2022, permite concretizar uma estratégia de transformação digital marítimo-portuária alinhada com as últimas tendências de evolução do negócio, assim como suportar processos de colaboração e

interoperabilidade ao nível das redes logísticas, alcançando o *hinterland* e *foreland* dos portos. Neste sentido, o papel da JUL é preponderante para uma gestão mais eficiente e célere dos processos portuários, otimizando o papel da administração portuária face aos agentes económicos do setor. No entanto, como qualquer plataforma, esta deverá ser constantemente atualizada de forma a preparar os portos para uma maior automatização dos equipamentos e digitalização dos processos, o que inclui a compatibilização da infraestrutura informática (*hardware*), respetivo software e a formação dos operadores do sistema informático. Complementarmente, a JUL também tem como objetivo promover um sistema logístico-portuário competitivo e integrado, com operações logísticas otimizadas, sincronizadas e muito mais ágeis, assim como processos harmonizados entre todos os portos nacionais e uma maior transparência do setor. Assim, esta plataforma permite que os *players* logísticos e as autoridades portuárias nacionais consigam partilhar informação em tempo real e alinhar processos para assegurar a sincronização das operações.

Objetivo estratégico 2: Garantir infraestruturas e equipamentos (operacionais e segurança) – Este objetivo estratégico compreende a finalização da execução de obras relevantes em andamento e a garantia da existência de acessibilidades adequadas para o transporte de passageiros e de carga, em linha com as necessidades detetadas no setor marítimo-portuário.

Como anteriormente referido, a região foi alvo de condições climatéricas adversas que provocaram estragos em diversas infraestruturas portuárias e equipamentos. Refere-se a passagem do Furacão Lorenzo e da Depressão EFRAIN que levaram à destruição integral do Porto Comercial das Lajes das Flores. Foram igualmente registados estragos nos Portos das Lajes do Pico, do Porto de Pipas, do Porto da Praia da Vitória, do Porto de Vila do Porto, do Porto de Ponta Delgada e do Porto da Horta, havendo necessidade de garantir as infraestruturas e equipamentos necessários para garantir a segurança da mobilidade regional e reforçar a acessibilidade externa à região, considerando que o transporte marítimo continua a ser o único modo de transporte que garante o abastecimento às ilhas.

No que se refere à operação sazonal inter-ilhas, tendo em conta os elevados custos associados aos contratos de fretamento dos dois navios em operação, aliado a possíveis problemas associados à incapacidade dos armadores para cumprirem prazos contratuais como ocorrido em 2019, desde que a operação se encontra suspensa.

Neste momento, vários fatores convergem para uma avaliação do modelo de negócio associado à operação sazonal:

- /// Os custos associados à operação dos navios fretados;
- /// A elevada idade média da frota disponibilizada pelo mercado de fretamento (mais de 20 anos);
- /// Os custos associados à incapacidade dos armadores de cumprirem os prazos contratuais estipulados;
- /// A imprevisibilidade da operação devido à baixa fiabilidade dos navios disponibilizados.

Deste modo, o modelo de transportes marítimos de mercadorias e de passageiros, em fase de estudo de avaliação, será definido tendo em conta a solução que for considerada mais adequada, tendo em conta as alternativas técnicas e económicas que forem consideradas mais eficientes.

Complementarmente, este objetivo estratégico também está alinhado com o compromisso nacional de redução da pegada de carbono e de combate às alterações climáticas decorrente do acordo de Paris, o qual se traduz na adoção de uma estratégia nacional de descarbonização. Neste caso particular, o setor dos

transportes marítimos, incluindo de passageiros, é uma fonte relevante de emissões de gases com efeito de estufa, responsáveis pelas alterações climáticas.

Objetivo estratégico 3: Promover a capacitação de recursos humanos e uma maior atratividade para profissões ligadas ao Mar – O presente objetivo estratégico visa a qualificação de trabalhadores especializados do setor marítimo, em articulação com a Escola do Mar dos Açores, sediada na cidade da Horta, de modo a que se mantenha uma dinâmica da procura, criando condições para uma maior atratividade para as profissões ligadas ao Mar, respondendo às necessidades demonstradas de falta de mão-de-obra no setor marítimo.

Objetivo estratégico 4: Tornar tendencialmente o setor marítimo mais sustentável na R.A.A., através do acompanhamento da evolução das tendências mundiais na aplicação de energias mais limpas – Existe um compromisso nacional de redução da pegada de carbono e de combate às alterações climáticas decorrente do acordo de Paris, que foi traduzido na adoção de uma estratégia nacional de descarbonização das cadeias de mobilidade. O setor dos transportes marítimos, em particular, tem de ser tendencialmente mais sustentável, considerando que se trata de uma fonte relevante de emissões de gases com efeito de estufa, constituindo a componente essencial da transição para a economia circular hipocarbónica. Recorde-se que este objetivo estratégico não pode estar totalmente sob alçada da Direção Regional da Mobilidade, tendo de ser em simultâneo um objetivo comum a outros departamentos governamentais com competências nas áreas da energia e ambiente.

Neste sentido, por exemplo, poderão ser implementados postos de abastecimento de GNL/hidrogénio e/ou outras energias renováveis em portos RTE-T nas ilhas de São Miguel, Terceira, Faial e Flores.

Objetivo estratégico 5: Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais – O repto é o de redescobrir o valor geoestratégico do mar açoriano com o objetivo de aumentar a atratividade dos Açores, potenciando cada vez mais um maior número de escalas de navios de cruzeiro e aproveitando as perspetivas de crescimento do setor, que foi fortemente abalado pela crise da COVID-19.

Objetivo estratégico 6: Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas que permitam garantir o serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores – Este objetivo estratégico visa estudar os atuais modelos de transporte marítimo, aferindo sobre a necessidade de melhoria da qualidade e fiabilidade dos serviços marítimos de mercadorias na R.A.A., tendo em particular atenção as ilhas de menor dimensão, de modo a garantir o abastecimento de forma regular e eficiente, respondendo aos anseios das populações das diferentes ilhas da Região Autónoma dos Açores, tendo em conta, ainda, a “dupla insularidade” sentida em algumas ilhas.

Todos estes objetivos estratégicos definidos convertem-se em propostas de medidas, que abaixo se apresentam. Para tal, foram definidas 12 medidas específicas para o setor marítimo, conforme tabela que se segue.

Tabela 3. Medidas específicas do setor marítimo

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR MARÍTIMO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
Objetivo estratégico 1: Promover a simplificação de processos, a digitalização e a integração do setor nas cadeias logísticas (operação e manutenção da JUL, já implementada)		
1A	Operação e manutenção da Janela Única Logística (JUL)	A JUL, implementada em fevereiro de 2022, atua como uma plataforma de promoção de um sistema logístico-portuário competitivo e integrado, que permitirá uma maior complementaridade entre as operações logísticas, os <i>players</i> logísticos e as autoridades portuárias, de forma a sincronizar todas as operações.
Objetivo estratégico 2: Garantir infraestruturas e equipamentos (operacionais e segurança)		
2A	Ampliação e requalificação de infraestruturas e reforço/modernização dos equipamentos portuários.	Requalificar/Ampliar infraestruturas portuárias e reforçar/modernizar equipamento.
2B	Garantia da implementação de meios mecânicos de auxílio funcionais nos portos, tanto para o transbordo de cargas, como de passageiros e bagagens, garantindo a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais ou de mobilidade reduzida	Dotar os portos da R.A.A. dos meios mecânicos de auxílio funcionais nos portos, como sejam passadeiras rolantes, rampas, etc., garantindo uma acessibilidade mais adequada ao transporte de passageiros e carga, em consonância com as exigências do setor marítimo-portuário.
2C	Melhorar o transporte marítimo de passageiros e viaturas inter-ilhas através da realização de um estudo que otimiza o modelo de transporte para a operação sazonal e regular, em linha com as novas exigências ambientais e anseios da sociedade civil.	Realização de estudo que otimiza o modelo de transporte, tanto para a operação sazonal como para a operação regular, em linha com as novas exigências ambientais e anseios da sociedade civil.
Objetivo estratégico 3: Promover a capacitação de recursos humanos e uma maior atratividade para profissões ligadas ao Mar		
3A	Promoção da qualificação de trabalhadores especializados do setor marítimo, em articulação com a Escola do Mar dos Açores e da atratividade para profissões ligadas ao mar	Pretende-se a formação de trabalhadores do setor marítimo, bem como a criação de condições para uma maior atratividade para as profissões ligadas ao Mar, de modo a responder às necessidades demonstradas de falta de mão-de-obra no setor marítimo.
Objetivo estratégico 4: Tornar tendencialmente o setor marítimo mais sustentável na R.A.A., através do acompanhamento da evolução das tendências mundiais na aplicação de energias mais limpas		
4A	Acompanhamento da evolução da tendência de GNL	É imperativo realizar o devido acompanhamento dos níveis de GNL com o intuito de reduzir a pegada de carbono e combater as alterações climáticas.
4B	Elaboração de estudos para utilização de outras fontes de energia alternativas	Esta medida propõe a realização de estudos com vista à adoção de energias alternativas e menos poluentes para o ambiente.
4C	Avaliar a viabilidade do fornecimento de energia elétrica a navios quando atracados nos portos da R.A.A.	Estudar a possibilidade de fornecer energia elétrica a navios que se encontrem atracados nos portos da R.A.A. evitando, assim, o uso de geradores próprios a combustíveis fósseis.
4D	Fomento da participação ativa em Projetos Europeus	Fomentar a participação ativa em Projetos Europeus que estimulem a investigação e o desenvolvimento de soluções que permitam reduzir a pegada ecológica dos navios de carga e de passageiros.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR MARÍTIMO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
4E	A utilização de energias mais limpas nos transportes marítimos, ponderando a utilização de energias alternativas, em substituição dos combustíveis fósseis tradicionais, na aquisição de novos navios e renovação de frotas	Utilizar navios mais sustentáveis para o transporte marítimo na região.
Objetivo estratégico 5: Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais		
5A	Elaboração de estudo sobre a simplificação das taxas portuárias para navios cruzeiros	Elaborar estudo de viabilidade no sentido de simplificar as taxas portuárias para os navios cruzeiros, com vista a desenvolver uma maior atração de escalas e, por sua vez, estimular os Açores enquanto destino sustentável, compensando o forte impacto económico sentido no setor dos cruzeiros provocado pela crise da COVID-19.
Objetivo estratégico 6: Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas que permitam garantir o serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores		
6A	Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas ao modelo de transporte atual, de modo a promover um serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores	Esta medida subentende uma análise de soluções alternativas que permitam uma melhoria da qualidade e fiabilidade dos serviços marítimos de mercadorias na R.A.A., tendo em particular atenção as ilhas de menor dimensão, de modo a garantir o abastecimento de forma regular e eficiente, respondendo aos anseios das populações das diferentes ilhas da Região Autónoma dos Açores, tendo em conta, ainda, a “dupla insularidade” sentida em algumas ilhas.

3.3 Setor rodoviário

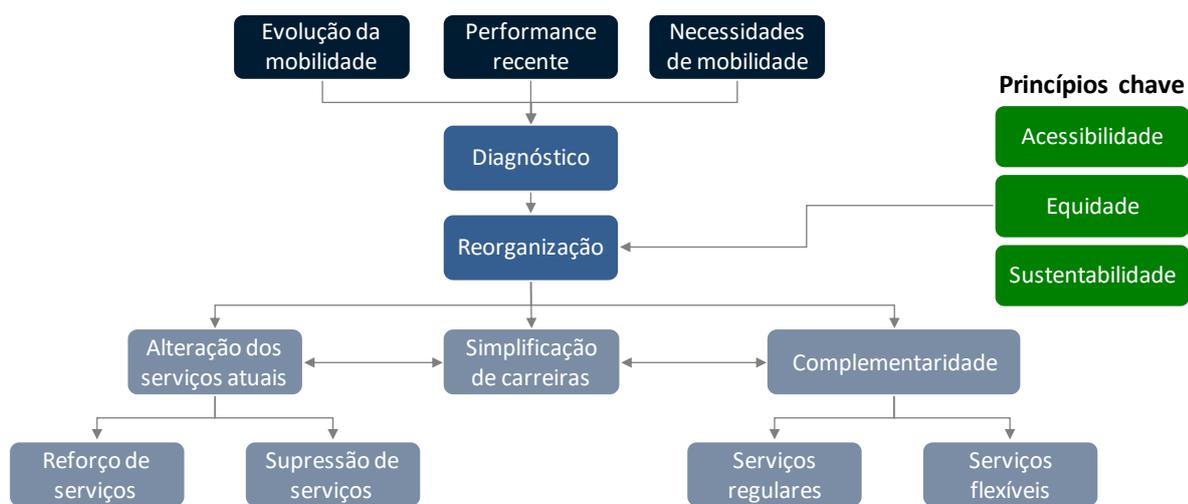
No que concerne ao transporte rodoviário, os objetivos estratégicos e operacionais para a próxima década referem-se a:

- /// Promover e facilitar a mobilidade ativa e a intermodalidade com o transporte público;
- /// Fomentar a mobilidade sustentável, designadamente através da utilização do transporte público;
- /// Reavaliar as redes de transporte público (localização de paragens e percursos) e integração de serviços de transporte flexível em locais menos povoados ou situações pontuais;
- /// Promover a capacitação de recursos humanos;
- /// Reavaliar os contratos de serviço público de transportes terrestres em cada ilha;
- /// Fomentar a mobilidade elétrica individual e coletiva na R.A.A.;
- /// Requalificar infraestruturas e adaptar a rede viária aos novos padrões de mobilidade;
- /// Explorar novas tendências demográficas, na saúde, entre outras;
- /// Promover a segurança rodoviária e melhorar índices de sinistralidade na R.A.A..

Objetivo estratégico 1: Promover e facilitar a mobilidade ativa e a intermodalidade com o transporte público – A perceção da mobilidade está a sofrer alterações e novas formas de deslocação estão a ganhar mais peso na sociedade de hoje. Os meios de transporte suaves estão a aumentar a sua presença no planeamento diário das viagens nos centros urbanos e os modos cicláveis estão a crescer, elétricos e não elétricos. Falar de mobilidade no futuro é também falar de *Mobility as a Service* (MaaS), que pode ser caracterizado como conectividade entre serviços de transporte, mobilidade partilhada e integração modal como um potenciador da eficiência da rede.

Objetivo estratégico 2: Fomentar a mobilidade sustentável, designadamente através da utilização do transporte público – É unânime que a renovação da frota de autocarros para veículos menos poluentes e mais adequados às necessidades de mobilidade das populações são desafios que não puderam ser atendidos da forma desejada até ao momento. Pretende-se alterar de forma estrutural o paradigma da qualidade e da idade média da frota no horizonte do Plano de Transportes. Sendo um mercado de pequena dimensão, em geral, que implica operações menores, torna-se indispensável aumentar a eficiência do sistema avaliando a possibilidade de conjugar as operações noturnas e diurnas e eventualmente estas com as pequenas operações urbanas, por exemplo, na ilha de São Miguel, seguindo uma abordagem de estruturação da oferta em linha com a Figura 3. O financiamento disponível para estes serviços tem sido canalizado para a operação, mas considera-se que deverão ser encontrados mecanismos adequados ao financiamento das frotas, tendo em vista a sua modernização.

Figura 3. Abordagem proposta para a estruturação da oferta



Objetivo estratégico 3: Reavaliar as redes de transporte público (localização de paragens e percursos) e integração de serviços de transporte flexível em locais menos povoados ou situações pontuais – Embora se tenha verificado que existem em operação redes e serviços de transporte público em todas as ilhas, exceto na ilha do Corvo, com boas características de cobertura territorial, foram identificadas necessidades pontuais em locais com menor densidade populacional, onde se recomenda avaliar soluções de transporte flexível. Estas necessidades de mobilidade, combinadas com a forte atratividade do transporte individual, têm conduzido à erosão da quota de mercado deste modo de transporte ao longo da última década, tendência que se pretende inverter na R.A.A..

Objetivo estratégico 4: Promover a capacitação de recursos humanos – Este objetivo estratégico considera que o reforço da interação dos *stakeholders* é fundamental no que concerne à identificação de possíveis lacunas no âmbito da formação dos profissionais do setor.

Objetivo estratégico 5: Reavaliar os contratos de serviço público de transportes terrestres em cada ilha – Considera-se necessário melhorar continuamente a eficiência da prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros nas ilhas tirando partido dos momentos de renovação dos mesmos, à luz do Regulamento Comunitário 1370/2007, de 23 de outubro e da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Objetivo estratégico 6: Fomentar a mobilidade elétrica individual e coletiva na R.A.A. – Considerando a tendência progressiva de eletrificação da motorização do parque automóvel, o forte incentivo fiscal à aquisição de veículos elétricos, os baixos custos de operação e manutenção deste tipo de veículos e as distâncias reduzidas associadas às necessidades de mobilidade nas ilhas da R.A.A. tornam a opção racional interessante, indo de encontro ao objetivo de aumentar a mobilidade elétrica na R.A.A.. Este objetivo terá de ser articulado com outras entidades governamentais com competência nas áreas da energia e ambiente, conciliando as políticas existentes de utilização de fontes renováveis e não poluentes, como a eólica e a geotérmica, bem como no aproveitamento da rede pública de carregamento de viaturas elétricas implementada nos Açores.

Objetivo estratégico 7: Requalificar infraestruturas e adaptar a rede viária aos novos padrões de mobilidade – No que se refere ao sistema de transporte público de passageiros, os terminais e interfaces são formalmente inexistentes. As mais recentes tendências de redução de viagens motorizadas, em particular nos centros das cidades de maior dimensão, bem assim como o aumento da eficiência dos sistemas de transporte público, colocam a necessidade de avaliação de dois tipos de investimentos, designadamente de requalificação e de implementação de infraestruturas.

Objetivo estratégico 8: Explorar novas tendências demográficas, na saúde, entre outras – A tendência demográfica na Região mostra um claro aumento da população com mais de 64 anos tornando-se, portanto, necessário criar mecanismos de resposta às necessidades de mobilidade para cada setor da população.

Objetivo estratégico 9: Promover a segurança rodoviária e melhorar índices de sinistralidade na R.A.A. – Acompanhando a tendência verificada a nível europeu, os índices de sinistralidade na R.A.A. têm vindo a melhorar ao longo dos anos. Porém, existe sempre alguma margem para evoluir e a promoção da segurança rodoviária é um tema relevante no setor rodoviário. Neste contexto, os investimentos na melhoria das condições de circulação nas estradas regionais das ilhas da R.A.A. deverão continuar, complementados por uma maior eficácia na garantia do cumprimento do Código da Estrada em prol da segurança rodoviária.

Tendo em consideração os objetivos estratégicos e operacionais gerais definidos, importa enumerar medidas de atuação para os próximos anos para o setor rodoviário. Foram, assim, definidas 29 medidas específicas para o setor rodoviário, conforme tabela que se segue.

Tabela 4. Medidas específicas do setor rodoviário

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR RODOVIÁRIO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
Objetivo estratégico 1: Promover e facilitar a mobilidade ativa e a intermodalidade com o transporte público		
1A	Ampliação da implementação de soluções de <i>bike-sharing</i> – <i>Azores ebike- e desenvolvimento de software de gestão comum.</i>	A implementação de sistemas de <i>bike-sharing</i> permitirá a dinamização da mobilidade suave na R.A.A., constituindo um modo alternativo de transporte mais ecológico e eficiente do ponto de vista ambiental.
1B	Promoção de “escolinhas de trânsito” no ensino básico	A promoção e o incentivo do uso diário da bicicleta deverão ser realizados nas escolas aumentando, consequentemente, os níveis de segurança rodoviária e conforto para os utilizadores.
1C	Promoção da mobilidade ativa entre os mais jovens através de projetos inovadores nas escolas	A divulgação junto das escolas e a promoção da mobilidade ativa deverão ser realizadas, tendo em consideração a dinamização de projetos piloto.
1D	Fomento e implementação de terminais de transporte público e de Pontos de Mobilidade para aumentar a eficiência das operações e promover a descarbonização da mobilidade nas áreas urbanas	O fomento e a implementação de terminais de transporte público e interfaces permitirão o desenvolvimento mais simples e eficiente das operações, contribuindo para a redução da carbonização no âmbito na mobilidade nas áreas urbanas, em particular naquelas de maior dimensão, como Ponta Delgada e Angra do Heroísmo
1E	Criação de <i>shuttles</i> regulares de passageiros para promover a intermodalidade entre o transporte aéreo, rodoviário e marítimo	A criação de <i>shuttles</i> regulares de passageiros sugere a criação de um projeto piloto nas ilhas do triângulo (Faial, Pico e São Jorge) devido à sua proximidade, o que torna mais cómoda e rápida a travessia e a inexistência de ligações aéreas entre as mesmas.
Objetivo estratégico 2: Fomentar a mobilidade sustentável, designadamente através da utilização do transporte público		
2A	Avaliação de outros modelos de financiamento para a modernização das frotas e estabelecer formas de compatibilização com os contratos de serviço público a celebrar com os operadores	O financiamento disponível para estes serviços tem sido canalizado para a operação, mas é de carácter imperativo que se encontrem mecanismos adequados ao financiamento das frotas com o intuito de modernizá-las, sendo igualmente premente a necessidade de compatibilizar os contratos de serviço público.
Objetivo estratégico 3: Reavaliar as redes de transporte público (localização de paragens e percursos) e integração de serviços de transporte flexível em locais menos povoados ou situações pontuais		
3A	Avaliação da viabilidade da implementação de serviços de transporte flexível na generalidade das operações, compatibilizando-os com a frota de maior dimensão necessária ao transporte escolar	A introdução de serviços de transporte flexível nas operações de transporte público escolar permitirá o aumento da cobertura espacial e temporal, tendo em conta as necessidades específicas dos passageiros com mobilidade reduzida.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR RODOVIÁRIO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
3B	Monitorização das redes de transporte público e compatibilização dos horários de funcionamento dos principais polos geradores de mobilidade	As redes de transporte público deverão estar devidamente organizadas em termos de paragens e percursos e compatibilizados os horários de funcionamento dos principais polos geradores de mobilidade, como sejam equipamentos de ensino, de saúde, serviços públicos, etc.
3C	Ampliação da Implementação de uma plataforma digital para integração dos prestadores de serviços de táxis	A plataforma digital almeja melhorar a acessibilidade aos serviços de táxis e a interação destes com os seus clientes e potenciais utilizadores.
3D	Implementação de uma plataforma informática comum a todos os operadores	Esta plataforma tem como objetivo apresentar de forma agregada a informação estatística de todos os operadores de transporte público.
Objetivo estratégico 4: Promover a capacitação de recursos humanos		
4A	Promoção da interação dos <i>stakeholders</i> de forma a monitorizar as necessidades existentes no que se refere à formação dos profissionais do setor	Esta medida pressupõe a promoção da interação dos <i>stakeholders</i> de forma a identificar as necessidades de profissionais do setor.
Objetivo estratégico 5: Reavaliar os contratos de serviço público de transportes terrestres em cada ilha		
5A	Reavaliação dos contratos de serviço público em cada ilha, fomentando uma maior integração dos serviços contratualizados e o aumento da eficiência das operações com eventual redução das compensações por OSP	A reavaliação dos contratos de serviço público e a integração dos serviços contratualizados permitirá a redução da carga administrativa de gestão de contratos diferentes no período laboral dos dias úteis e à noite e fins de semana.
5B	Contratualização das operações que ainda se encontram em funcionamento ao abrigo do regime de transição cujos concursos estão ou preparados ou em fase adiantada de preparação	Será necessário encontrar financiamento adequado ou adaptar o modelo para que seja possível reduzir o montante a pagar pelas OSP no âmbito da contratualização das operações que estão sob regime de transição.
5C	Revisão do sistema de transporte coletivo de crianças	Revisão da portaria 42/2007, de 5 julho e determinação das potenciais necessidades de alteração das condições estabelecidas para o transporte coletivo de crianças.
Objetivo estratégico 6: Fomentar a mobilidade elétrica individual e coletiva na R.A.A.		
6A	Promover a eletrificação do setor dos transportes, em cada uma das ilhas da R.A.A..	A mobilidade elétrica é cada vez mais alvo de divulgação na R.A.A., pelo que a promoção da eletrificação através de campanhas de sensibilização deverá ser realizada, em cada uma das ilhas da R.A.A..
6B	Fomento da conversão progressiva das frotas de veículos ligeiros dos particulares para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	A eletrificação progressiva das frotas de veículos ligeiros de particulares para veículos elétricos é um fator impulsionador da mobilidade elétrica na R.A.A., nomeadamente através de incentivos financeiros e/ou fiscais, devendo os municípios estar envolvidos nestas iniciativas.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR RODOVIÁRIO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
6C	Fomento da conversão progressiva das frotas de veículos ligeiros das empresas para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	Deverá ser atribuído maior ênfase à transição das frotas de “pequena distribuição” para frotas elétricas, atribuindo maior destaque aos veículos que efetuam serviços nas ilhas que contenham maiores aglomerados e uma maior concentração de pessoas, alargando progressivamente esta medida à totalidade da R.A.A..
6D	Fomento da conversão das frotas de transportes coletivos de passageiros para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	A implementação de postos de carregamento previstos deverá estar em consonância com as exigências definidas no PTA de modo que se possam satisfazer as necessidades criadas. Neste sentido, esta medida prevê uma avaliação da viabilidade da sua implementação destinada a veículos de transporte público de passageiros.
6E	Fomento da conversão das frotas de veículos ligeiros para veículos elétricos, a organizações do setor social, desportivo e recreativo, com recurso a fundos da União Europeia	Dispor de uma frota de transporte público ambientalmente mais eficientes ou com recurso a veículos elétricos, em linha com o objetivo de renovação da frota, por forma a possibilitar a satisfação das necessidades.
Objetivo estratégico 7: Requalificar infraestruturas e adaptar a rede viária aos novos padrões de mobilidade		
7A	Requalificação de vias rodoviárias para melhorar o desempenho das cadeias logísticas	As vias rodoviárias deverão estar devidamente conservadas e adaptadas ao funcionamento das cadeias logísticas, respondendo sempre de forma adequada e coerente às necessidades dos seus utilizadores, pelo que deverá existir uma aposta na sua requalificação.
7B	Desenvolvimento e ampliação de rede pública de carregamento de veículos elétricos	As infraestruturas que permitem o carregamento de viaturas elétricas ou híbridas <i>plug-in</i> associar-se-ão à redução de viagens motorizadas, pelo que se torna necessário garantir a existência destas infraestruturas por forma a corresponder a esta nova realidade.
7C	Requalificação de terminais de transporte público e de Pontos de Mobilidade	Esta medida prevê a requalificação de terminais de transporte público e de Pontos de Mobilidade para aumentar a eficiência das operações de transporte público e promover a descarbonização da mobilidade nas áreas urbanas, em particular naquelas de maior dimensão, como Ponta Delgada e Angra do Heroísmo.
7D	Requalificação de infraestruturas de apoio a novas formas de mobilidade	Novas formas de mobilidade estão cada vez mais a ser implementadas, pelo que deverão existir infraestruturas adequadas que proporcionem o devido auxílio às mesmas.

MEDIDAS ESPECÍFICAS DO SETOR RODOVIÁRIO		
N.º	Medida	Descrição Sumária/Objetivos
7E	Fomento da implementação de terminais rodoviários de passageiros	Fomentar a implementação de terminais rodoviários de passageiros para assegurar melhores níveis de articulação entre os serviços urbanos de âmbito municipal com os serviços intermunicipais e/ou municipais que sirvam territórios de menor densidade.
Objetivo estratégico 8: Explorar novas tendências demográficas, na saúde, entre outras		
8A	Avaliação da viabilidade de um serviço de transporte flexível que utilize, por exemplo, os centros de dia como <i>hub</i>	Esta medida prevê uma avaliação da viabilidade de um serviço de transporte flexível que utilize, por exemplo, os centros de dia como <i>hub</i> .
8B	Avaliação da necessidade de aumento da oferta de transporte público para resposta à crescente procura nos serviços de saúde	A procura em grande escala que se observa nas unidades de saúde deverá impulsionar um aumento da oferta dos serviços de transporte público, de forma que estes consigam responder às necessidades urgentes desses utilizadores e facilitar a mobilidade dos mesmos, principalmente em situações de grande afluência. Para tal, torna-se necessário avaliar as necessidades associadas ao aumento da oferta de transporte público como resposta à crescente procura nos serviços de saúde.
Objetivo estratégico 9: Promover a segurança rodoviária e melhorar índices de sinistralidade na R.A.A.		
9A	Implementação de Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT) e do Sistema de Informação e Gestão de Autos (SIGA)	A implementação destes sistemas tem como objetivo aumentar a eficácia na gestão do processo contraordenacional rodoviário.
9B	Revisão do regime que regula as inspeções técnicas periódicas	Rever e reestruturar o regime que regula as inspeções técnicas periódicas, as inspeções para atribuição de matrícula e as inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, previstas no artigo 116.º do Código da Estrada.
9C	Melhorar as condições de circulação em diversas estradas regionais das ilhas da R.A.A.	Realizar diversas empreitadas nas diferentes ilhas da R.A.A. por forma a melhorar as condições de circulação em estradas regionais.

4. Indicadores de resultados/metras

Tendo em consideração os objetivos estratégicos e operacionais identificados no capítulo anterior para o setor dos transportes, foram delineadas metas para 2030, numa perspetiva de continuidade da tendência de crescimento, tendo por base os dados históricos de 2019.

Por outro lado, foram ainda definidos indicadores, de curto prazo e de médio-longo prazo para a monitorização da implementação do PTA. Os indicadores de curto prazo correspondem a um período de 2 anos, e os de médio-longo prazo correspondem, respetivamente a um intervalo entre 5 e 10 anos.

Uma vez que foram definidas medidas tanto gerais como específicas para cada um dos setores, foi realizada uma análise individual com indicação da respetiva meta e indicador de resultado, designadamente relativa aos setores aéreo, marítimo e rodoviário.

Assim, na tabela que se segue são apresentados os indicadores de resultado/metras transversais ao setor dos transportes.

Tabela 5. Indicadores de resultado/metras gerais

Indicadores de resultado/metras – gerais			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 1: Reavaliar os contratos de serviço público de transporte na R.A.A.			
Promoção de uma melhoria nos modelos contratuais	Até 2026, a revisão de 100% dos contratos de serviço público de transporte na RAA, considerando os princípios da acessibilidade, equidade e sustentabilidade.	Inserir pelo menos 2 indicadores de satisfação e/ou de desempenho mais adequados a cada contrato	Aferir a necessidade de incluir mais indicadores na próxima renovação de contratos
Avaliação de modelos alternativos de financiamento para investimento em frotas e novas tecnologias	Encontrar e aplicar novas possibilidades de financiamento para investimento em frotas e novas tecnologias associadas à operação do sistema de transportes da R.A.A.	Realizar um estudo para avaliar as alternativas existentes	Se viável, implementar modelos alternativos na próxima renovação de contratos
Objetivo estratégico 2: Promover a intermodalidade, articulação dos horários e complementaridade entre os três setores de transporte de passageiros presentes na R.A.A.: aéreo, marítimo e rodoviário			
Fomento da constante atualização do Portal dos Transportes	Concretização da transformação digital nos serviços e sistemas de transporte de passageiros da R.A.A.	Atualização semestral das funcionalidades	Atualização semestral do Portal e/ou quando existam alterações nos serviços
Desenvolvimento de uma aplicação de software para dispositivos eletrónicos móveis, complementar ao Portal dos Transportes	Melhorar a experiência de utilização dos usuários do sistema de transportes da R.A.A.	Desenvolvimento de uma aplicação	Atualização trimestral/semestral da aplicação

Indicadores de resultado/metapas – gerais			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Promoção da constante coordenação de horários entre os diversos modos	Promover e incrementar a mobilidade e intermodalidade	Implementação da Estrutura de Implementação do PTA	NA
Promoção da integração dos sistemas de bilhética	Até 2030, permitir a compra de bilhetes intermodais, utilizando os três meios de transporte existentes na RAA.	Realização de um estudo para avaliar as possibilidades existentes	Implementação no transporte rodoviário, marítimo e aéreo
Desenvolvimento de um cartão único para transportes públicos multimodais	Até 2030 ter o cartão único funcional	Realização de um estudo para avaliar as possibilidades existentes	Se viável, implementar o cartão único
Desenvolvimento de novos títulos de transporte intermodais	Promover e incrementar a mobilidade e intermodalidade	Realização de um estudo para avaliar as possibilidades existentes	Se viável, implementar os novos títulos
Exploração de possibilidades de parcerias entre os principais <i>stakeholders</i> do setor de transportes e do turismo	Duas parcerias entre <i>stakeholders</i> de setores de transportes e do turismo	Promover uma ação conjunta na época sazonal por ano com o objetivo de criar produtos de valor acrescentado	Avaliação de parcerias para incentivo de outras conexões
Objetivo estratégico 3: Criar uma Estrutura de Implementação do PTA na R.A.A.			
Coordenação e gestão da implementação do Plano de Transportes	Promover a implementação do PTA, através do envolvimento e do compromisso das entidades envolvidas no sistema de mobilidade.	Criação da Estrutura de Implementação do Plano de Transportes	Realização de reuniões semestrais
Objetivo estratégico 4: Promover a sustentabilidade ambiental no setor dos transportes na R.A.A., através da descarbonização			
Apoiar a renovação das frotas no que se refere à escolha da tecnologia limpa mais adequada para cada caso e setor	Redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa em, pelo menos, 55 % até 2030	Realização de estudos técnicos de benchmarking para a escolha da tecnologia limpa mais adequada e realizar estudos de viabilidade económico-financeira para cada caso e setor	Elaborar um plano de renovação das frotas
Fomento da investigação e do desenvolvimento de soluções que permitam reduzir a pegada ecológica do setor	Fomentar a participação ativa em Projetos Europeus que fomentem a investigação e o desenvolvimento de soluções ambientalmente mais sustentáveis e adequadas às características da mobilidade na R.A.A.	Nº de Projetos Europeus com proposta apresentada	Nº de Projetos Europeus com participação ativa

Indicadores de resultado/metapas – gerais			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Participação ativa, influenciando a definição de incentivos fiscais e não fiscais para apoiar a renovação das frotas e a melhoria do desempenho energético do setor	Aumentar os incentivos fiscais e não fiscais para estimular tanto a renovação das frotas como a melhoria do desempenho energético do setor	Realização de estudos de viabilidade económico-financeira para cada caso e setor	Se viável, implementar as medidas apresentadas
Participação ativa, influenciando a definição e quantificação de fundos comunitários e nacionais para apoiar a renovação das frotas	3 candidatura a fundos comunitários e nacionais para renovação das frotas de passageiros e/ou de carga a operar na R.A.A.	Realização de estudos de viabilidade económico-financeira para cada caso e setor, enfatizando o contexto ultraperiférico e de baixa densidade populacional da Região	Fundos executados para a renovação de frotas /Fundos disponíveis para a renovação de frotas
Participação ativa na sensibilização ambiental e educação cívica nas escolas	Promoção de 1 ação de sensibilização ambiental e educação cívica, por escola, em todas as ilhas da região / ano	Promoção de ações de sensibilização ambiental e educação cívica nas escolas da região, em cada ilha	Nº de ações realizadas/ Nº de agrupamentos de escolas por ilha
Participação ativa na sensibilização ambiental e educação cívica dos <i>stakeholders</i> do setor dos transportes	Promoção de 1 ação de sensibilização ambiental e educação cívica em cada um dos <i>stakeholders</i> do setor dos transportes	Promoção de ações de sensibilização ambiental e educação cívica em conjunto com os operadores e gestores de infraestruturas da região, em cada ilha	Nº de ações realizadas/ Nº de operadores e gestores de infraestrutura por ilha
Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/modernizar os equipamentos (2021-2030)			
Ampliação e requalificação de infraestruturas e equipamentos (2021-2030)	Execução de 90 % de investimentos previstos	N.º de infraestruturas intervencionadas/previstas nos Anexos I, II e III N.º de equipamentos adquiridos/previstos nos Anexos I, II e III	N.º de infraestruturas intervencionadas/previstas nos Anexos I, II e III N.º de equipamentos adquiridos/previstos nos Anexos I, II e III

4.1 Setor Aéreo

Com base nos objetivos estratégicos e medidas definidas no capítulo anterior, foram identificados os indicadores de resultado a curto e médio-longo prazo referentes ao setor aéreo, conforme pode ser observado na tabela que se segue.

Tabela 6. Indicadores de resultado/metras relativas ao setor aéreo

Indicadores de resultado/metras – Setor aéreo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 1: Reavaliar as regras do modelo de encaminhamentos inter-ilhas para passageiros residentes			
Melhoria do sistema informático de venda de passagens aéreas para gestão ativa dos encaminhamentos	Reduzir o número de encaminhamentos em voos de ponte aérea alocados a voos com altas taxas de ocupação e aumentar em 30% o número de encaminhamentos alocados a voos alternativos com taxas de ocupação mais baixas	Apresentação de conclusões sobre o nível de implementação informática (em articulação com o operador com exclusividade nas OSP)	Variação da taxa de ocupação das aeronaves utilizadas em encaminhamentos e avaliação qualitativa da solução dos encaminhamentos reservados online
Melhoria da eficiência do sistema de encaminhamentos via operadores a analisar cada situação e a limitar a utilização em situações ineficientes	Reduzir o número de encaminhamentos em voos de ponte aérea alocados a voos com altas taxas de ocupação e aumentar em 30% o número de encaminhamentos alocados a voos alternativos com taxas de ocupação mais baixas	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da solução (em articulação com o operador com exclusividade nas OSP)	Variação da taxa de ocupação das aeronaves utilizadas em encaminhamentos e avaliação qualitativa da solução dos encaminhamentos reservados via <i>Call Center</i>
Objetivo estratégico 2: Melhorar o sistema de transporte de carga aérea prioritária, especialmente correio e produtos perecíveis			
Monitorização das cargas prioritárias para garantir que <i>bottlenecks</i> não se repetem	Reduzir o número de casos associados aos <i>bottlenecks</i>	Apresentação dos resultados dos relatórios bianuais de monitorização	Variação do número de <i>bottlenecks</i> identificados
Reavaliação das frequências para cargas nas OSP	Aumentar as frequências para serviços de cargas perecíveis e correio	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Variação da frequência nestes serviços de carga aérea
Fomento da evolução da área de carga do prestador de serviço com exclusividade nas ligações inter-ilhas	Aumentar a oferta de transporte de carga e correio do operador com exclusividade nas OSP	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Variação do número de voos do operador com exclusividade nas OSP para transporte de cargas perecíveis e correio
Avaliação da possibilidade da entrada no mercado de uma entidade privada com aeronaves menores que satisfaça as necessidades pontuais de produtos perecíveis, em alternativa à medida supracitada.	Introdução de avião cargueiro para transporte de carga e correio na R.A.A.	Realização de um estudo de mercado para análise da viabilidade da medida	Se viável, implementação e análise da variação do número de voos na R.A.A. para transporte de cargas perecíveis e correio

Indicadores de resultado/metapas – Setor aéreo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Reavaliação da rede de operações de interligação entre todas as ilhas	Apresentação dos resultados do estudo da rede de operações de interligação entre todas as ilhas	Realização de um estudo da rede de operações de interligação entre todas as ilhas	Implementação da rede alternativa de operação
Integração de componente de qualidade de serviço nos contratos das OSP	Melhorar a pontualidade e regularidade dos serviços de carga aérea	Implementação desta componente na revisão das OSP inter-ilhas	Varição das frequências do serviço de carga e variação do número de voos de carga que não cumpriram os horários estabelecidos
Promoção de melhores condições operacionais e económicas para o transporte de carga prioritária	Melhorar as condições económicas e operacionais aos prestadores deste tipo de serviços	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Nível de evolução das condições económicas e operacionais – inquirir os prestadores deste tipo de serviços
Reforço do pessoal dedicado às operações de carga para fazer face às necessidades de procura	Adequar o número de trabalhadores alocados ao serviço de carga	Definição de necessidades de pessoal, por função	Varição do número de trabalhadores (por função) alocados ao serviço de carga
Estudo do modelo de aeronave para transportar carga no interior da R.A.A.	Apresentação de resultados do Estudo do modelo de aeronave para transportar carga no interior da R.A.A.	Elaboração de caderno de encargos para o Estudo do modelo de aeronave para transportar carga no interior da R.A.A.	Implementação de novas rotas de carga aérea e análise da variação do número de voos na R.A.A. para transporte de cargas (principalmente nos mercados de menor dimensão). Inquéritos de satisfação dos clientes.
Avaliação de soluções alternativas para ligações com aeronaves comerciais com capacidade ociosa, em alternativa ou para complementar a medida supracitada.	Otimização de aeronaves comerciais com capacidade ociosa	Realização de um estudo de viabilidade e apresentação dos resultados	Implementação de operações alternativas (caso aplicável)
Objetivo estratégico 3: Promover a divulgação do Destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais			
Preparação das infraestruturas aeroportuárias face à entrada de novas rotas (internacionais)	Inquérito de avaliação de qualidade aos passageiros sobre as infraestruturas e serviços prestados (nota 4 de 1 a 5)	Apresentação de planos de adaptação das infraestruturas	Número de intervenções realizadas para adaptação à entrada de novas rotas
Estimulação do perfil de passageiro e viagens multideestino	Aumentar em 20% a quota de passageiros Multideestino até 2030	Promoção de ações de marketing para incentivo ao Multideestino.	Varição da quota de passageiros Multideestino
Divulgação do destino em diversos países de acordo com o POTRAA	Aumentar a divulgação do destino Açores	Apresentação de um planeamento para ação comercial conjunta	Número de ações de divulgação realizadas

Indicadores de resultado/metapas – Setor aéreo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 4: Aumentar a atratividade dos destinos regionais, fomentando a entrada de outras companhias aéreas			
Modernização das diferentes <i>gateways</i> da R.A.A., nomeadamente nos mercados de menor dimensão	Aumentar a atratividade dos aeroportos para as companhias aéreas	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Número de intervenções realizadas para aumentar atratividade do aeroporto
Coordenação entre a ANA Aeroportos de Portugal, S.A. e o Governo Regional relativamente ao sistema de incentivos	Criar um sistema de incentivos para companhias aéreas até 2025	Realização de reuniões com a ANA Aeroportos de Portugal, S.A. e apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Varição do número de companhias aéreas a operar em <i>gateways</i> de menor dimensão
Objetivo estratégico 5: Ampliar e requalificar as infraestruturas e reforçar/ modernizar equipamentos aeroportuários			
Realização de estudos para preparação e adaptação das infraestruturas e equipamentos face a diversos cenários de evolução da procura	Efetuar Planos Diretores aeroportuários para diferentes cenários de evolução da procura	Realização de estudo e apresentação do número de cenários de evolução de procura analisados e devidamente preparados	Realização de estudo e apresentação do número de cenários de evolução de procura analisados e devidamente preparados
Desenvolvimento de sistemas informáticos de informação aos passageiros	Disponibilizar a informação sobre tempos de espera em processos aeroportuários	Realização de um estudo ou concurso para implementação da medida	Número de processos com o tempo de espera divulgado e grau de exatidão dos tempos disponibilizados
Ampliação e requalificação de infraestruturas e reforço/modernização dos equipamentos aeroportuários	Execução de 90 % de investimentos previstos até 2030	Requalificação/Ampliação de infraestruturas e reforçar/modernizar equipamentos de acordo com o plano de investimentos	Número de infraestruturas intervencionadas Número de equipamentos adquiridos
Objetivo estratégico 6: Promover a neutralidade carbónica nas infraestruturas aeroportuárias			
Seguir a tendência de aquisição de veículos movidos a energias mais limpas ou híbridos nas operações aeroportuárias	Até 2030 ter, pelo menos, 80 % de veículos movidos a energias mais limpas ou híbridos em operação, por aeroporto	Levantamento de necessidade de veículos para operação	Número de veículos movidos a energias mais limpas ou híbridos em operação
Promoção da implementação de lâmpadas LED nas infraestruturas	Até 2030 ter 100 % de aerogares na região com equipamentos a funcionar com tecnologia LED	Levantamento de equipamentos com LED em funcionamento	Número de equipamentos com LED em funcionamento
Promoção da implementação de sistemas de utilização de energias renováveis	Até 2030 ter 25 % de fornecimento autónomo de energia proveniente de energia alternativas instalados em todas as aerogares.	Levantamento de equipamentos instalados de fontes alternativas (painéis solares, por exemplo)	Número de equipamentos instalados de fontes alternativas (painéis solares, por exemplo)

Indicadores de resultado/metapas – Setor aéreo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Incentivo ao aperfeiçoamento do sistema de climatização da aerogare	Diminuir o consumo energético na aerogare, por passageiro, em 30% até 2030	Realização de um estudo e apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Varição do consumo de energia elétrica
Incentivo à instalação de contadores inteligentes nos aeroportos	Instalação de contadores inteligentes em todas as aerogares da região	Levantamento de número de contadores instalados	Número de contadores instalados
Incentivo à redução da utilização de plástico	Diminuir a utilização de plástico descartável	Apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida e o número de produtos de plásticos descartável a serem utilizados atualmente	Número de trocas de produtos de plástico descartável por alternativas mais sustentáveis
Objetivo estratégico 7: Garantir eficiência e modernização das operações			
Manter a tendência de atualização da frota, potenciando aeronaves mais eficientes	Substituição da frota dos Bombardier Q200 por aeronaves mais eficientes	Número atual de aeronaves renovadas (face à frota total)	Número de aeronaves renovadas (face à frota total)
Modernização do sistema de segurança de bagagens para escalas internacionais	Melhorar e modernizar o sistema	Apresentação de possíveis soluções de melhorias	Implementação da melhoria do sistema
Incentivo a uma redução dos custos de manutenção	Reduzir em 5% as despesas de manutenção de aeronaves	Realização de um estudo e apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Varição da rubrica de despesas de manutenção de aeronaves
Implementação de um posto avançado de serviços de socorro	Diminuir a distância dos serviços de emergência à placa de estacionamento	Realização de um estudo e apresentação de conclusões sobre a viabilidade da medida	Varição da distância dos serviços de emergência à placa de estacionamento
Promover a melhoria contínua da eficiência dos processos aeroportuários	Implementação da ISO 9001:2015 e 14001:2015 em todos os aeródromos	Apresentação dos resultados dos relatórios anuais de monitorização	Apresentação dos resultados dos relatórios anuais de monitorização
Objetivo estratégico 8: Incorporar a medição da satisfação dos clientes e dos níveis de serviço em infraestruturas e procedimentos complementares			
Instalação de máquinas simples e de fácil utilização para avaliar a satisfação	Avaliação da satisfação dos clientes ≥ 4 (escala de 1 a 5)	Número de máquinas instaladas nos diversos processos e infraestruturas	Número de máquinas instaladas nos diversos processos e infraestruturas
Criação ou adaptação de níveis de serviço	Avaliação do nível de serviço ≥ 4 (escala de 1 a 5)	Número de níveis de serviço definidos	Número de níveis de serviço definidos e grau de cumprimento dos níveis de serviço estabelecidos

4.2 Setor Marítimo

Relativamente ao setor marítimo, são apresentadas na tabela que se segue as medidas, metas e indicadores, a curto e médio-longo prazo, tendo em consideração cada um dos objetivos estratégicos anteriormente definidos.

Tabela 7. Indicadores de resultado/metras relativas ao setor marítimo

Indicadores de resultado/metras – Setor marítimo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio- longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 1: Promover a simplificação de processos, a digitalização e a integração do setor nas cadeias logísticas (operação e manutenção da JUL, já implementada)			
Operação e manutenção da Janela Única Logística (JUL)	Até 2030 garantir que todos os intervenientes no sector marítimo utilizem a Plataforma JUL.	Operação e manutenção da JUL	N.º de intervenientes no sector marítimo que não operam com a JUL
Objetivo estratégico 2: Garantir infraestruturas e equipamentos (operacionais e segurança)			
Ampliação e requalificação de infraestruturas e reforço/modernização dos equipamentos portuários	Execução de 90 % de investimentos previstos	Requalificação/Ampliação de infraestruturas e reforçar/modernizar equipamentos de acordo com o plano de investimentos	Número de infraestruturas intervencionadas Número de equipamentos adquiridos
Garantia da implementação de meios mecânicos de auxílio funcionais nos portos tanto para o transbordo de cargas como de passageiros e bagagens, garantindo a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais ou de mobilidade reduzida	Melhorar a acessibilidade e transbordo de cargas e passageiros, com e sem mobilidade reduzida	Aprovação de projetos para a implementação de passarelas rolantes, rampas, elevadores e outros meios mecânicos	-
Melhorar o transporte marítimo de passageiros e viaturas inter-ilhas através da realização de um estudo que otimize o modelo de transporte para a operação sazonal e regular, em linha com as novas exigências ambientais e anseios da sociedade civil	Apresentação e implementação dos resultados do estudo que otimize o modelo de transporte para a operação sazonal e regular	Estudo do modelo de transporte para a operação sazonal e regular.	Apurar a redução de custos de operação e de emissões de carbono. Inquéritos de satisfação dos clientes.

Indicadores de resultado/metapas – Setor marítimo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio- longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 3: Promover a capacitação de recursos humanos e uma maior atratividade para profissões ligadas ao Mar			
Promoção da qualificação de trabalhadores especializados no setor marítimo, em articulação com a Escola do Mar dos Açores e da atratividade para profissões ligadas ao mar.	Até 2030 terminar com as autorizações de exercício de funções especiais.	Identificação das principais necessidades de inscritos marítimos e respetivas categorias marítimas.	Nº de inscritos marítimos, por categoria, disponíveis/ Nº de inscritos marítimos, por categoria, necessários
Objetivo estratégico 4: Tornar tendencialmente o setor marítimo mais sustentável na R.A.A., através do acompanhamento da evolução das tendências mundiais na aplicação de energias mais limpas			
Acompanhamento da evolução da tendência de GNL	Utilizar fontes de energia mais limpas no setor e geração de oportunidades para a R.A.A.	Acompanhamento de estudos sobre a tendência do GNL	Elaboração de relatórios bianuais
Elaboração de estudos para utilização de outras fontes de energia alternativas	Utilizar fontes de energia mais limpas no setor e geração de oportunidades para a R.A.A.	Elaboração de estudos sobre outras fontes de energia alternativas	Elaboração de relatórios bianuais
Avaliar a viabilidade do fornecimento de energia elétrica a navios quando atracados nos portos da R.A.A.	A instalação de equipamentos de fornecimento de energia elétrica a navios, quando atracados nos portos da R.A.A., em 4 ilhas da Região	Estudar a viabilidade económico-financeira para a implantação de postos de carregamento elétrico para navios	Nº de postos de carregamento elétrico para navios executados/ Nº de postos de carregamento elétrico para navios identificados com viabilidade
Fomento da participação ativa em Projetos Europeus	Participar ativamente em Projetos Europeus sobre o tema	Nº de Projetos Europeus com proposta apresentada	Nº de Projetos Europeus com participação ativa
A utilização de energias mais limpas nos transportes marítimos, ponderando a utilização de energias alternativas, em substituição dos combustíveis fósseis tradicionais, na aquisição de novos navios e renovação de frotas	Renovação de 60 % da frota que opera em exclusivo na RAA para navios que utilizem energias mais limpas.	Estudar a viabilidade económico-financeira para a aquisição de navios movidos a combustíveis mais limpos ou híbridos	Eventual aquisição de navios com incorporação de alguma tecnologia de eficiência energética e/ou com utilização de combustíveis mais limpos ou híbridos
Objetivo estratégico 5: Promover a divulgação do destino Açores, em articulação com outras políticas governamentais			
Elaboração de estudo sobre a simplificação das taxas portuárias para navios cruzeiros	Criação de sistema de incentivos para navios de cruzeiro reduzindo taxas aos navios menos poluentes	Estudar a viabilidade para simplificação das taxas portuárias para navios cruzeiros	Se viável, implementação das novas taxas portuárias para navios cruzeiros

Indicadores de resultado/metasp – Setor marítimo			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio- longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 6: Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas que permitam garantir o serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores			
Aferir sobre a necessidade de soluções alternativas do modelo de transporte atual, de modo a promover um serviço de transporte de mercadorias de forma regular, contínua, eficiente e de qualidade no abastecimento às várias ilhas dos Açores.	Apresentação e implementação dos resultados do estudo que otimize o modelo de transporte marítimo de carga	Estudar a viabilidade económico-financeira de uma ou mais soluções apresentadas	Se viável, implementação de uma ou mais soluções

4.3 Setor rodoviário

Quanto ao setor rodoviário, são apresentadas as medidas, metas e indicadores, a curto e médio-longo prazo, tendo em consideração cada um dos objetivos estratégicos anteriormente definidos.

Tabela 8. Indicadores de resultado/metasp relativas ao setor rodoviário

Indicadores de resultado/metasp – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 1: Promover e facilitar a mobilidade ativa e a intermodalidade com o transporte público			
Ampliação da implementação de soluções de <i>bike-sharing</i> - Azores ebike - e desenvolvimento de software de gestão comum	Implementação do programa Azores ebike em 7 ilhas, em pelo menos 60% dos concelhos	Levantamento de soluções já implementadas e definição de áreas a implementar o sistema	Nº de sistemas implementados/ Nº de sistemas viáveis Implementação de plataforma de gestão
Promoção de “escolinhas de trânsito” no ensino básico	Aumentar o número de utilizadores de modos suaves de transporte	Desenvolvimento de ações de sensibilização nas escolas da R.A.A.	Nº de escolas sensibilizadas (ou nº de alunos) / Nº total de escolas (ou nº de alunos)
Promoção da mobilidade ativa entre os mais jovens através implementação de projetos inovadores nas escolas	Implementação de projeto piloto mobilidade ativa entre os mais jovens em, pelo menos, uma escola por ilha (30% dos alunos utilizarem bicicleta no caminho casa-escola)	Estudo de projetos a implementar e criação de projeto piloto	Celebração de acordos com escolas, municípios e outras entidades para a implementação dos projetos

Indicadores de resultado/metapas – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Fomento e implementação de terminais de transporte público e de Pontos de Mobilidade para aumentar a eficiência das operações e promover a descarbonização da mobilidade nas áreas urbanas	Aumentar em 10% a quota atual de utilização de Transportes coletivos (TC)	Conclusão do estudo de levantamento e implementação do número de terminais rodoviários e interfaces <i>park and ride</i>	Definição de pontos de mobilidade a implementar
Criação de <i>shuttles</i> regulares de passageiros para promover a intermodalidade entre o transporte aéreo, rodoviário e marítimo	Implementar uma rede de <i>shuttles</i> de ligação entre os diferentes modos de transporte	Estudo sobre a viabilidade da implementação da rede de <i>shuttles</i> nas ilhas do triângulo (Faial, Pico e S. Jorge)	Nº de <i>shuttles</i> implementados (Nº de passageiros transportados) / Nº de <i>shuttles</i> (nº de passageiros) considerados viáveis
Objetivo estratégico 2: Fomentar a mobilidade sustentável, designadamente através da utilização do transporte público			
Avaliação de outros modelos de financiamento para a modernização das frotas e estabelecer formas de compatibilização com os contratos de serviço público a celebrar com os operadores	100% dos autocarros urbanos novos, adquiridos após a celebração dos novos contratos de prestação de serviços, tenham emissões nulas	Avaliação dos modelos de financiamento disponíveis e formas de compatibilização com os contratos de serviço público	Modelos de financiamento alternativos implementados
Objetivo estratégico 3: Reavaliar as redes de transporte público (localização de paragens e percursos) e integração de serviços de transporte flexível em locais menos povoados ou situações pontuais			
Avaliação da viabilidade da implementação de serviços de transporte flexível na generalidade das operações, compatibilizando-os com a frota de maior dimensão necessária ao transporte escolar	Implementar uma rede de transporte flexível para aumentar a cobertura espacial/temporal, compatível com a frota de maior dimensão necessária ao transporte escolar, tendo presente as necessidades específicas dos passageiros com mobilidade reduzida	Realização de um estudo de viabilidade à implementação de uma rede de transporte flexível	Nº de sistemas/linhas de transporte flexível implementados
Monitorização das redes de transporte público e compatibilização dos horários de funcionamento dos principais polos geradores de mobilidade	Aumentar a qualidade do serviço de transporte público	Relatório com identificação da população servida/ não servida pela rede de transporte público; identificação de localidades sem acesso aos principais equipamentos públicos; e propostas de reestruturação da rede	População servida/ população total

Indicadores de resultado/metapas – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Ampliação da implementação de uma plataforma digital para integração dos prestadores de serviços de táxis	Implementação em todas as ilhas onde existe o serviço de táxis	Grau de implementação da plataforma	Nº de prestadores de serviço integrados na plataforma/ nº total de prestadores de serviço
Implementação de uma plataforma informática comum a todos os operadores	Operacionalização de plataforma de utilização de transportes monomodal e intermodal, com sistema de bilhética integrada	Grau de implementação da plataforma	Nº de operadores integrados na plataforma/ nº total de operadores Nº de estatísticas disponibilizadas por operador/ nº total de estatísticas pretendidas
Objetivo estratégico 4: Promover a capacitação de recursos humanos			
Promoção da interação dos <i>stakeholders</i> de forma a monitorizar as necessidades existentes no que se refere à formação dos profissionais do setor	Aumentar o número de profissionais qualificados no setor adequando às necessidades atuais e futuras.	Identificação das principais dificuldades/lacunas na formação de novos profissionais do setor	Nº de profissionais qualificados disponíveis/ Nº de profissionais qualificados necessários
Objetivo estratégico 5: Reavaliar os contratos de serviço público de transportes terrestres em cada ilha			
Reavaliação dos contratos de serviço público em cada ilha, fomentando uma maior integração dos serviços contratualizados e o aumento da eficiência das operações com eventual redução das compensações por OSP	Otimização das operações de serviço público, apoiada numa política de mobilidade sustentável	Reavaliação dos contratos de serviço público em cada ilha	Nº de contratos revistos/ Nº de contratos existentes por ilha

Indicadores de resultado/metapas – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Contratualização das operações que ainda se encontram em funcionamento ao abrigo do regime de transição cujos concursos estão ou preparados ou em fase adiantada de preparação	Regularizar a situação contratual das operações de transporte público na RAA (estabelecer prestações de serviço)	Avaliação dos contratos existentes e determinação das suas necessidades	Nº de contratos regularizados/ nº de contratos por regularizar
Revisão do sistema de transporte coletivo de crianças	Analisar potenciais alterações às condições estabelecidas para o transporte coletivo de crianças.	Avaliação da portaria 42/2007, de 5 julho e determinação das potenciais necessidades de alteração	Nº de alterações/ nº total de potenciais necessidades de alteração identificadas
Objetivo estratégico 6: Fomentar a mobilidade elétrica individual e coletiva na R.A.A.			
Promover a eletrificação do setor dos transportes, em cada uma das ilhas da R.A.A.	Assegurar a existência de postos de carregamento para veículos elétricos em todas as ilhas	Avaliação das necessidades de reforço da rede de postos de carregamento elétrico em todas as ilhas	Nº de postos implementados/ Nº de postos identificados como necessários
Fomento da conversão progressiva das frotas de veículos ligeiros dos particulares para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	900 veículos elétricos incentivados 95 pontos de carregamento incentivados	Definição de estratégia para a transformação progressiva das frotas	Nº de veículos elétricos/ Nº de veículos propostos na estratégia definida
Fomento da conversão progressiva das frotas de veículos ligeiros das empresas para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	450 veículos elétricos incentivados na frota de empresas; 150 pontos de carregamento incentivados na frota de empresas	Definição de estratégia para a transformação progressiva das frotas	Nº de veículos elétricos/ Nº de veículos propostos na estratégia definida

Indicadores de resultado/metapas – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Fomento da conversão das frotas de transportes coletivos de passageiros para veículos elétricos, com recurso a fundos da União Europeia	10 veículos elétricos de transporte coletivo de passageiros; 10 pontos de carregamento incentivados	Definição de estratégia para a transformação progressiva das frotas	Nº de veículos elétricos/ Nº de veículos propostos na estratégia definida
Fomento da conversão das frotas de veículos ligeiros para veículos elétricos, a organizações do setor social, desportivo e recreativo, com recurso a fundos da União Europeia	100 veículos elétricos e pontos de carregamento incentivados	Definição de estratégia para a transformação progressiva das frotas	Nº de veículos elétricos/ Nº de veículos propostos na estratégia definida
Objetivo estratégico 7: Requalificar infraestruturas e adaptar a rede viária aos novos padrões de mobilidade			
Requalificação de vias rodoviárias para melhorar o desempenho das cadeias logísticas	Aumentar a eficiência do transporte de mercadorias	Identificação das necessidades de requalificação e definição das requalificações necessárias	Nº de requalificações promovidas / Nº de requalificações necessárias
Desenvolvimento e ampliação de rede pública de carregamento de veículos elétricos	118 pontos de carregamento normal Aumento da rede de pontos de carregamento rápido existente <u>Medida 06 do PMEA</u>	Relatório com identificação das necessidades da rede de postos de carregamento existente, bem como da necessidade/viabilidade de pontos rápidos/super-rápidos	Nº de postos de carregamento/ Nº de postos de carregamento na estratégia definida
Requalificação de terminais de transporte público e de Pontos de Mobilidade	Requalificar os terminais rodoviários e Pontos de Mobilidade, tornando a rede de transportes públicos mais eficiente, em particular naquelas de maior dimensão como Ponta Delgada e Angra do Heroísmo	Descrição dos terminais de transporte público e Pontos de Mobilidade existentes e avaliação das suas necessidades operacionais	Nº de requalificações / Nº de requalificações necessárias
Requalificação de infraestruturas de apoio a novas formas de mobilidade	Transformar a rede viária para integrar novas formas de mobilidade como implementação de ciclovias e corredores verdes para promover deslocações a pé	Identificação das necessidades de requalificação existentes na rede viária atual	Nº de requalificações / Nº de requalificações necessárias
Fomento da implementação de terminais rodoviários de passageiros	Criação de rede de terminais rodoviários que assegurem a ligação entre as redes municipais e urbanas com a rede intermunicipal	Identificação dos territórios com necessidades sem resposta pela atual rede de transportes pública; e análise de viabilidade para implementação de terminais rodoviários nas localidades identificadas	Nº de terminais rodoviários construídos / Nº de terminais rodoviários identificados como necessários

Indicadores de resultado/metapas – Setor rodoviário			
Medidas	Metas 2030 (ano base 2019)	Indicadores a curto prazo (curto prazo - 2 anos)	Indicadores a médio-longo prazo (médio prazo - 5 anos; longo prazo – 10 anos)
Objetivo estratégico 8: Explorar novas tendências demográficas, na saúde, entre outras			
Avaliação da viabilidade de um serviço de transporte flexível que utilize, por exemplo, os centros de dia como <i>hub</i>	Aumentar as opções de mobilidade dos utentes dos centros de dia	Avaliação das necessidades de mobilidade nos centros de dia da RAA e avaliação da viabilidade da implementação de uma solução de transporte flexível	Nº de serviços implementados / Nº de serviços considerados viáveis
Avaliação da necessidade de aumento da oferta de transporte público para resposta à crescente procura nos serviços de saúde	Ampliar a oferta de transporte público nas ligações aos principais equipamentos de saúde	Determinação das localidades sem ligação aos principais equipamentos de saúde através da rede de transporte público e suas necessidades	Nº de ligações implementadas / Nº de ligações necessárias
Objetivo estratégico 9: Promover a segurança rodoviária e melhorar índices de sinistralidade na R.A.A.			
Implementação de Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT), e do Sistema de Informação e Gestão de Autos (SIGA)	Aumentar a eficácia na gestão do processo contraordenacional rodoviário.	Grau de implementação do Sistema de Contraordenações de Trânsito (SCOT) e do Sistema de Informação e Gestão de Autos (SIGA)	Nº autos processados / Nº de autos levantados
Revisão do regime que regula as inspeções técnicas periódicas	Rever e reestruturar o regime que regula as inspeções técnicas periódicas, previstas no artigo 116º do Código da Estrada	Relatório com identificação das peças alvo de revisão no âmbito da regulamentação de inspeções técnicas periódicas	Proposta de alteração do diploma
Melhorar as condições de circulação em diversas estradas regionais das ilhas da R.A.A.	Execução de 90 % de investimentos previstos no Programa	Levantamento de empreitadas a realizar e definição de empreitadas prioritárias	Nº de empreitadas realizadas / Nº total de empreitadas por realizar

5. Papel do Governo Regional dos Açores no sistema de mobilidade face à implementação do PTA

5.1 Órgão regulador e Gestor do PTA

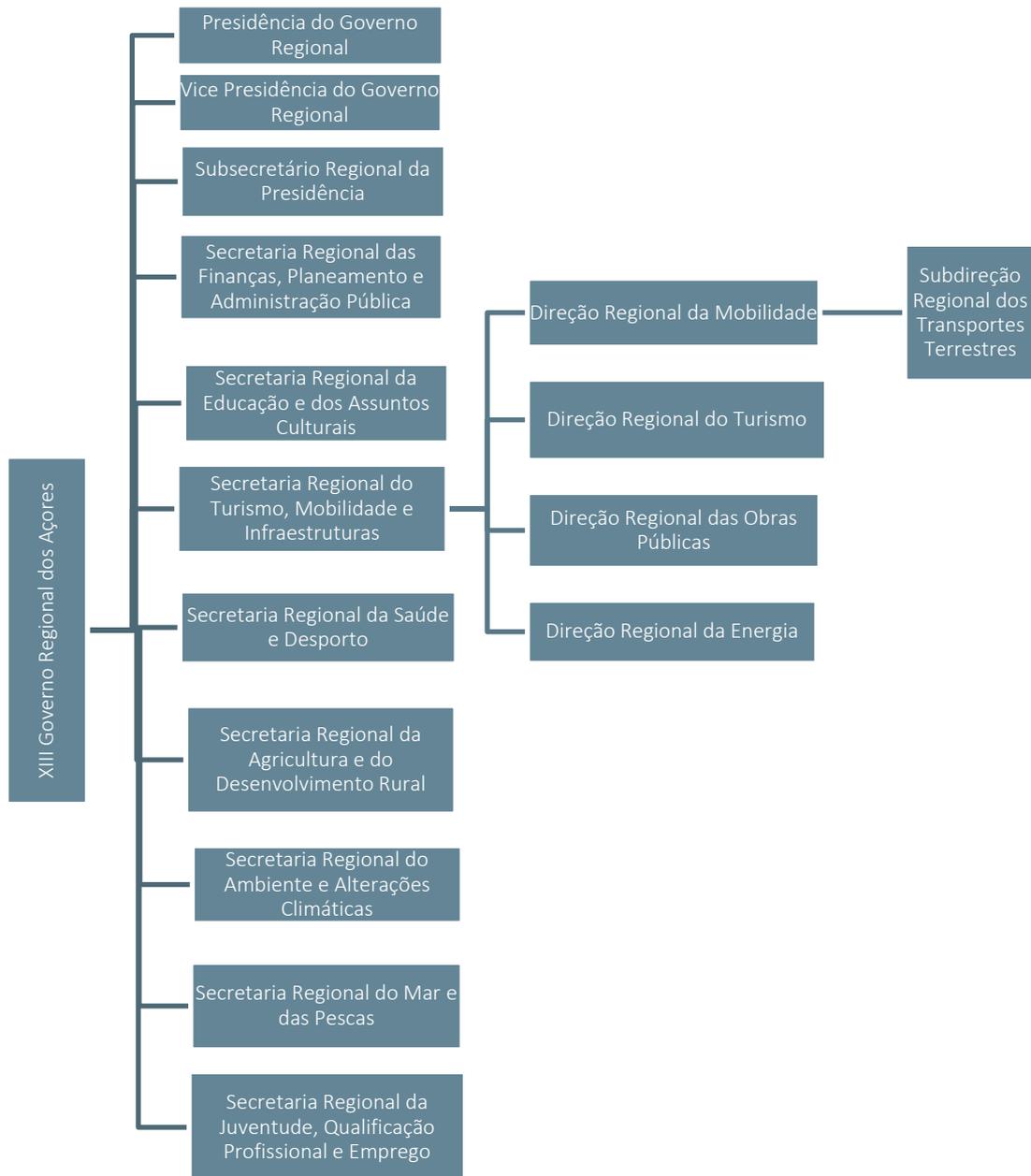
A regulação e a supervisão do setor dos transportes são atualmente asseguradas por duas entidades, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) para os setores marítimo e terrestre, e a Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC), para o setor da aviação.

A AMT tem como missão definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável. As atribuições gerais da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes passam pelo cumprimento do enquadramento legal, nacional, internacional e da União Europeia, aplicável à regulação, supervisão, promoção e defesa da concorrência, visando o bem público, a defesa dos interesses dos cidadãos e dos operadores económicos. É, ainda, responsabilidade da AMT exercer funções de consulta à Assembleia da República no domínio das suas atribuições e participar, a pedido do Governo, em articulação com o Ministério dos Negócios Estrangeiros, e representar o Estado, em organismos nacionais, europeus e internacionais com relevância para a respetiva atividade (Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio).

A ANAC é a autoridade nacional em matéria de aviação civil, pessoa coletiva de direito público, com a natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio. A ANAC exerce funções de regulação, fiscalização e supervisão no setor da aviação civil e rege-se de acordo com o disposto no direito internacional e europeu, nos presentes estatutos e na demais legislação setorial aplicável. Concretamente, cabe à ANAC licenciar, certificar, autorizar e homologar as atividades e os procedimentos, as entidades, o pessoal, as aeronaves, as infraestruturas, equipamentos, sistemas e demais meios afetos à aviação civil, bem como definir os requisitos e pressupostos técnicos subjacentes à emissão dos respetivos atos.

Por sua vez, o Governo Regional dos Açores, através da Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, que tutela a Direção Regional da Mobilidade (Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A, de 29 de abril), no âmbito das suas competências, abrange o setor dos transportes marítimos, aéreos e terrestres. Na figura que se segue está descrita a estrutura do XIII Governo Regional, com destaque para as entidades responsáveis pelo setor em análise.

Figura 4. Organograma do XIII Governo Regional dos Açores



A Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas exerce as suas competências em diversas matérias, nomeadamente ao nível do turismo; dos transportes aéreos, marítimos e terrestres; das obras públicas; do apoio laboratorial a obras públicas e privadas; da energia; da inspeção de turismo; e do Fundo Regional dos Transportes Terrestres.

A Entidade competente na área dos Transportes é a entidade responsável pela implementação e monitorização do Plano de Transportes dos Açores, propondo-se a estrutura e respetivas funções descritas nos pontos seguintes deste capítulo.

5.2 Acompanhamento do PTA e criação de uma estrutura de monitorização

Após a fase de conceção do Plano de Transportes dos Açores, torna-se necessária a criação de uma Estrutura de Implementação do Plano de Transportes dos Açores (EIPTA), que terá como objetivo gerir e monitorizar a implementação do PTA. A EIPTA possibilitará ao departamento governamental com competência na área dos transportes aéreos, marítimos e terrestres acompanhar e avaliar as medidas que sejam implementadas na R.A.A., bem como replicar as boas práticas identificadas a nível nacional e internacional e realinhar de forma mais expedita as políticas implementadas, cujos resultados não correspondam aos objetivos desejados.

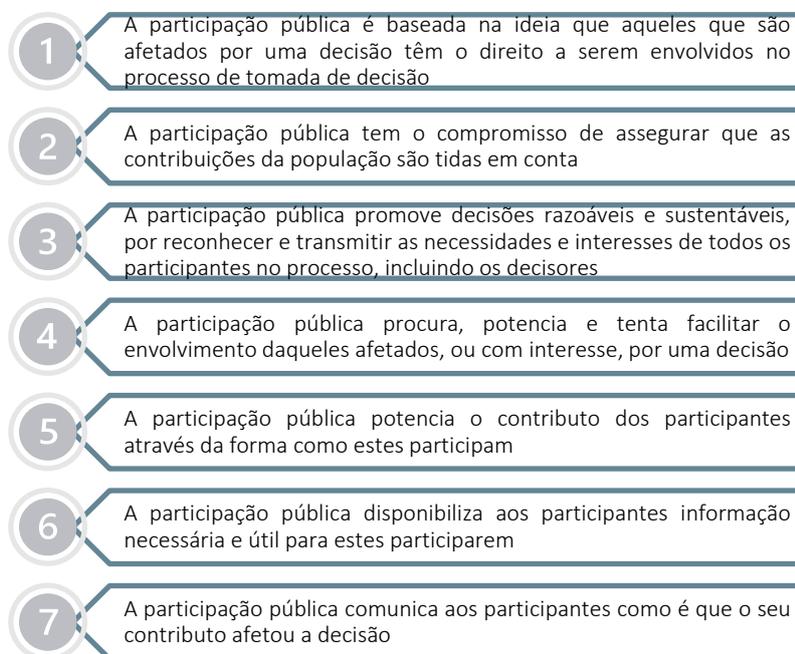
5.2.1 Estrutura e acompanhamento

A Estrutura de Implementação do Plano de Transportes dos Açores será constituída por técnicos da Direção Regional da Mobilidade e/ou Consultores Externos cuja função será a de coordenar a implementação do PTA, orientar a concertação entre parceiros e validar politicamente os principais resultados e eventuais adaptações do PTA, assim como a respetiva implementação do Plano de Transportes.

5.2.2 Participação pública

Todos os esforços para melhorar o sistema de transportes e a mobilidade em geral são sempre dirigidos à população sendo, portanto, fundamental a sua participação para uma melhor compreensão da realidade local, bem como dos problemas presentes no seu dia-a-dia. A nível internacional, a *International Association for Public Participation* (IAP2) tem desenvolvido um extenso trabalho neste campo, apresentando sete princípios práticos para uma participação pública eficaz, apresentados na figura abaixo, que deverão ser seguidos.

Figura 5. Princípios práticos para uma participação pública eficaz



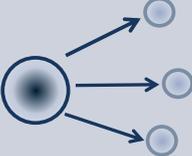
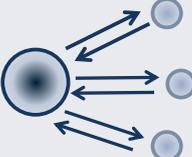
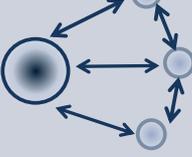
Fonte: Adaptado de IAP2

No entanto, existe tendencialmente um baixo interesse dos cidadãos para a participação ativa numa fase inicial do processo de planeamento, quando as orientações estratégicas ainda são flexíveis e existem opções em aberto. Adicionalmente, em Portugal existe pouca tradição em processos de participação pública, fazendo

com que os cidadãos e sociedade civil, em geral, não apresentem uma proatividade ou iniciativa neste sentido, mas fazendo também com que muitas vezes não exista esta prática do lado de quem promove estes processos. Deste modo, a existência de metas e indicadores a curto, médio e longo prazo ajudam a fomentar o interesse dos cidadãos, pois começam a sentir-se mais afetados pelas decisões.

No entanto, no desenvolvimento do processo de participação é fundamental encontrar o equilíbrio entre o maior envolvimento e os respetivos custos associados, especialmente os recursos monetários e a morosidade associada. Os níveis de participação pública podem ser bastante variados, desde um envolvimento passivo até processos de decisão e gestão partilhada, como apresentado na figura que se segue.

Figura 6. Tipos de participação pública

Nível de Participação	Descrição
<p>Informação</p> 	<p>Processo unidirecional (autoridade – cidadão) de grande divulgação. Informação e consciencialização dos problemas existentes informando como se pretende que sejam resolvidos, despertando o interesse e a participação de todos os envolvidos.</p> <p>Formatos comuns: anúncios, publicações, apresentações em locais públicos, divulgação nos media. Pode ser também utilizado com auscultação através da internet.</p>
<p>Auscultação e Consulta</p> 	<p>Processo bidirecional que dá oportunidade a grupos estruturados e com interesses diretos para identificarem problemas, discutirem ideias, reagir a propostas e partilharem opiniões.</p> <p>Formatos comuns: sessões de discussão, workshops, conferências restritas, inquéritos de opinião, <i>focus groups</i>.</p>
<p>Participação Ativa</p> 	<p>Processo multidirecional com participação ativa de todos os intervenientes no processo de decisão, convergindo para acordo sobre os principais planos e programas desenvolvidos, de uma forma colaborativa.</p> <p>Formatos comuns: mesas redondas, grupos de trabalho, conferência de consensos ou processos de mediação.</p>

A elaboração, desenvolvimento e implementação de planos e ações ou medidas deve promover processos de informação/comunicação e consulta dos cidadãos ou de grupos de cidadãos, nas diversas atividades de planeamento, contribuindo para a promoção da corresponsabilização da comunidade e envolvendo os agentes mais indicados a cada fase do processo. Deste modo, propõe-se que a participação pública se desenvolva, desde as fases iniciais dos vários planos ou projetos a desenvolver, sendo que o desenvolvimento desses processos deverá ser acompanhado pela EIPTA.

6. Análise de riscos

Complementarmente ao desenvolvimento do Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030, foi desenvolvida uma análise qualitativa do risco a que este Plano estará exposto, tendo em consideração um conjunto de acontecimentos que poderão ocorrer. Esta análise permite compreender as complexidades por detrás da implementação do plano e sugerir um conjunto de medidas de mitigação que assegurem o bom cumprimento dos objetivos do mesmo conferindo-lhe, assim, a robustez necessária para ser utilizada na gestão do projeto.

A metodologia utilizada para a avaliação qualitativa do risco seguiu as seguintes etapas:

/// Identificação dos eventos adversos a que o Plano de Transportes poderá estar sujeito;

/// Atribuição de uma probabilidade de ocorrência de cada tendência caracterizada por vários eventos, com base numa escala de cinco níveis;

A. Muito Pouco Provável [0-10%]	B. Pouco Provável [10-33%]	C. Moderado [33-66%]	D. Provável [66-90%]	E. Muito Provável [90-100%]
---	--------------------------------------	--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------------

/// Análise do impacto e da sua severidade na implementação do Plano de Transportes e validade dos seus objetivos estratégicos, caso os eventos ocorram, com base numa escala de cinco níveis;

I. Sem impacte	II. Baixo	III. Moderado	IV. Crítico	V. Catastrófico
-----------------------	------------------	----------------------	--------------------	------------------------

/// Avaliação qualitativa do risco a que o Plano está exposto, que resulta da análise combinada da probabilidade de ocorrência com a severidade dos impactos associados.

Probabilidade de ocorrência/ Impacto no Plano de Transportes	I. Sem Impacto	II. Baixo	III. Moderado	IV. Crítico	V. Catastrófico
A. Muito Pouco Provável	Muito Baixo	Muito Baixo	Baixo	Baixo	Moderado
B. Pouco Provável	Muito Baixo	Baixo	Moderado	Moderado	Alto
C. Moderado	Baixo	Moderado	Moderado	Alto	Muito Alto
D. Provável	Baixo	Moderado	Alto	Alto	Muito Alto
E. Muito Provável	Moderado	Alto	Muito Alto	Muito Alto	Muito Alto

Para o Plano de Transportes para os Açores para o período 2021-2030 foram identificadas seis tendências principais que podem impactar a sua implementação ou mesmo alterar os seus objetivos estratégicos:

/// Tendências sociodemográficas: caracterizada por quatro fatores;

/// Tendências de digitalização: caracterizada por quatro fatores;

/// Tendências mundiais: caracterizada por quatro fatores;

/// Tendências de mobilidade: caracterizada por dois fatores;

/// Tendências ambientais: caracterizada por dois fatores;

/// Tendências regionais: caracterizada por três fatores.

1. Tendências sociodemográficas

Como tendências sociodemográficas, denota-se o envelhecimento da população, a crescente procura por serviços de saúde, a redução da taxa de natalidade e a crescente concentração da população nas grandes cidades, cujo risco para cada um destes eventos é apresentado na tabela que se segue.

Evento	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Sector dos Transportes	Risco
Envelhecimento da População	D. Provável	III. Moderado	Alto
Crescente Procura nos Serviços de Saúde	C. Moderado	II. Baixo	Moderado
Redução da Taxa de Natalidade	D. Provável	III. Moderado	Alto
Concentração da População nas Grandes Cidades	C. Moderado	II. Baixo	Moderado

Foi observada uma tendência de envelhecimento a nível regional, a qual está em linha com a tendência nacional, que poderá impactar negativamente na procura do transporte público urbano, como autocarros e transporte individual. No entanto, esta tendência também poderia impactar positivamente na procura de transporte flexível porta-a-porta, nomeadamente para aceder a serviços de saúde e a centros de dia. Esta tendência tem um risco elevado associado, pois a sua probabilidade de ocorrência é provável, apesar de ter um grau de impacto no sistema de transportes moderado. No entanto, esta tendência a longo prazo poderá conduzir a necessidades de readaptação das redes de transporte público, bem como das dimensões das frotas e dos próprios veículos.

Com a melhoria da oferta e das condições nos serviços de saúde (e também da acessibilidade), aliada a uma crescente procura deste tipo de serviços, podem surgir necessidades e/ou oportunidades de promoção de serviços de transporte específicos para acesso aos serviços de saúde. Esta tendência tem um risco moderado associado, ou seja, caso não se verifique, mantém-se a estratégia atual no que diz respeito ao setor terrestre. Por outro lado, caso se concretize, deverão ser alavancados os recursos existentes para a criação de novos serviços ou readaptação das redes de transporte público.

Portugal teve a quinta menor taxa de natalidade da União Europeia (UE) em 2019, com 8,4 nascimentos por mil habitantes, que pode impactar negativamente na procura do transporte escolar e obrigar à diminuição das necessidades de frota em termos de percurso, número e dimensão dos veículos atualmente em uso. Esta tendência tem um risco elevado associado podendo, no entanto, ser mitigada através da conciliação do uso das frotas escolares para suprir outro tipo de tendências, como por exemplo, para o transporte da população idosa para os centros de dia.

A crescente concentração da população nas grandes cidades poderá levar à diminuição dos tempos de viagem associados aos movimentos pendulares e até potenciar a utilização de um transporte público urbano mais eficiente. O risco associado é moderado, porém, caso se verifique, poderá levar a necessidades de readaptação das redes de transporte público no que se refere, por exemplo, à frequência de serviços, bem como das necessidades de frota.

2. Tendências digitais

Como tendências digitais denota-se os novos padrões de satisfação do cliente, a crescente utilização de dispositivos móveis, a gradual transformação digital e a maior preocupação com a cibersegurança, cujo risco para cada um destes eventos é apresentado na tabela que se segue.

Tipo de Incerteza	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Setor dos Transportes	Risco
Novos Padrões de Satisfação do Cliente (Geração Z)	D. Provável	III. Moderado	Alto
Crescente Utilização de Dispositivos Móveis	E. Muito Provável	III. Moderado	Muito Alto
Transformação Digital	D. Provável	III. Moderado	Alto
Cibersegurança	B. Pouco Provável	II. Baixo	Baixo

Os avanços tecnológicos permitiram novos hábitos de consumo e novos estilos de vida os quais envolvem, entre outros aspetos, novos padrões de satisfação. Existe uma crescente tendência para a valorização da satisfação instantânea e, com a facilidade com que a informação é transmitida a nível mundial, o padrão de exigência de qualidade é cada vez mais alto para as gerações mais recentes. Esta tendência tem um risco associado alto, o que implica uma necessidade reforçada de atenção no que se refere à qualidade de serviço, a qual já foi devidamente considerada na visão estratégica para a R.A.A.. Caso a tendência não se verifique (o que é pouco provável), o trabalho desenvolvido é igualmente útil para garantir a satisfação e conforto dos utilizadores dos meios de transporte.

A crescente utilização dos dispositivos móveis é uma tendência inegável e que tem vindo a simplificar significativamente a interação entre passageiros e respetivos modos de transporte. O investimento na modernização das infraestruturas e equipamentos para fazer face a esta tendência também foi, de algum modo, incluído na estratégia definida para a R.A.A.. Caso a tendência não se verifique (o que se apresenta como muito pouco provável), o investimento, por exemplo em aplicações, plataformas e equipamentos de leitura dos dispositivos móveis, não deixa de constituir uma melhoria operacional que irá trazer ganhos de eficiência e de satisfação dos clientes, para além de potenciar uma utilização mais eficiente dos modos de transporte.

À semelhança do ponto anterior, apesar de nem sempre se verificar com a mesma intensidade a utilização de dispositivos móveis, a transformação digital é uma tendência a nível mundial, transversal a todos os modos de transportes, e na R.A.A. não é exceção. Esta transformação tem contribuído para uma melhoria do serviço prestado aos passageiros e da eficiência das operações, pelo que foi devidamente incluída no presente Plano de Transportes. Caso a tendência não se verifique de forma tão acentuada, talvez afetada pelo crescente envelhecimento da população na R.A.A., o investimento será sempre uma mais-valia para o sistema de transportes.

Com a transformação digital surgem incertezas relacionadas com a cibersegurança. Eventos como ataques informáticos não são assim tão frequentes e, dado o percurso para a digitalização que ainda tem de ser percorrido na R.A.A., o impacto de um eventual problema de segurança informático neste contexto é baixo. No entanto, o ideal passaria por possuir sistemas informáticos devidamente preparados para evitarem problemas relacionados com a cibersegurança e preparados com as redundâncias necessárias para poderem contornar essas problemáticas e manterem o seu funcionamento sem interrupções.

3. Tendências mundiais

Ao nível das tendências mundiais refere-se a instabilidade política global, a volatilidade dos mercados financeiros e moedas e a globalização e novos padrões de mobilidade, cujo risco para cada uma destas incertezas é apresentado na tabela que se segue.

Tipo de Incerteza	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Sector dos Transportes	Risco
Instabilidade Política Global	D. Provável	III. Moderado	Alto
Volatilidade dos Mercados Financeiros e Moedas	D. Provável	III. Moderado	Alto
Globalização e Novos Padrões de Mobilidade	D. Provável	II. Baixo	Moderado

As tensas relações comerciais e institucionais entre os EUA e a China e as alterações e incertezas associadas ao processo de implementação do Brexit são apenas alguns dos mais relevantes focos de instabilidade política da atualidade, a que se adiciona, ainda, a situação de conflito no Afeganistão e a crise dos refugiados um pouco por todo o mundo. Alia-se a guerra da Rússia na Ucrânia, que impactua na economia global e no comércio com consequências na inflação na zona euro. Muito embora não seja previsível um abrandamento desta situação, pelo menos a curto prazo, acredita-se que terá impacto significativo no setor dos transportes da R.A.A.. Desta forma, o risco da instabilidade política global afigura-se como alto, pelo menos para a Região.

Face a esta situação, já se verifica um cenário de volatilidade dos mercados financeiros, dada a subida desmedida dos preços dos produtos energéticos, que implicam significativos fatores adversos à procura interna no curto prazo, ao passo que a deterioração das perspetivas para a economia russa enfraquecerá o crescimento do comércio na zona euro, pelo que se acredita que o risco associado seja alto.

Por último, e considerando todas as anteriores análises, não são previsíveis quaisquer abrandamentos no processo de globalização, cuja génese remonta, para muitos historiadores e investigadores, à época dos Descobrimentos Portugueses. No entanto, é de esperar que os padrões de mobilidade se venham progressivamente a modificar, graças à crescente preferência da população, e sobretudo da mais jovem, pelos sistemas de *car pooling* ou de *car sharing*, que se encontram simultaneamente associados à massificação das plataformas digitais. Por outro lado, também a eclosão da pandemia parece ter fomentado a utilização de meios de transporte individual, com destaque para as *scooters* e, em particular, para as bicicletas e para as trotinetes. Caso a tendência destes padrões de mobilidade abrande ou se modifique, o essencial é garantir a monitorização da evolução da mesma por forma a que a estratégia para o Plano de Transportes possa ser, eventualmente, adaptada a novas realidades, pelo que o risco associado é considerado moderado.

4. Tendências de mobilidade

No que respeita a tendências de mobilidade, denota-se a crescente adoção do teletrabalho que fomenta a redução dos movimentos pendulares, e crescente tendência de nómadas digitais, cujo risco para cada um deste tipo de incertezas é apresentado na tabela que se segue.

Tipo de Incerteza	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Sector dos Transportes	Risco
Crescente adoção do Teletrabalho (redução dos movimentos pendulares)	C. Moderado	III. Moderado	Moderado
Nómadas Digitais (teletrabalho potencia novas viagens)	C. Moderado	I. Sem Impacto	Baixo

Muito embora fosse uma realidade cada vez mais presente no dia-a-dia, só com a eclosão da pandemia acabaria por se generalizar o teletrabalho à esmagadora maioria da população. Mesmo com a comum dificuldade em desagregar a vida profissional da vida pessoal, os ganhos de tempo foram indesmentíveis,

particularmente nos movimentos pendulares nas grandes cidades. Não se tendo assistido a significativas quebras de produtividade nas empresas, verifica-se que atualmente já se denota a instituição do teletrabalho. Esta situação provoca impactos moderados no setor dos transportes, uma vez que os movimentos pendulares tendem a reduzir-se. No que diz respeito a medidas de mitigação, deve considerar-se a manutenção de alguma reserva de capacidade dos sistemas de transporte, por forma a estarem preparados para dar resposta a um nível diferente de procura, mais alinhada com a dos últimos anos.

Com a progressiva melhoria da qualidade dos sistemas de comunicação, hoje é possível trabalhar em qualquer lugar do mundo que tenha, pelo menos, acesso à Internet. Desta forma, começa timidamente a surgir uma nova tendência: a dos nómadas digitais, que aproveitam para conhecer pessoal e profissionalmente outras regiões do seu país ou mesmo outros países enquanto continuam a trabalhar, graças ao seu computador portátil.

5. Tendências ambientais

Como tendências ambientais denota-se um aumento da consciência ambiental e a existência de catástrofes naturais, cujo risco para cada tipo de incerteza é apresentado na tabela seguinte.

Tipo de Incerteza	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Sector dos Transportes	Risco
Consciência Ambiental	D. Provável	III. Moderado	Alto
Catástrofes Naturais	D. Provável	IV. Crítico	Alto

Com o progressivo agravamento das alterações climáticas, parece haver tendência para uma cada vez maior consciência ambiental, em especial das gerações mais novas. Sendo a Região Autónoma dos Açores uma das regiões do país em que a natureza se encontra mais preservada (tendo mesmo sido distinguida, em 2010, com duas das Sete Maravilhas Naturais de Portugal), a probabilidade de a população local apoiar iniciativas relacionadas com a consciência ambiental é muito elevada. Contudo, acredita-se que o impacto deste aspeto no setor dos transportes seja moderado na próxima década, uma vez que a implementação de medidas de cariz ambiental e respetiva adesão das sociedades é de transição lenta e requer investimentos em frota e equipamentos complementares elevados. No entanto, o risco associado é alto e a estratégia do Plano de Transportes é a de fomentar a sustentabilidade do setor, pelo que a implementação de medidas focadas na sustentabilidade ambiental fazem parte dos seus objetivos estratégicos.

Tendo em conta a sua génese vulcânica e localização geográfica, a R.A.A. apresenta-se especialmente vulnerável às catástrofes naturais e fenómenos meteorológicos adversos. Desta forma, a ocorrência de um destes eventos é provável e o grau de impacto no sistema de transportes, nomeadamente nas infraestruturas, é crítico. Nas últimas décadas, tanto a Região Autónoma dos Açores como a Região Autónoma da Madeira foram atingidas por fenómenos naturais que provocaram avultados danos: a primeira, por um sismo de magnitude de 7,2 graus na Escala de Richter em janeiro de 1980, e a segunda, por um forte temporal em fevereiro de 2010. Ambas as catástrofes comprovaram que a esmagadora maioria do edificado não é suficientemente resiliente a eventos extremos, o que poderá também ser explicado pelas reduzidas condições económicas em que vivem as populações das aldeias mais isoladas. As medidas de mitigação para este caso estão associadas à manutenção de planos de contingência adequados e à existência de uma reserva de investimento para dar resposta a estes acontecimentos quando se revele necessário.

6. Tendências regionais

Os preços de energia cada vez mais elevados, a crescente atratividade turística e a capacidade de financiamento são eventos que serão analisados ao nível de tendências regionais, conforme apresentado na tabela que se segue.

Tipo de Incerteza	Grau de Probabilidade de Ocorrência	Grau de Impacto no Setor	Risco
Preços da Energia cada vez mais elevados	E. Muito provável	IV. Alto	Muito Alto
Atratividade Turística	E. Muito Provável	IV. Alto	Muito Alto
Capacidade de Financiamento	C. Moderado	IV. Crítico	Alto

Portugal apresenta-se como um dos países da Europa em que o preço da energia é mais elevado. Entre outras razões, este facto explica-se pela aplicação da taxa máxima do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) ao consumo de eletricidade e de gás e pela forte aposta que o país imprimiu na primeira década do século XXI no desenvolvimento das energias renováveis, para além das consequências nefastas que a guerra da Rússia na Ucrânia tem provocado neste aspeto, fazendo com que a probabilidade de uma crescente subida dos preços da energia pareça ser, ainda, muito provável, dada a incerteza do panorama futuro a nível mundial.

Consequentemente, o impacto no setor dos transportes estima-se muito alto, uma vez que uma significativa subida dos preços da energia (ou, neste caso, dos combustíveis) poderá conduzir a que os consumidores procurem meios de transporte mais económicos, tais como os transportes públicos ou as deslocações de bicicleta ou de trotinete. Adicionalmente, esta tendência afeta diretamente a capacidade de implementação de algumas medidas de cariz ambiental por parte dos gestores de infraestruturas de transporte. Neste caso, as medidas de mitigação poderão passar pelo fortalecimento prévio da aposta nas energias renováveis por forma a fomentar a autonomia energética da R.A.A. no que diz respeito à produção e, consequentemente, ser menos afetada pelas tendências mundiais.

Muito embora a pandemia tenha subitamente interrompido a tendência para continuar a descobrir novos locais dentro ou fora do país, esta não aparenta ter motivado alguma alteração nos próximos anos. Assim sendo, e tendo em conta o forte impulso que o turismo conheceu no nosso país na última década, a probabilidade de a R.A.A. continuar a mostrar-se fortemente atrativa para nacionais e estrangeiros demonstra ser muito alta. Adicionalmente, o impacto que poderá apresentar no setor dos transportes é alto, uma vez que os turistas têm uma importância considerável na procura dos serviços de transporte, especialmente na época sazonal. Face à combinação destes aspetos, o risco apresenta-se então como muito alto. Sendo uma das incertezas consideradas críticas durante a fase de planeamento estratégico, o Plano de Transportes já considera algumas medidas de mitigação preventivas, como a elaboração de estudos para preparação das infraestruturas e sistemas de transporte para diferentes cenários de procura.

Dado o enquadramento socioeconómico da R.A.A., a sua capacidade de financiamento depende, em grande parte, dos apoios nacionais e comunitários que têm sido preponderantes no desenvolvimento da Região Autónoma dos Açores. Neste contexto, a implementação de medidas preconizadas em planos estratégicos, independentemente do setor, é, na maior parte das vezes, realizada com incentivos financeiros a nível europeu e nacional. Assim sendo, de facto, existe uma capacidade de financiamento para a manutenção, operação e melhorias com recurso a financiamentos nacionais e comunitários. No entanto, para mudanças mais radicais como renovações de frotas dos vários modos de transporte e investimentos complementares que não apresentam viabilidade económica, à partida, devido à baixa densidade populacional, existem riscos elevados de não se obter o financiamento necessário. Assim sendo, a R.A.A. deverá estar preparada para uma implementação do Plano de Transportes no que se refere à descarbonização do setor dos transportes ao longo de um horizonte temporal mais alargado.

Anexos – Mapeamento de Investimentos 2021- 2030

Anexo I: Investimentos previstos ao nível de equipamentos e infraestruturas aeroportuárias (2021-2030)

Para a ilha Terceira, prevêem-se investimentos referentes à reabilitação do antigo hangar da NAVY e respetiva transformação em escritórios e salas de embarque, bem como a remodelação do 3º piso Check-in e aquisição de um novo sistema de tratamento de bagagem. Paralelamente identifica-se a remodelação da placa “Charlie” e Taxiways “alfa” e “bravo”, o aumento da placa “Charlie” e a aquisição de radar meteorológico.

Na ilha da Graciosa, prevê-se o lançamento da empreitada de requalificação e ampliação da Aerogare, bem como a ampliação e alargamento da pista do Aeródromo da Graciosa como forma de garantir o cumprimento dos requisitos regulamentares e a empreitada de remodelação do SSLCI para beneficiação do edifício. Em termos de equipamentos destacam-se investimentos no âmbito da substituição de equipamentos de comunicação Terra-Ar, a aquisição de viaturas de combate a incêndios, de varredoras adstritas à limpeza da pista e de placa de estacionamento, de uma viatura *rescue* para equipamento de desencarceramento com o objetivo de garantir a capacidade de resposta a acidentes no Aeródromo, bem como de uma viatura *Follow-Me* com intuito de dotar o SOA de meio de transporte próprio. Acrescenta-se o fornecimento e montagem de AVAC para o SLCI para climatização do espaço e aquisição de um Sistema de Afastamento de Aves.

Salienta-se, ainda, a substituição dos sensores de meteorologia e *upgrade* do sistema existente, a aquisição de meios de socorro no MAR, a substituição de equipamentos e a publicação de aproximação por Navegação Autónoma como substituição do NDB que, por sua vez, constitui um investimento importante no setor aéreo na ilha.

Relativamente à ilha de São Jorge, prevêem-se investimentos relativos à construção de uma nova vedação periférica que inclui VOR-DME, a substituição dos sensores de meteorologia e *upgrade* do sistema existente, a remodelação e ampliação da Aerogare, a remodelação do SSLCI, a execução do *grooving* da pista do Aeródromo, a construção do armazém de material de placa e a ampliação do parque de estacionamento das viaturas.

Salienta-se ainda o investimento previsto referente ao procedimento de substituição do VOR-DME com a finalidade de guarnecer o Aeródromo de um novo *hardware* e *software*, a aquisição de um sistema de afastamento de aves, a aquisição de novo equipamento de rastreio/transportadores e de meios de socorro MAR, a aquisição de diversas viaturas, nomeadamente de combate a incêndios, *rescue* para equipamentos de desencarceramento e varredoras para limpeza da pista de placa de estacionamento e ainda de viatura *Follow-Me*. Refere-se ainda o investimento previsto na instalação de CCTV na Aerogare e o fornecimento e montagem de AVAC para a SLCI para climatização do espaço.

Na ilha do Pico prevêem-se investimentos em empreitadas de ampliação e requalificação da pista e remodelação da aerogare, ampliação do parque de estacionamento das viaturas, assim como a remarcação da construção de uma nova vedação periférica que inclui NDB e de remodelação do SSLCI. Salienta-se, também, a aquisição do novo sistema de iluminação para a pista, incluindo luzes de obstáculos na pista 09, a remarcação da sinalização horizontal, a publicação de aproximação por navegação autónoma, em substituição do NDB, a aquisição de meios de socorro no MAR, a substituição de equipamentos de comunicação Terra-Ar, instalação de sistemas de tratamento de água dos reservatórios e a aquisição de pórtico e de sistema de retorno de caixas para R.X. da bagagem de mão.

Encontra-se igualmente prevista a aquisição de viaturas de combate a incêndios e viatura *rescue* para equipamento de desencarceramento, aquisição de viatura *Follow-Me*, aquisição de varredores, bem como a

aquisição de novo equipamento de rastreio/transportadores, a substituição dos sensores de meteorologia e *upgrade* do sistema existente e a substituição do ILS-DME.

Prevê-se ainda que ocorra o desgaste de vegetação e árvores na periferia do aeródromo, fornecimento e montagem de AVAC na Zona de Acesso ao Público do armazém de cargas, criação de espaços para depósito de bagagem na Aerogare incluindo a aquisição de cacifos, aquisição de *ambulift* para PMR até ao A321 e ainda a aquisição de um sistema de afastamento de aves.

Na ilha das Flores salienta-se a empreitada de remodelação e ampliação da Aerogare, nomeadamente em relação ao átrio, *check-in* e espera por passageiro e ar condicionado e a empreitada de ampliação do parque de estacionamento das viaturas.

Na ilha do Corvo, os investimentos no setor aéreo compreendem a requalificação da aerogare do Corvo por forma a cumprir com regras de segurança para voos comerciais com mais de 18 passageiros e regras de prevenção de incêndios, assim como a certificação do edifício de socorros de acordo com a regulamentação EASA. Destacam-se igualmente os investimentos relacionados com empreitadas de construção de uma nova vedação periférica e de pavimentação da pista do Corvo e a aquisição de diversos equipamentos, nomeadamente de uma viatura *rescue* para equipamento de desencarceramento, a aquisição de meios de socorro no MAR, a aquisição de carro pequeno para limpeza de pista e placa de estacionamento, a aquisição de um sistema de afastamento de aves a substituição tanto dos sensores de meteorologia e *upgrade* do sistema existente como de equipamentos de comunicação terra-ar.

O montante total de investimento prioritário para setor dos transportes aéreos, para o período 2021-2030, ascende a 107.769.233,00€, a cofinanciar por fundos comunitários.

Para além dos custos de investimento inicial foram estimados os custos de manutenção anuais, a suportar pela R.A.A., bem como no âmbito das receitas próprias geradas pelos operadores regionais intervenientes nas atividades de transporte aéreo.

Deste modo, estão asseguradas as fontes de financiamento para cobrir os custos dos investimentos planeados, bem como para os custos de exploração e manutenção, tanto no âmbito do cofinanciamento por fundos comunitários, como no âmbito dos planos de negócio das entidades exploradas das infraestruturas planeadas e existentes, para além das verbas previstas nos Planos e Orçamentos Anuais do Governo Regional.

Neste sentido, apresenta-se a seguir o mapa com os investimentos considerados prioritários, numa perspetiva do aumento da capacidade e melhoria da qualidade dos serviços de transporte aéreo, no âmbito das políticas regionais conduzidas pelo Governo Regional, em resposta às necessidades da procura, sendo um setor considerado fundamental para a coesão económica e social da R.A.A..

Tabela 9. Mapeamento de Investimentos para o Setor Aéreo (2021-2030)

Investimentos previstos para o Setor Aéreo (2021-2030)															
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Terceira	Radار meteorológico	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €											
	Remodelação do 3º Piso Check-in e aquisição de um novo sistema de tratamento de bagagem	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €											
	Reabilitação do antigo hangar da NAVY e respetiva transformação em escritórios e salas de embarque	6 650 000,00 €	5 652 500,00 €	997 500,00 €											
	Remodelação da placa "Charlie" e Taxiways "Alfa" e "Bravo"	6 650 000,00 €	5 652 500,00 €	997 500,00 €											
	Aumento da placa "Charlie" - Fase II	7 200 000,00 €	6 120 000,00 €	1 080 000,00 €											
	Aumento da placa "Charlie" - Fase III	7 500 000,00 €	6 375 000,00 €	1 125 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	150 500,00 €	-	150 500,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	30 250 500,00 €	25 585 000,00 €	4 665 500,00 €											
Graciosa	Requalificação e Ampliação da Aerogare	7 381 233,00 €	6 274 048,05 €	1 107 184,95 €											
	Empreitada de Ampliação e Alargamento da Pista	16 000 000,00 €	13 600 000,00 €	2 400 000,00 €											
	Empreitada de Remodelação do SSLCI	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €											
	Aquisição de Viaturas de Combate a Incêndios	850 000,00 €	722 500,00 €	127 500,00 €											
	Aquisição de Viatura <i>Rescue</i> para Equipamento de Desencarceramento	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €											
	Aquisição de Viatura <i>Follow-Me</i> Elétrica	35 000,00 €	-	35 000,00 €											
	Substituição dos Sensores de Meteorologia e Upgrade do Sistema Existente	250 000,00 €	-	250 000,00 €											
	Substituição de Equipamentos de Comunicação Terra-Ar	15 000,00 €	-	15 000,00 €											
	Aquisição de Varredora Elétrica (carro grande)	120 000,00 €	-	120 000,00 €											
	Aquisição de um Sistema de Afastamento de Aves	25 000,00 €	-	25 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	125 000,00 €	-	125 000,00 €											
Sub-total do investimento, incluindo manutenção	25 601 233,00 €	21 276 548,05 €	4 324 684,95 €												

Investimentos previstos para o Setor Aéreo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
São Jorge	Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica (inclui vedação VOR-DME)	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Empreitada de substituição integral da cobertura da Aerogare	400 000,00 €	340 000,00 €	60 000,00 €										
	Empreitada de Remodelação do SSLCI	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Empreitada de Ampliação do Parque de Estacionamento das Viaturas	300 000,00 €	-	300 000,00 €										
	Empreitada de Execução do <i>Grooving</i> da Pista	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Aquisição de Viaturas de Combate a Incêndios	850 000,00 €	722 500,00 €	127 500,00 €										
	Aquisição de R.X de bagagem de mão e R.X. de carga dual-view	350 000,00 €	297 500,00 €	52 500,00 €										
	Aquisição de Viatura <i>Rescue</i> para Equipamento de Desencarceramento	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Aquisição de Viatura <i>Follow-Me</i> Elétrica	35 000,00 €	-	35 000,00 €										
	Substituição dos Sensores de Meteorologia e Upgrade do Sistema Existente	250 000,00 €	-	250 000,00 €										
	Aquisição de Varredora Elétrica (carro grande)	120 000,00 €	-	120 000,00 €										
	Aquisição de um Sistema de Afastamento de Aves	25 000,00 €	-	25 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	70 000,00 €		70 000,00 €										
Sub-total do investimento, incluindo manutenção	4 200 000,00 €	2 890 000,00 €	1 310 000,00 €											
Pico	Empreitada de Ampliação e Requalificação da Pista	30 000 000,00 €	25 500 000,00 €	4 500 000,00 €										
	Empreitada de Remodelação da envolvente de chapa metálica da Aerogare	1 200 000,00 €	1 020 000,00 €	180 000,00 €										
	Empreitada de Remarcação da Sinalização Horizontal	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €										
	Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica (inclui vedação NDB)	563 000,00 €	478 550,00 €	84 450,00 €										
	Empreitada de Remodelação do SSLCI	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Aquisição de Viaturas de Combate a Incêndios	850 000,00 €	722 500,00 €	127 500,00 €										
	Aquisição de R.X. de carga dual-view	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Aquisição de Viatura <i>Rescue</i> para Equipamento de Desencarceramento	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Aquisição de Viatura <i>Follow-Me</i> Elétrica	35 000,00 €	-	35 000,00 €										

Investimentos previstos para o Setor Aéreo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Substituição dos Sensores de Meteorologia e Upgrade do Sistema Existente	250 000,00 €	-	250 000,00 €										
	Substituição do ILS-DME	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €										
	Substituição de Equipamentos de Comunicação Terra-Ar	15 000,00 €	12 750,00 €	2 250,00 €										
	Empreitada de Ampliação do Parque de Estacionamento das Viaturas	400 000,00 €	-	400 000,00 €										
	Aquisição de Varredora Elétrica (carro grande)	120 000,00 €	-	120 000,00 €										
	Aquisição de um Sistema de Afastamento de Aves	25 000,00 €	-	25 000,00 €										
	Fornecimento e montagem de AVAC na Aerogare	1 115 500,00 €	948 175,00 €	167 325,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	140 000,00 €	-	140 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	37 513 500,00 €	31 061 975,00 €	6 451 525,00 €										
Flores	Empreitada de Remodelação da cobertura e da envolvente exterior	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €										
	Empreitada de Ampliação do Parque de Estacionamento das Viaturas	250 000,00 €	-	250 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	10 000,00 €	-	10 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	1 760 000,00 €	1 275 000,00 €	485 000,00 €										
Corvo	Empreitada de Construção de uma Nova Vedação Periférica	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Aquisição de Viatura Rescue para Equipamento de Desencarceramento	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Substituição dos Sensores de Meteorologia e Upgrade do Sistema Existente	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €										
	Empreitada de Repavimentação da Pista	2 500 000,00 €	2 125 000,00 €	375 000,00 €										
	Substituição de Equipamentos de Comunicação Terra-Ar	15 000,00 €	-	15 000,00 €										
	Aquisição de um Carro Pequeno de Aspiração	18 000,00 €	-	18 000,00 €										
	Aquisição de um Sistema de Afastamento de Aves	21 000,00 €	-	21 000,00 €										

Investimentos previstos para o Setor Aéreo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Empreitada de Ampliação e Requalificação da Aerogare do Corvo de forma a cumprir com regras de segurança para voos comerciais com mais de 18 passageiros e regras de prevenção de incêndios. Certificação do edifício de socorros de acordo com a regulamentação EASA	5 000 000,00 €	4 250 000,00 €	750 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	90 000,00 €	-	90 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	8 444 000,00 €	7 055 000,00 €	1 389 000,00 €										
	Total do investimento previsto (s/ custos manutenção) (1)	107 183 733,00 €	89 143 523,05 €	18 040 209,95 €										
	Total estimativa de custos anuais de manutenção (2)	585 500,00 €	-	585 500,00 €										
	Total do investimento previsto para o Setor Aéreo (1) + (2)	107 769 233,00 €	89 143 523,05 €	18 625 709,95 €										

Anexo II: Investimentos previstos ao nível de equipamentos e infraestruturas portuárias (2021-2030)

Na ilha de Santa Maria, destaca-se o investimento previsto na ampliação do cais comercial de Vila do Porto, rampa *ro-ro* no cais comercial, na consolidação da falésia de Vila do Porto, na construção de salas de *check-in* e *check-out* na gare de passageiros, na construção de balneários e lavandaria para a Marina de Vila do Porto e na ampliação do Terraplino de embarcações de recreio de Vila do Porto. Prevê-se, ainda, a realização de outros investimentos em infraestruturas e equipamentos, como seja em empilhadores, lancha de pilotos, equipamento para a oficina, grua e viaturas, bem como a beneficiação de estradas, nomeadamente ao nível da repavimentação e melhoria das condições de drenagem das estradas.

Na ilha de São Miguel, salienta-se a ampliação do Terminal de Passageiros e da Gare Marítima das Portas do Mar em Ponta Delgada, o reforço do manto de proteção do molhe do Porto de Ponta Delgada, a construção do terraplino para embarcações de recreio no Porto de Ponta Delgada, a aquisição de diversos equipamentos, entre eles empilhadores, gruas, rebocadores, pórtico, tremonha, viaturas, atrelados, etc., que permitirão munir a infraestrutura portuária de melhores condições de operacionalidade. Entre outros investimentos refira-se a necessidade de melhorar as condições de agitação da marina nascente de Ponta Delgada (2ª fase) e de construir o edifício para apoio às empresas da atividade marítimo-turística e arranjos exteriores como rúbricas mais significativas.

Dos investimentos previstos realizar na ilha Terceira menciona-se a requalificação do Terminal Multiusos do Porto da Praia da Vitória, a construção do Terminal de Cruzeiros/Passageiros da Praia da Vitória e a aquisição de diversos equipamentos, como sejam empilhadores, viaturas, rebocador, grua, entre outros. Como investimento representativo menciona-se ainda a expansão da Zona de Atividades Industriais e Logísticas do Porto da Praia da Vitória, o reordenamento do saco da zona sudoeste do porto da Praia da Vitória, a requalificação do edifício do Porto das Pipas em Angra do Heroísmo, a reabilitação do terraplino para estacionamento de embarcações a seco, a construção da nova ponte-cais do Porto da Praia da Vitória, a reabilitação do *Hydrolift* e parque de estacionamento de embarcações da Praia da Vitória e ainda o reforço da fundação do muro de suporte da estrada Gaspar Corte Real e Pero de Barcelos em Angra do Heroísmo.

Na ilha da Graciosa prevê-se diversos investimentos em infraestruturas, nomeadamente na requalificação do Porto da Praia da Graciosa, incluindo a ampliação do cais e a construção da gare marítima de passageiros, bem como na repavimentação do Cais do Porto da Praia da Graciosa. Prevê-se igualmente que sejam adquiridos diversos equipamentos, entre os quais empilhadores, viatura mista de passageiros, pórtico de varagem e grua do tipo todo-o-terreno.

Para a ilha de São Jorge, pretende-se proceder à requalificação e ampliação da Marina das Velas, a substituição da rede de abastecimento de água a navios, incluindo novo reservatório no porto, o aumento da cota de coroamento do cais e a repavimentação parcial do terraplino do Porto das Velas e a aquisição de diversos equipamentos, entre os quais empilhadores, pórtico, viatura e gruas.

Do mesmo modo, para o período 2021-2030 encontra-se planeado um conjunto de investimentos para a ilha do Pico, considerando-se como prioritários a construção de quebra-mar destacado para proteção da bacia portuária do porto da Madalena, da agitação do quadrante N-NW, a ampliação do molhe-cais e reordenamento do Porto de São Roque do Pico e a construção do Núcleo de Recreio Náutico dos Portos de São Roque e da Madalena, bem como a construção do quebra-mar de proteção ao terraplino do pescador

de Santana e pavimentação do terraplano para estacionamento de invernagem das embarcações de recreio no Porto da Madalena. Estima-se, ainda, que sejam adquiridos equipamentos com intuito de melhorar as condições de operacionalidade das infraestruturas desta ilha.

Dos investimentos previstos na ilha do Faial destaca-se a requalificação do Porto Comercial da Horta, que inclui o reperfilamento do cais comercial e o aumento da cota de coroamento, a reabilitação e adaptação do edifício no Porto da Horta para instalação de serviços administrativos, administração e operações portuárias, reabilitação e ampliação do Pavilhão Náutico da Horta, bem como a reabilitação e reforço da estrutura flutuante na bacia Norte e Sul da Marina da Horta e a reconstrução do edifício de serviços da bacia Norte da Marina da Horta, incluindo infraestruturas sanitárias e lavandaria de apoio. Serão ainda adquiridos diversos equipamentos de suporte, entre eles, empilhadores, auto grua, camião com grua, tratores, viaturas, atrelados, pórtico e rebocadores, para além de equipamentos para a oficina.

Na ilha das Flores prevê-se a realização de diversos investimentos, nomeadamente para a construção do novo porto e melhoria das condições de abrigo e ampliação, do Núcleo de Recreio Náutico do porto as Lajes das Flores. Encontra-se ainda prevista a aquisição de diversos equipamentos, entre os quais uma auto grua, dois empilhadores, um pórtico, uma viatura ligeira mista e equipamento para a oficina.

Os investimentos a realizar na ilha do Corvo estão relacionados com a aquisição de equipamentos e infraestruturas, nomeadamente a criação de condições de segurança no Parque para armazenamento dos combustíveis da ilha do Corvo, no porto das Lajes das Flores e a aquisição de equipamento, designadamente empilhadores de garfos, grua portuária e camião de contentores e construção de abrigo.

Existem ainda investimentos transversais a todas as ilhas, nomeadamente a instalação de postos de abastecimento de GNL/hidrogénio e/ou outras energias renováveis em portos RTE-T (S. Miguel/Terceira/Faial/Flores); implementação de sistema de iluminação eficiente utilizando tecnologias verdes; elaboração de estudo para projetos de inovação, transição digital e energética; realização do estudo sobre o transporte marítimo de passageiros; a aquisição de navio(s); elaboração dos planos diretores dos diversos Portos sob jurisdição da Portos dos Açores, S.A.; aquisição de lancha de pilotos; a aquisição de defensas para todos os portos; controlo de energia e água nas marinas; fornecimento de energia; segurança portuária e gestão de parques e outro software; implementação do ISPS dos portos; dragagem dos Portos de São Roque do Pico, Velas de São Jorge, Praia da Graciosa, Vila do Porto e Calheta de São Jorge.

No mapa de investimentos que se apresenta abaixo, são elencados os investimentos considerados prioritários, numa promoção de melhorias e na evolução do setor do transporte marítimo, de acordo com as políticas do Governo da R.A.A..

O montante total de investimento prioritário para setor dos transportes marítimos, para o período 2021-2030, ascende a 741.569.433,42€, a cofinanciar por fundos comunitários.

Para além dos custos de investimento inicial foram estimados os custos de manutenção anuais, a suportar pela R.A.A., bem como no âmbito das receitas próprias geradas pelos operadores regionais intervenientes nas atividades de transporte marítimo.

Deste modo, estão asseguradas as fontes de financiamento para cobrir os custos dos investimentos planeados, bem como para os custos de exploração e manutenção, tanto no âmbito do cofinanciamento por fundos comunitários, como no âmbito dos planos de negócio das entidades exploradas das infraestruturas planeadas e existentes, para além das verbas previstas nos Planos e Orçamentos Anuais do Governo Regional.

Tabela 10. Mapeamento de Investimentos para o Setor Marítimo (2021-2030)

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Santa Maria	Empreitada de consolidação da falésia de Vila do Porto	2 130 000,00 €	1 810 500,00 €	319 500,00 €										
	Empreitada de construção de salas de <i>check-in</i> e <i>check-out</i> na gare de passageiros Vila do Porto	55 000,00 €	-	55 000,00 €										
	Empreitada de construção de balneários e lavandaria para a Marina de Vila do Porto	259 400,00 €	-	259 400,00 €										
	Obra de reparação dos mantos proteção da cabeça e do molhe, repavimentação da plataforma do cais e reabilitação das infraestruturas do porto comercial de Vila do Porto, no âmbito dos prejuízos decorrentes da passagem do furacão Lorenzo	22 156 400,16 €	18 832 940,14 €	3 323 460,02 €										
	Desassoreamento à cota -8ZH	2 000 000,00 €	1 700 000,00 €	300 000,00 €										
	Ampliação do Terraplino de embarcações de recreio de Vila do Porto	2 000 000,00 €	-	2 000 000,00 €										
	Beneficiação das estradas do porto de Vila do Porto	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador telescópico 45 ton.	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 33 ton.	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €										
	Aquisição de 1 viatura ligeira elétrica	20 000,00 €	-	20 000,00 €										
	Aquisição de equipamento para a oficina	25 000,00 €	-	25 000,00 €										
	Aquisição de lancha de pilotos	1 000 000,00 €	850 000,00 €	150 000,00 €										
	Aquisição de grua telescópica 40 ton. a 20 metros com spreader elétrico	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	138 833,76 €	-	138 833,76 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	33 018 633,92 €	25 942 340,14 €	7 076 293,78 €										

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Obra de reparação do molhe de proteção, do muro cortina e das infraestruturas do porto comercial de Ponta Delgada, no âmbito dos prejuízos decorrentes da passagem do furacão Lorenzo	27 430 931,79 €	23 316 292,02 €	4 114 639,77 €										
São Miguel	Reforço do manto de proteção do molhe do Porto de Ponta Delgada	21 000 000,00 €	17 850 000,00 €	3 150 000,00 €										
	Substituição da cobertura do edifício-administrativo do Porto de Ponta Delgada e tratamento das estruturas para combate às térmitas	218 000,00 €	-	218 000,00 €										
	Substituição da Rede média tensão e força motriz do Porto de Ponta Delgada	320 000,00 €	272 000,00 €	48 000,00 €										
	Melhoramento das condições de agitação da marina nascente de Ponta Delgada - 2ª fase	1 200 000,00 €	-	1 200 000,00 €										
	Empreitada de Construção de Solário e vedação na Piscina Natural do Porto de Ponta Delgada	250 500,00 €	-	250 500,00 €										
	Construção de Edifício para apoio às empresas da atividade Marítimo-Turística e arranjos exteriores	2 000 000,00 €	-	2 000 000,00 €										
	Reabilitação das Estradas do Porto de Ponta Delgada	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €	600 000,00 €										
	Sala de Espera na Gare das Portas do Mar	315 000,00 €	-	315 000,00 €										
	Requalificação do edifício das antigas oficinas do porto de Ponta Delgada	558 050,00 €	-	558 050,00 €										
	Reabilitação das galerias do muro cortina no porto de Ponta Delgada	380 000,00 €	323 000,00 €	57 000,00 €										
	Zona para estacionamento de viaturas pesadas antes da báscula, com controlo em sinalética luminosa	950 000,00 €	807 500,00 €	142 500,00 €										
	Aquisição de <i>Spreader</i> telescópico automático	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €										
	Aquisição de 2 gruas portuárias 100 ton.	9 070 000,00 €	7 709 500,00 €	1 360 500,00 €										
	Aquisição de 4 empilhadores telescópicos 45 ton.	2 400 000,00 €	2 040 000,00 €	360 000,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 33 ton.	1 050 000,00 €	892 500,00 €	157 500,00 €										
Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)															
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Terceira	Aquisição de 1 empilhador telescópico rotativo 26 m.	240 000,00 €	204 000,00 €	36 000,00 €											
	Aquisição de 2 rebocadores	15 000 000,00 €	12 750 000,00 €	2 250 000,00 €											
	Aquisição de 1 pórtico de varagem 75 ton.	750 000,00 €	637 500,00 €	112 500,00 €											
	Aquisição de 1 tremonha para clínquer	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €											
	Aquisição de 15 viaturas ligeiras elétricas	300 000,00 €	-	300 000,00 €											
	Aquisição de equipamento para a oficina	25 000,00 €	-	25 000,00 €											
	Aquisição de 1 atrelado auto prop. 75 ton.	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €											
	Sistema de sucção para granéis	5 000 000,00 €	4 250 000,00 €	750 000,00 €											
	Aquisição de 1 lancha pilotos	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	743 514,14 €	-	743 514,14 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	96 709 995,93 €	77 434 942,02 €	19 275 053,91 €											
	Requalificação do Terminal Multiusos do Porto da Praia da Vitória	30 000 000,00 €	25 500 000,00 €	4 500 000,00 €											
	Beneficiação e Ampliação da Gare de Passageiros da Praia da Vitória	2 200 000,00 €	1 870 000,00 €	330 000,00 €											
	Reforço da fundação do muro de suporte da estrada Gaspar Côrte Real e Pêro de Barcelos em Angra do Heroísmo	1 700 000,00 €	1 445 000,00 €	255 000,00 €											
	Requalificação do Edifício do Porto das Pipas em Angra do Heroísmo	2 400 000,00 €	2 040 000,00 €	360 000,00 €											
	Reordenamento do saco da zona sudoeste do porto da Praia da Vitória	3 650 000,00 €	3 102 500,00 €	547 500,00 €											
	Requalificação das infraestruturas de abastecimento a navios no cais da Praia da Vitória	3 000 000,00 €	2 550 000,00 €	450 000,00 €											
Projeto para a concessão do centro de invernação e de reparação / manutenção naval na zona do Núcleo de Pescas da Praia da Vitória	50 000,00 €	-	50 000,00 €												

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Ampliação das oficinas do porto da Praia da Vitória	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Reforço do molhe do porto da Praia da Vitória	25 000 000,00 €	21 250 000,00 €	3 750 000,00 €										
	Aquisição de vassoura mecânica para o porto da Praia da Vitória	150 000,00 €	127 500,00 €	22 500,00 €										
	Aquisição de 2 gruas portuárias 100 ton.	9 070 000,00 €	7 709 500,00 €	1 360 500,00 €										
	Aquisição de 1 <i>spreader</i> telescópico automático	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 33 ton.	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €										
	Aquisição de 3 empilhadores telescópicos 45 ton.	1 800 000,00 €	1 530 000,00 €	270 000,00 €										
	Aquisição de 1 atrelado auto prop. 50 ton.	160 000,00 €	136 000,00 €	24 000,00 €										
	Aquisição de 1 viatura de carga 7,5 ton. com grua	60 000,00 €	51 000,00 €	9 000,00 €										
	Aquisição de 4 viaturas mistas elétricas	120 000,00 €	-	120 000,00 €										
	Aquisição de 1 tremonha	125 000,00 €	106 250,00 €	18 750,00 €										
	Aquisição de 3 viaturas ligeiras de mercadorias elétricas	75 000,00 €	-	75 000,00 €										
	Aquisição de equipamento para a oficina	40 000,00 €	-	40 000,00 €										
	Concessão do <i>Hydrolift</i> e parque de estacionamento de embarcações da Praia da Vitória	25 000,00 €	-	25 000,00 €										
	Aquisição de 1 rebocador	7 500 000,00 €	6 375 000,00 €	1 125 000,00 €										
	Equipamentos portuários - Estruturas Flutuantes da Marina de Angra, incluindo montagem	400 000,00 €	-	400 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	488 558,50 €	-	488 558,50 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	89 347 558,50 €	74 926 650,00 €	14 420 908,50 €										
Graciosa	Requalificação do Porto da Praia da Graciosa, incluindo a ampliação do cais e construção de gare marítima de passageiros	3 575 000,00 €	3 038 750,00 €	536 250,00 €										
	Repavimentação do Cais do Porto da Praia da Graciosa	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 33 ton.	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €										

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)															
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
	Aquisição de 1 empilhador telescópico 45 ton.	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €											
	Aquisição de 1 viatura mista elétrica	30 000,00 €	-	30 000,00 €											
	Aquisição de 1 pórtico de varagem para o Porto da Graciosa	350 000,00 €	297 500,00 €	52 500,00 €											
	Aquisição de uma grua do tipo todo-o-terreno, com capacidade nominal de 60,0 toneladas para o Porto da Graciosa	750 000,00 €	637 500,00 €	112 500,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	57 565,00 €	-	57 565,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	7 496 565,00 €	6 297 650,00 €	1 198 915,00 €											
São Jorge	Requalificação e ampliação da Marina das Velas	7 000 000,00 €	-	7 000 000,00 €											
	Substituição da rede de abastecimento de água a navios, incluindo novo reservatório no Porto das Velas	800 000,00 €	680 000,00 €	120 000,00 €											
	Aumento da cota de coroamento do cais para + 3,60 m (ZH) e repavimentação parcial do terraplano do Porto das Velas	1 800 000,00 €	1 530 000,00 €	270 000,00 €											
	Construção do Núcleo de Recreio Náutico na Calheta	210 000,00 €	-	210 000,00 €											
	Aquisição de 1 auto grua tipo estaleiro (rt) 30 ton.	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €											
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 33 ton.	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €											
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 3,5 ton.	54 500,00 €	46 325,00 €	8 175,00 €											
	Aquisição de 1 pórtico de varagem 50 ton.	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €											
	Aquisição de 1 viatura ligeira elétrica	20 000,00 €	-	20 000,00 €											
	Aquisição de grua telescópica 40 ton. a 20 metros com spreader elétrico	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	49 450,00 €	-	49 450,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	12 858 950,00 €	4 742 575,00 €	8 116 375,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Pico	Reparação do molhe do porto das Lajes do Pico no âmbito dos prejuízos decorrentes do furacão Lorenzo	13 576 568,39 €	11 540 083,13 €	2 036 485,26 €										
	Edifício de Controlo e Apoio ao Núcleo de Recreio Náutico das Lajes do Pico	465 000,00 €	-	465 000,00 €										
	Construção de quebra-mar destacado para proteção da bacia portuária do porto da Madalena, da agitação do quadrante N-NW	40 000 000,00 €	34 000 000,00 €	6 000 000,00 €										
	Construção de infraestruturas para controlo e contenção das Algas do Porto da Madalena	1 186 000,00 €	1 008 100,00 €	177 900,00 €										
	Ampliação do molhe-cais e reordenamento do Porto de São Roque do Pico	44 296 800,00 €	37 652 280,00 €	6 644 520,00 €										
	Reforço do molhe-cais do Porto de São Roque do Pico	10 000 000,00 €	8 500 000,00 €	1 500 000,00 €										
	Proteção da Orla Costeira de São Roque de Pico e ordenamento da baía do Cais do Pico	30 000 000,00 €	25 500 000,00 €	4 500 000,00 €										
	Repavimentação do acesso e do cais comercial do Porto de São Roque do Pico e requalificação das redes técnicas	6 000 000,00 €	5 100 000,00 €	900 000,00 €										
	Requalificação e ampliação do parque de contentores do porto de São Roque do Pico	3 270 000,00 €	2 779 500,00 €	490 500,00 €										
	Construção do Núcleo de Recreio Náutico do Porto de Madalena	6 000 000,00 €	-	6 000 000,00 €										
	Construção do Quebra-mar de proteção ao terraplano do pesqueiro de Santana e pavimentação do Terraplano para estacionamento de embarcações no porto da Madalena	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €	600 000,00 €										
	Ampliação do Núcleo de Recreio Náutico das Lajes do Pico	400 000,00 €	-	400 000,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores telescópicos 45 ton.	1 200 000,00 €	1 020 000,00 €	180 000,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €										
	Aquisição de 1 trator + trela portuário	200 000,00 €	170 000,00 €	30 000,00 €										
	Aquisição de 1 pórtico de varagem 50 ton.	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €										
	Aquisição de 2 viaturas mistas elétricas	60 000,00 €	-	60 000,00 €										
Aquisição de equipamento para a oficina	40 000,00 €	-	40 000,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Aquisição de 1 Empilhador de garfos 33t	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €										
	Aquisição de grua telescópica 40 ton. a 20 metros com spreader elétrico	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	124 961,40 €	-	124 961,40 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	163 553 329,79 €	132 993 863,13 €	30 559 466,66 €										
Faial	Construção de pavilhão de apoio à escola de vela e atividades náuticas do Clube Naval da Horta	300 000,00 €		300 000,00 €										
	Reabilitação e reforço da estrutura flutuante na bacia Norte da Marina da Horta	600 000,00 €		600 000,00 €										
	Reabilitação e reforço da estrutura flutuante na bacia Sul da Marina da Horta	450 000,00 €		450 000,00 €										
	Requalificação do Edifício das Oficinas do Porto da Horta	300 000,00 €	255 000,00 €	45 000,00 €										
	Construção do Edifício de Apoio ao Setor Comercial do Porto da Horta	350 000,00 €		350 000,00 €										
	Requalificação do Porto Comercial da Horta – Obras Terrestres, inclui melhoria das acessibilidades, reabilitação das redes técnicas gerais do Porto e aumento da cota de coroamento para +3,60 m (ZH)	18 077 000,00 €	15 365 450,00 €	2 711 550,00 €										
	Requalificação do Porto Comercial da Horta – Obras Marítimas, construção de molhe-cais de abrigo	50 000 000,00 €	42 500 000,00 €	7 500 000,00 €										
	Reordenamento da Praça Manuel d´Arriaga no Porto da Horta	400 000,00 €		400 000,00 €										
	Reinstalação de serviços de apoio à Marina da Horta no novo edifício de Enraizamento (Marina Norte)	1 680 000,00 €		1 680 000,00 €										
	Projeto para a concessão do centro de inverno e de reparação / manutenção naval no porto da Horta	50 000,00 €		50 000,00 €										
	Aquisição de 2 empilhadores telescópicos 45 ton.	1 200 000,00 €	1 020 000,00 €	180 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 3,5 ton.	54 500,00 €	46 325,00 €	8 175,00 €										
	Aquisição de 2 tratores + trela portuários	400 000,00 €	340 000,00 €	60 000,00 €										
Aquisição de 1 pórtico de varagem 75 ton.	750 000,00 €	637 500,00 €	112 500,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)															
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Flores	Aquisição de 1 atrelado auto prop. 75 ton.	320 000,00 €	272 000,00 €	48 000,00 €											
	Aquisição de 1 viatura mista elétrica	30 000,00 €		30 000,00 €											
	Aquisição de 2 viaturas ligeiras elétricas	40 000,00 €		40 000,00 €											
	Aquisição de equipamento para a oficina	40 000,00 €		40 000,00 €											
	Aquisição de 1 rebocador	7 500 000,00 €	6 375 000,00 €	1 125 000,00 €											
	Aquisição de 1 camião com grua	75 000,00 €	63 750,00 €	11 250,00 €											
	Aquisição de grua telescópica 40 ton. A 20 metros com spreader elétrico	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €	225 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	188 428,50 €		188 428,50 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	84 304 928,50 €	68 150 025,00 €	16 154 903,50 €											
	Aquisição de 1 auto grua tipo estaleiro (rt) 80 ton.	950 000,00 €	807 500,00 €	142 500,00 €											
	Aquisição de 2 empilhadores de garfos 3,5 ton.	109 000,00 €	92 650,00 €	16 350,00 €											
	Aquisição de 1 báscula 16m	40 000,00 €	34 000,00 €	6 000,00 €											
	Aquisição de pórtico de varagem 50 ton.	600 000,00 €	510 000,00 €	90 000,00 €											
	Aquisição de 1 viatura mista elétrica	30 000,00 €		30 000,00 €											
	Aquisição de equipamento para a oficina	20 000,00 €		20 000,00 €											
	Construção do novo porto das Lajes das Flores - Lorenzo	174 801 050,00 €	148 580 892,50 €	26 220 157,50 €											
	Proteção de emergência à Ponte-cais do porto das Lajes das Flores - Efrain	6 500 000,00 €	5 525 000,00 €	975 000,00 €											
	Construção da gare marítima no porto de Santa Cruz, ilha das Flores	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €											
	Melhoria das condições de abrigo e ampliação, do Núcleo de Recreio Náutico do porto as Lajes das Flores	3 000 000,00 €		3 000 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	144 646,26 €		144 646,26 €											
Sub-total do investimento, incluindo manutenção	186 694 696,26 €	155 975 042,50 €	30 719 653,76 €												

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Corvo	Parque para armazenamento dos combustíveis para a ilha do Corvo, no porto da Casa	140 000,00 €	119 000,00 €	21 000,00 €										
	Construção de Gare Marítima do porto da Casa	500 000,00 €	425 000,00 €	75 000,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 33 ton.	525 000,00 €	446 250,00 €	78 750,00 €										
	Aquisição de 1 grua portuária 50 ton.	419 000,00 €	356 150,00 €	62 850,00 €										
	Aquisição de 1 empilhador de garfos 3,5 ton.	54 500,00 €	46 325,00 €	8 175,00 €										
	Camião de contentores sideloader	200 000,00 €		200 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	28 439,00 €		28 439,00 €										
Sub-total do investimento, incluindo manutenção	1 866 939,00 €	1 392 725,00 €	474 214,00 €											
Não desagregado	Aquisição de lancha de pilotos - Angra do Heroísmo, Flores e de reserva	1 000 000,00 €	850 000,00 €	150 000,00 €										
	Elaboração dos planos diretores dos diversos portos sob jurisdição da PA	2 000 000,00 €		2 000 000,00 €										
	Aquisição de defensas para todos os portos	3 040 000,00 €	2 584 000,00 €	456 000,00 €										
	Elaboração de estudo para projetos de inovação, transição digital e energética	200 000,00 €		200 000,00 €										
	Aquisição de contadores de energia e água para as marinas	1 000 000,00 €		1 000 000,00 €										
	Implementação de OPS - Onshore power supplier - AFIR	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €	600 000,00 €										
	Segurança Portuária	2 000 000,00 €		2 000 000,00 €										
	Gestão de parques e outro software	1 500 000,00 €		1 500 000,00 €										
	Implementação de sistema de iluminação eficiente utilizando tecnologias verdes	3 000 000,00 €	2 550 000,00 €	450 000,00 €										
	Estudo para o dimensionamento de sistemas de amarração (defensas e cabeços) portos de Ponta Delgada, Praia da Vitória e Horta	360 000,00 €		360 000,00 €										

Investimentos previstos para o Setor Marítimo (2021-2030)														
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento		Anos de Investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
	Criação de zona de lavagem de embarcações nas marinas da Portos dos Açores	150 000,00 €		150 000,00 €										
	Aquisição de geradores de emergência	180 000,00 €		180 000,00 €										
	Dragagens dos Portos de São Roque do Pico, Velas de São Jorge, Praia da Graciosa, Vila do Porto e Calheta de São Jorge	2 271 040,00 €	1 930 384,00 €	340 656,00 €										
	Implementação do ISPS dos portos	532 000,00 €	452 200,00 €	79 800,00 €										
	Postos de abastecimento de GNL/hidrogénio e/ou outras energias renováveis em portos RTE-T (S. Miguel/Terceira/Faial/Flores)	27 000 000,00 €	22 950 000,00 €	4 050 000,00 €										
	Realização do estudo sobre o transporte marítimo de passageiros	30 000,00 €		30 000,00 €										
	Realização do estudo sobre o transporte marítimo de carga	70 000,00 €		70 000,00 €										
	Aquisição de navio(s) elétricos	17 000 000,00 €	14 450 000,00 €	2 550 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	384 796,52 €		384 796,52 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	65 717 836,52 €	49 166 584,00 €	16 551 252,52 €										
	Total do investimento previsto (s/ custos manutenção) (1)	739 220 240,34 €	597 022 396,79 €	142 197 843,55 €										
	Total Estimativa de custos anuais de manutenção (2)	2 349 193,08 €		2 349 193,08 €										
	Total do investimento previsto para o Setor Marítimo (1) + (2)	741 569 433,42 €	597 022 396,79 €	144 547 036,63 €										

Anexo III: Investimentos previstos ao nível de equipamentos e infraestruturas rodoviárias (2021-2030)

Na ilha de Santa Maria salienta-se o investimento previsto na melhoria das condições de circulação na estrada principal da ilha, encontrando-se incluídos os acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico e acesso ao centro de Vila do Porto. Prevê-se ainda a melhoria das condições desta estrada entre as plataformas logísticas do aeroporto e porto comercial da ilha.

Os investimentos que se preveem realizar na ilha de São Miguel envolvem a melhoria da acessibilidade Furnas/Povoação, assim como no que diz respeito aos vários acessos à Maia e Porto Formoso. A construção da variante da estrada regional Ponta Delgada/ Capelas, para além de melhoria das condições de circulação nas principais estradas regionais da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico.

Na ilha Terceira preveem-se investimentos ao nível da melhoria das condições de circulação em diversas vias, nomeadamente na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico bem como a circulação nos troços da circular a Angra do Heroísmo, incluindo troços de acesso ao centro da cidade. Encontra-se igualmente previstos investimentos na melhoria de condições de acesso entre Praia da Vitória e Angra do Heroísmo. Por outro lado, prevê-se ainda investimentos no âmbito da promoção das condições de acesso, mobilidade e segurança rodoviária.

Na ilha da Graciosa evidencia-se como investimentos prioritários, previsto na melhoria das acessibilidades da estrada regional principal da ilha, incluindo a ligação entre Santa Cruz da Graciosa e o porto comercial da ilha.

Dos investimentos previstos na ilha de São Jorge refere-se a aposta na melhoria das condições de circulação na estrada principal da ilha, onde se incluem os acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico e acesso ao porto do Topo, da Calheta e das Velas.

Na ilha do Pico há a realçar investimentos relacionados com a melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico e acesso aos portos da Calheta do Nesquim, Santa Cruz das Ribeiras, São João e São Caetano.

Para o próximo período 2021-2030, referente à ilha do Faial preveem-se investimentos associados à melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo os acessos aos locais de interesse comercial e turístico, aeroporto e porto comercial.

Os investimentos planeados para a ilha das Flores envolvem a melhoria das condições de circulação terrestre na estrada regional de ligação concelhia e porto comercial da ilha das Flores.

Na ilha do Corvo prevê-se, à semelhança das restantes ilhas, uma aposta na melhoria das condições de circulação terrestre na estrada regional de ligação entre o porto da Casa e os principais pontos económicos e turísticos da ilha.

Como investimentos não desagregados, prevê-se a promoção de sistemas de incentivos tanto à aquisição e conversão de veículos de transporte coletivo regular de passageiros, designadamente elétricos e energias alternativas como à aquisição de veículos elétricos no transporte em veículos ligeiros de passageiros; apoio à implementação de sistemas de mobilidade suave pelos municípios e à implementação de terminais rodoviários municipais e melhoria das paragens e apeadeiros. Encontram-se igualmente previstos investimentos

associados à criação de sistemas de bilhética integrada do sistema de transportes coletivos de passageiros, ao desenvolvimento do Portal dos Transportes dos Açores, à organização de campanhas promocionais de incentivo à utilização do serviço público de transporte coletivo de passageiros e à realização de estudo e implementação de sistemas de reorganização da oferta de transporte coletivo de passageiros e interligação de serviços.

O montante total de investimento prioritário do setor dos transportes rodoviários, para o período 2021-2030, ascende a 190.571.000,00€, a cofinanciar por fundos comunitários.

Para além dos custos de investimento inicial foram estimados os custos de manutenção anuais, a suportar pela R.A.A..

Deste modo, estão asseguradas as fontes de financiamento para cobrir os custos dos investimentos planeados, bem como para os custos de exploração e manutenção, tanto no âmbito do cofinanciamento por fundos comunitários, como no âmbito das verbas previstas nos Planos e Orçamentos Anuais do Governo Regional.

Tabela 11. Mapeamento de Investimentos para o Setor Rodoviário (2021-2030)

Investimentos previstos para o Setor Rodoviário (2021-2030)															
Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento			Anos de investimento									
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	PRR	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Santa Maria	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico e acesso ao centro de Vila do Porto (7 km)	4 500 000,00 €	3 825 000,00 €		675 000,00 €										
	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, entre o aeroporto e o porto comercial da ilha (2 km)	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €		225 000,00 €										
	Construção da Variante à Vila do Porto – PRR (2 km)	6 500 000,00 €			6 500 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	990 000,00 €			990 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	13 490 000,00 €	5 100 000,00 €	6 500 000,00 €	1 890 000,00 €										
São Miguel	Melhoria da acessibilidade Furnas / Povoação (6,2 km)	30 000 000,00 €	25 500 000,00 €		4 500 000,00 €										
	Acesso à Maia (1,2 km)	3 000 000,00 €	2 550 000,00 €		450 000,00 €										
	Acesso ao Porto Formoso (1,5 km)	1 500 000,00 €	1 275 000,00 €		225 000,00 €										
	Construção da Variante a Capelas – PRR (10,4 km)	40 000 000,00 €			40 000 000,00 €										
	Melhoria das condições de circulação nas principais estradas regionais da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico (12 km)	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €		600 000,00 €										
	Correção da ER 9-2ª no Portal do Vento – PRR (0,4 km)	1 300 000,00 €			1 300 000,00 €										
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	2 853 000,00 €			2 853 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	82 653 000,00 €	32 725 000,00 €	41 300 000,00 €	8 628 000,00 €										

Investimentos previstos para o Setor Rodoviário (2021-2030)

Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento			Anos de investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	PRR	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Terceira	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico (12 km)	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €		600 000,00 €											
	Melhoria das condições de acesso entre Praia da Vitória / Angra do Heroísmo – VVN (20 km)	8 000 000,00 €	6 800 000,00 €		1 200 000,00 €											
	Melhoria das condições de circulação nos troços da Circular a Angra do Heroísmo, incluindo os troços de acesso ao centro da cidade (12 km)	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €			600 000,00 €										
	Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - ligação entre via Vitorino Nemésio e Circular de Angra – PRR (3 km)	8 000 000,00 €			8 000 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	4 230 000,00 €				4 230 000,00 €										
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	28 230 000,00 €	13 600 000,00 €	8 000 000,00 €	6 630 000,00 €											
Graciosa	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo ligação entre Santa Cruz da Graciosa e o porto comercial da ilha (5 km)	3 100 000,00 €	2 635 000,00 €		465 000,00 €											
	Construção da Ligação entre a E.R. 3-2ª e a E.R. 4-2ª na Ilha Graciosa – PRR (0,6 km)	1 900 000,00 €			1 900 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	504 000,00 €			504 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	5 504 000,00 €	2 635 000,00 €	1 900 000,00 €	969 000,00 €											
São Jorge	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico, acesso ao porto do Topo, porto da Calheta e Velas (16 km)	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €		600 000,00 €											
	Promoção das condições de acessibilidade, mobilidade e segurança rodoviária - Ligação entre o norte e sul da ilha (transversal) – PRR (13 km)	7 200 000,00 €			7 200 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	2 610 000,00 €			2 610 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	13 810 000,00 €	3 400 000,00 €	7 200 000,00 €	3 210 000,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Rodoviário (2021-2030)

Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento			Anos de investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	PRR	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Pico	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico, acesso aos portos da Calheta do Nesquim, Santa Cruz das Ribeiras, São João e São Caetano (16 km)	4 500 000,00 €	3 825 000,00 €		675 000,00 €											
	Construção da Circular à Vila da Madalena – PRR (1,6 km)	7 600 000,00 €		7 600 000,00 €												
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	1 584 000,00 €			1 584 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	13 684 000,00 €	3 825 000,00 €	7 600 000,00 €	2 259 000,00 €											
Faial	Melhoria das condições de circulação na estrada regional principal da ilha, incluindo acessos aos principais pontos de interesse comercial e turístico, aeroporto e porto comercial (20 km)	8 000 000,00 €	6 800 000,00 €		1 200 000,00 €											
	Construção da 2.ª fase da Variante à Cidade da Horta – PRR (2,5 km)	13 800 000,00 €		13 800 000,00 €												
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	2 025 000,00 €			2 025 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	23 825 000,00 €	6 800 000,00 €	13 800 000,00 €	3 225 000,00 €											
Flores	Melhoria das condições de circulação terrestre na estrada regional de ligação concelhia e porto comercial da ilha das Flores (12 km)	4 000 000,00 €	3 400 000,00 €		600 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	1 080 000,00 €			1 080 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	5 080 000,00 €	3 400 000,00 €		1 680 000,00 €											
Corvo	Melhoria das condições de circulação terrestre na estrada regional de ligação entre o porto da Casa e os principais pontos económicos e turísticos da ilha (3 km)	900 000,00 €	765 000,00 €		135 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	270 000,00 €			270 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	1 170 000,00 €	765 000,00 €		405 000,00 €											

Investimentos previstos para o Setor Rodoviário (2021-2030)

Ilhas	Investimentos		Fontes de Financiamento			Anos de investimento										
	Descrição	Montante	Fundos comunitários	PRR	ORAA/Receitas Próprias	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Não desagregado	Estudo da reorganização da oferta de transporte coletivo de passageiros e interligação de serviços	100 000,00 €	85 000,00 €		15 000,00 €											
	Criação do sistema de bilhética integrada (monomodal e intermodal) do sistema de transportes coletivos de passageiros	600 000,00 €	510 000,00 €		90 000,00 €											
	Apoio à implementação de sistema de mobilidade suave pelos municípios	650 000,00 €	552 500,00 €		97 500,00 €											
	Apoio à implementação de terminais rodoviários municipais e melhoria das paragens e apeadeiros	1 200 000,00 €	1 020 000,00 €		180 000,00 €											
	Campanhas promocionais de incentivo à utilização do serviço público de transporte coletivo de passageiros	500 000,00 €	425 000,00 €		75 000,00 €											
	Estimativa de Custos anuais de manutenção	75 000,00 €			75 000,00 €											
	Sub-total do investimento, incluindo manutenção	3 125 000,00 €	2 592 500,00 €		532 500,00 €											
Total do investimento previsto (s/ custos manutenção) (1)	174 350 000,00 €	74 842 500,00 €	86 300 000,00 €	13 207 500,00 €												
Total estimativa de custos anuais de manutenção (2)	16 221 000,00 €			16 221 000,00 €												
Total do investimento previsto para o Setor Rodoviário (1) + (2)	190 571 000,00 €	74 842 500,00 €	86 300 000,00 €	29 428 500,00 €												