

DOCT/3718/CSE/BT-2

SECÇÃO PERMANENTE DE ESTATÍSTICAS DE BASE TERRITORIAL

**GRUPO DE TRABALHO SOBRE
ESTATÍSTICAS DA MOBILIDADE TERRITORIAL**

RELATÓRIO/PLANO DE AÇÃO

JULHO 2013

ÍNDICE

SIGLAS E ACRÓNIMOS	3
1. ENQUADRAMENTO	5
2. MANDATO DO GRUPO DE TRABALHO	7
3. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO	7
4. ATIVIDADE DO GRUPO DE TRABALHO	8
4.1. REUNIÕES DO GTEM T	8
5. ANÁLISE DOS CONTRIBUTOS SUSCITADOS PELA DIVULGAÇÃO DO RELATÓRIO	10
6. RESULTADOS DO PROCESSO DE REANÁLISE DOS INDICADORES COM IMPLICAÇÕES NA PRIORIZAÇÃO	15
7. CONSTRANGIMENTOS DETETADOS E OPORTUNIDADES	20
8. CONCLUSÕES E PLANO DE AÇÃO	26
8.1. CONCLUSÕES	26
8.2. PLANO DE AÇÃO	26
ANEXOS	28
ANEXO 1 – MATRIZ DE INDICADORES	
ANEXO 2 – LISTA DE EQUIPAMENTOS DA EQUIPA PARA OS ASSUNTOS DO TERRITÓRIO	
ANEXO 3 – RELAÇÃO ENTRE OS PONTOS FOCAIS IDENTIFICADOS NO RELATÓRIO FINAL DO GTEM T (DOCT/3335/CSE/BT-2: DEZ 2011) E OPERAÇÕES ESTATÍSTICAS DO SEN (OU OUTROS CONTEXTOS POTENCIAIS DE REFERÊNCIA)	

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Entidades contatadas com indicação das que enviaram contributos	10
Tabela 2 – Tipo de resposta obtida pelas entidades respondentes.....	11
Tabela 3 – Distribuição do número de indicadores pelas 4 classes consideradas, antes e depois da reavaliação de prioridades	16
Tabela 4 - Indicadores de Classe A	17
Tabela 5 - Indicadores de Classe B e Classe C	18
Tabela 6 - Indicadores de Classe D	19
Tabela 7 – Indicadores a obter por acesso a informação georreferenciada.....	20
Tabela 8 – Indicadores a obter por acesso a dados alfanuméricos	20

SIGLAS E ACRÓNIMOS

ADENE	Agência para a Energia
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
BGRI	Base Geográfica de Referenciação da Informação
CP, EPE	Comboios de Portugal, E.P.E
CSE	Conselho Superior de Estatística
EN	Estrada Nacional
EPE	Entidade Pública Empresarial
EP, SA	Estradas de Portugal, Sociedade Anónima
ER	Estrada Regional
GTEMT	Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
IC	Itinerário Complementar
DGT	Direção Geral do Território
IMT, IP	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, Instituto Público
INAG, IP	Instituto da Água, Instituto Público
INE	Instituto Nacional de Estatística
INIR, IP	Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, Instituto Público
IP	Itinerário Principal
IPTM, IP	Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, Instituto Público
ISEGI	Instituto Superior de Estatística e Gestão de Informação
MAMAOT	Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território
MEE	Ministério da Economia e do Emprego
PET	Plano Estratégico de Transportes
PRN	Plano Rodoviário Nacional
REFER, EPE	Rede Ferroviária Nacional, Entidade Pública Empresarial
RTA	Regulamento de Transportes Automóveis
SEN	Sistema Estatístico Nacional
SICO	Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores

SIG	Sistema de Informação Geográfica
SIGAP	Sistema de Gestão Ambiental e Portuária
SIGGESC	Sistema de Informação Geográfica para a Gestão de Carreiras
SIOMP	Sistema de Informação de Observação Marítimo Portuária
SNIG	Sistema Nacional de Informação Geográfica
SNIRH	Sistema Nacional de Informação dos Recursos Hídricos
SPEBT	Sessão Permanente da Secção de Estatísticas de Base Territorial
STCP	Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, SA
TMD	Tráfego Médio Diário

1. ENQUADRAMENTO

Em janeiro de 2010, a Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial (SPEBT) aprovou a constituição do **Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEM)** para efeitos de identificar necessidades de informação de cariz territorial e avaliar a capacidade de resposta do Sistema Estatístico às lacunas detetadas, verificando até que ponto estas poderão vir a ser supridas.

Em dezembro de 2011, o GTEM apresentou o Relatório sobre todo o trabalho desenvolvido, tendo cumprido quase integralmente o seu mandato. Apenas ficou por concretizar os aspetos respeitantes à negociação para o estabelecimento de novos produtos de informação passíveis de incorporação no sistema estatístico, uma vez que esta estava dependente da confirmação de recetividade por parte das entidades a envolver.

A SPEBT, em reunião ocorrida em 12 de novembro de 2012, apreciou o relatório produzido pelo GTEM e, conforme plasmado na 5ª Deliberação da SPEBT de 28 de novembro de 2012:

1. **Emitiu parecer favorável sobre o Relatório** apresentado pelo Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial.
2. **Reconheceu a relevância de criação e desenvolvimento de um Sistema de Informação que integre os indicadores de mobilidade territorial**, de forma a assegurar a classificação e georreferenciação individual dos pontos focais identificados no Relatório.
3. **Validou as propostas apresentadas, designadamente o quadro de prioridades definido para a futura disponibilização de indicadores nesta área:**
 - **Indicadores “Classe A”** (Indicadores integralmente disponíveis no SEN, independentemente do grau de prioridade atribuído): solicita às entidades responsáveis a sua divulgação no Portal de Estatísticas Oficiais até ao final do 1º semestre de 2013, com apresentação posterior de um ponto de situação à SPEBT;
 - **Indicadores “Classes B, C e D”** (Indicadores com lacunas de informação – totais ou parciais no SEN e grau de prioridade máximo, intermédio ou não prioritário);
4. **Determinou que o Relatório fosse divulgado junto das entidades a seguir indicadas** (identificadas pelo GT como potenciais fontes de informação) aferindo o grau de acolhimento relativamente às propostas incluídas no Relatório e solicitando, até final de janeiro de 2013, contributos para a produção de nova informação para este efeito, com vista à criação do referido Sistema de Informação.

5. **Decidiu manter em funcionamento o Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial**, redefinindo um novo mandato.

Entidades consultadas no âmbito do ponto 4 da 5.ª Deliberação (Potenciais fontes administrativas a explorar):

- **IMT- Instituto da Mobilidade e dos Transportes (operadores de transportes públicos)**
 - IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, IP
 - INIR – Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, IP
- **E P – Estradas de Portugal**
- **REFER**
- **Metropolitano de Lisboa**
- **Metro do Porto**
- **APA – Agência Portuguesa do Ambiente**
- **CCDR'S – Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional**
- **ANMP- Associação Nacional de Municípios Portugueses (representação da generalidade das Câmaras Municipais)**
- **Câmaras Municipais da Área Metropolitana de Lisboa e Porto, bem como Coimbra e Aveiro**
- **Sociedades Gestoras de parques de estacionamento**
- **ANSR- Autoridade Nacional da Segurança Rodoviária**
- **PSP – Polícia de Segurança Pública**
- **GNR – Guarda Nacional Republicana**
- **DGEEC – Direção Geral de Estatísticas da Educação e Ciência**
- **Direções Regionais de Ambiente das Regiões Autónomas**
- **CIM – Comunidades Intermunicipais**
- **Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto**

2. MANDATO DO GRUPO DE TRABALHO

Do mandato do grupo faziam parte duas atribuições:

1. Analisar os contributos suscitados pela divulgação do Relatório do GT;
2. Apresentar à Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial, até junho de 2013, um Plano de Ação, identificando os constrangimentos detetados e apontando possíveis soluções para a sua resolução.

3. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO

- **[INE]**

Instituto Nacional de Estatística, IP

- **[GEE]**

Gabinete de Estratégia e Estudos (MEE)

- **[APA]**

Agencia Portuguesa do Ambiente, IP (MAMAOT)

- **[DGT]**

Direção-Geral do Território (MAMAOT)

- **[IFDR]**

Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, IP (MADR)

4. ATIVIDADE DO GRUPO DE TRABALHO

4.1. REUNIÕES DO GTEM

Entre maio e julho de 2013 o Grupo de Trabalho realizou 6 reuniões, apresentando-se de seguida o que de essencial foi analisado em cada uma delas:

21.ª Reunião – 7 maio 2013 – Nesta reunião o Secretariado do Conselho Superior de Estatística (CSE) fez uma retrospectiva do trabalho já desenvolvido pelo GTEM como contributo para a nova fase de desenvolvimento dos trabalhos, procedeu-se à eleição do Presidente do Grupo e definiu-se a estratégia de atuação para os trabalhos a desenvolver no âmbito do Plano de Ação;

22.ª Reunião – 16 maio 2013 - Nesta reunião analisou-se a sistematização dos contributos enviados pelas entidades, tendo-se constatado um número elevado de não respostas ao processo de consulta dirigido a diversas entidades sobre o Relatório do GTEM, salientando-se o caso particular do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, entidade crucial pela sua função de regulação do setor dos Transportes. Acordou-se em pedir ao SCSE para fazer uma insistência com o IMT para obtenção de resposta ao processo de consulta do relatório, e o envio do mesmo à DGT e DGEG, entidades que não tinham sido consultadas;

23.ª Reunião – 31 maio 2013 - Nesta reunião procedeu-se à Avaliação dos indicadores tendo em conta a segmentação definida na 21.ª reunião do GT: i) indicadores cuja informação de base é passível de georreferenciação e posterior análise em ambiente SIG; ii) indicadores cuja informação de base é maioritariamente alfanumérica e que resulta da apropriação de informação detida por outras entidades. Iniciou-se ainda a avaliação das respetivas implicações na matriz de indicadores resultantes dos contributos suscitados pela divulgação do Relatório do GT;

24.ª Reunião – 19 junho 2013 - Nesta reunião conclui-se sobre as implicações na matriz de indicadores resultantes dos contributos suscitados pela divulgação do Relatório do Grupo de Trabalho e definiu-se a metodologia para elaborar o plano de ação a apresentar à SPEBT;

25.ª Reunião – 28 junho 2013 - Esta reunião iniciou-se com a análise e reavaliação, dos indicadores da Classe C, o que não tinha sido feito nas anteriores reuniões. Foram também discutidos alguns aspetos a ter em conta no relatório/Plano de Ação a apresentar à SPEBT, tendo ficado decidido que o Plano de Ação incidiria apenas sobre o conjunto de indicadores de classe B e C, dele sendo excluídos os indicadores de classe D. Ainda relativamente ao Plano de Ação foi referido ser necessário identificar as entidades relevantes para a operacionalização dos indicadores de classe B e C.

26. ª Reunião – 5 julho 2013 – Nesta reunião chegou-se a acordo sobre as entidades a contactar de modo a obter os dados necessários ao cálculo dos indicadores de classe B e C, tendo as mesmas sido organizadas em duas redes institucionais tendo em conta as duas linhas de ação propostas para a estruturação do plano de ação: i) acesso a informação georreferenciada e utilização de técnicas de análise espacial ii) sistema de informação de dados alfanuméricos com base na apropriação de ficheiros administrativos.

Em suma, a atividade do GT centrou-se na reavaliação dos indicadores identificados no relatório final do GTEMT (de acordo com a visão tripartida sustentabilidade ambiental, competitividade territorial e coesão territorial) apresentado à SPEBT em Dezembro de 2012. Este processo de reavaliação foi orientado i) pela análise das respostas das entidades consultadas pelo SCSE; ii) pela pesquisa de fontes alternativas para a operacionalização dos indicadores; iii) pela reavaliação da relevância dos indicadores por parte das entidades proponentes.

Na sequência deste trabalho, as entidades representadas no GT decidiram:

1. Reclassificar os 91 indicadores da Matriz tendo em conta as 3 classes (A, B, C, D);
2. Desenhar um Plano de Ação a apresentar à SPEBT que aponte possíveis soluções para a resolução dos constrangimentos associados aos indicadores de Classe B e C, excluindo os indicadores considerados não prioritários pelas entidades.

5. ANÁLISE DOS CONTRIBUTOS SUSCITADOS PELA DIVULGAÇÃO DO RELATÓRIO

O Secretariado do Conselho Superior de Estatística enviou o Relatório do Grupo de Trabalho às entidades identificadas como potenciais fontes de informação para o cálculo dos indicadores considerados, num total de 44 entidades a seguir indicadas, tendo recebido resposta de 21 entidades (47,7%).

Tabela 1 – Entidades contactadas com indicação das que enviaram contributos

Entidades contactadas pelo CSE	RESPOSTA (Sim/Não)
Agência Portuguesa do Ambiente	S
Área Metropolitana de Lisboa	N
Área Metropolitana do Porto	S
Associação de Empresas de Parques de Estacionamento	N
Associação Nacional de Municípios Portugueses	N
Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária	N
CCDR - Norte	S
CCDR - Centro	S
CCDR - LVT	S
CCDR -Alentejo	N
CCDR -Algarve	S
Comunidade Intermunicipal do Alto Minho	N
Comunidade Intermunicipal do Cávado	N
Comunidade Intermunicipal do Ave	N
Comunidade Intermunicipal do Tâmega e Sousa	N
Comunidade Intermunicipal do Douro	N
Comunidade Intermunicipal de Trás-os-Montes	N
Comunidade Intermunicipal da Região de Aveiro/Baixo Vouga	N
Comunidade Intermunicipal do Baixo Mondego	N
Comunidade Intermunicipal do Pinhal Litoral	N
Comunidade Intermunicipal do Pinhal Interior Norte	S
Comunidade Intermunicipal do Pinhal InteriorSul	N
Comunidade Intermunicipal do Dão Lafões	N
Comunidade Intermunicipal da Serra da Estrela	N
Comunidade Intermunicipal das Beiras	S
Comunidade Intermunicipal da Beira Interior Sul	N
Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo	S
Comunidade Intermunicipal do Oeste	N
Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo	N
Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo	N
Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central	S
Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral/CIMAL	S
Comunidade Intermunicipal do Baixo Alentejo	S
Comunidade Intermunicipal do Algarve - AMAL	S
Direção Regional do Ambiente dos Açores	S
Direção Regional do Ordenamento do Território e Ambiente da Madeira	S
Direção Geral de Estatísticas da Educação e Ciências	S
Estradas Portugal, SA	S
Guarda Nacional Republicana	S
Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres	N
Metro de Lisboa	S
Metro do Porto (Planeamento e Controlo de Gestão)	S
Polícia Segurança Pública	N
REFER, EP (Direção Geral de Desenvolvimento da Rede)	S

Enquanto se analisavam as respostas recebidas, foi solicitado ao Secretariado do Conselho Superior de Estatística que formulasse um pedido de contributos a duas entidades a quem o relatório não tinha sido enviado - Direção Geral do Território e Direção-Geral de Energia e Geologia, sem resposta até este momento. Foi também feita uma insistência com o IMT para que se pronunciasse sobre o relatório, o que não veio a acontecer.

Os contributos das 21 entidades que se pronunciaram sobre o relatório podem ser sistematizados da seguinte forma:

Tabela 2 – Tipo de resposta obtida pelas entidades respondentes

Tipo de Resposta	Entidades N.º	Entidades %
Sem dados para disponibilizar	6	28,6
Disponível para colaborar com alguns indicadores (não referiu quais)	1	4,8
Disponível para colaborar com os dados solicitados	12	57,1
Novos Contributos	2	9,5

As entidades que mostraram disponibilidade para contribuir com os dados solicitados foram:

- **Agência Portuguesa do Ambiente** – disponibilizou a informação relativa a alguns indicadores considerados nas classes B (ind 12, 20) e D (ind 9, 10, 29 e 30) que fazem agora parte da Classe A;
- **CCDR Centro e Lisboa e Vale do Tejo** – Para além de se terem mostrado disponíveis para em conjunto com a APA dar resposta aos indicadores 29 e 30/Ambiente (já disponíveis pela APA) apresentaram proposta de novos indicadores nas 3 dimensões:

Sustentabilidade Ambiental

- Nº de matrículas canceladas com base nos certificados de abate de veículos emitidos pelos centros de receção de VFV (potencial fonte de informação IMT);
- Emissão de gases com efeito de estufa do sector dos transportes (por forma a abranger outros meios de transporte);
- Cumprimento dos valores limite dos poluentes partículas PM10 e dióxido de azoto (NO2 (a monitorizar com base no n.º de excedências aos valores limite (VL) de PM10 e NO2 e com base nos valores da média anual destes poluentes, observados na Rede de Monitorização da Qualidade do Ar. Relativamente aos indicadores 14,15,17,18, foi sugerida uma periodicidade

anual ou quinquenal em vez de decenal, dada a sua importância para o ordenamento e gestão do território e para o planeamento dos equipamentos e transportes.

Coesão Territorial

- Caracterização de soluções de transportes alternativos em áreas territoriais de baixa densidade: n.º de municípios abrangidos, n.º de passageiros, custo por utente e por habitante, âmbito municipal ou intermunicipal.
- Densidade e capitação rodovias e ferroviárias, desagregada por nível de rede e por NUTS III.
- Densidade ferroviária;
- Capitação ferroviária.

Competitividade Territorial

- Indicadores de conectividade dos centros urbanos de nível regional, nomeadamente, os tempos de acesso destes às fronteiras, aeroportos e portos, por via rodovias e ferroviária (tal como é previsto para as áreas metropolitanas). Replicação destes indicadores para os Parques de Ciência e Tecnologia;
- Acessibilidade das grandes zonas industriais aos portos, plataformas logísticas e acesso ao modo ferroviário, por via rodovias e ferroviária;
- Acessibilidade aos portos;
- Passageiros Km em transporte público - quota de passageiros Km em transporte público;
- Utilizador de transporte público/total de população que usa um meio de transporte para se deslocar (movimentos pendulares);

É sugerida uma periodicidade anual ou quinquenal em vez de decenal, para os indicadores 2 a 7, dada a sua importância para o ordenamento e gestão do território e para o planeamento dos equipamentos e transportes.

- **CI Beiras, CI Alentejo Central, CI Pinhal Interior Norte, CI Médio Tejo** – Mostraram-se disponíveis para colaborar, referindo existir alguma da informação, mas sem garantia de resposta por todos os municípios, o que inviabiliza o apuramento dos indicadores em causa por esta via.
- **Câmara Municipal do Seixal** – Mostrou-se disponível a dar contributos para a maioria dos indicadores identificados com fonte de informação “*Câmaras Municipais*”.
- **DR Ambiente Açores** – Enviou dados para o apuramento dos indicadores 9, 29 e 30 /Ambiente e Indicador5/ Coesão;

- **DR Ordenamento do Território e Ambiente Madeira** – Manifestou dispor de dados para os indicadores 9, 29 e 30 e 31 /Ambiente;
- **DG Estatísticas da Educação e da Ciência** – Manifestou disponibilidade para recolher a informação necessária ao indicador 24/Ambiente, a partir de 2014;
- **Estradas de Portugal** – informou dispor dos indicadores/variáveis elementares com fonte EP e manifestou abertura para colaborar com o INE (está em fase de implementação de 2 SIG à escala nacional que irão permitir a produção e acompanhamento estatístico de novos indicadores);
- **GNR** – Apresentou disponibilidade relativamente a informação de responsabilidade da sua área territorial;
- **Metropolitano de Lisboa** – Sugere periodicidade de recolha anual para os indicadores 11 e 12 /Competitividade e informou ter informação desagregada desde 2003;
- **Metro do Porto** – Refere ter disponível informação para o indicador 12/Competitividade e apenas em termos agregados a informação para o indicador 11/Competitividade;
- **REFER** - Mostrou disponibilidade para fornecer os indicadores identificados no relatório e para enviar contributos para a produção de nova informação.

Saliente-se no âmbito desta consulta a ausência de respostas, não obstante as diligências efetuadas, por parte de entidades consideradas fundamentais para obtenção de informação para a construção de indicadores, das quais destacamos, pela importância fundamental na operacionalização de um grande número de indicadores:

- O Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) – trata-se de uma entidade que participou com contributos para algumas reuniões do GT e que apresentou um conjunto de indicadores inseridos no Pacote da Mobilidade – território, acessibilidade e gestão da mobilidade. O GT incorporou essas orientações na conceção dos indicadores, designadamente dando especial ênfase aos indicadores associados aos Planos Municipais de Mobilidade dos quais decorreria o apuramento de um conjunto de indicadores com desagregação ao nível do município. Neste sentido, a não resposta por parte do IMT tem impacto de uma forma direta num total de 22 indicadores, dos quais 12 como entidade proponente e 10 como fonte potencial de informação.

Considerando o contributo estratégico e operacional associado às iniciativas do Pacote da Mobilidade para a articulação entre território, acessibilidades e mobilidade e atendendo à missão do IMT e às novas atribuições deste organismo no âmbito da gestão de rede de

estradas (do ex INir) e dos transportes marítimos (ex IPTM), a ausência do contributo deste Instituto afigura-se como uma limitação ao desenvolvimento dos trabalhos.

- A Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) – trata-se de uma entidade que congrega um conhecimento sobre a realidade dos municípios portugueses e cuja resposta permitiria aferir os domínios de informação dos municípios centralizados nas Comunidades Intermunicipais (CIM) e Áreas Metropolitanas (AM) ou na própria ANMP. Na ausência de resposta da ANMP, saliente-se que as oito respostas obtidas por parte das CIM (ou AM) permitem inferir que a informação existente está incompleta e dispersa, pelo que a sua utilização impossibilitará uma análise comparativa entre os 308 municípios do país. A informação cuja fonte primária são os municípios foi associada a 19 indicadores.

O caminho alternativo de modo a obstar estas lacunas seria a implementação de um processo de consulta direta junto de todos os municípios do país, cujo eventual sucesso teria como consequência provável a proposta ao SEN de novas operações estatísticas, que possivelmente não poderiam vir a ser realizadas devido às limitações de recursos humanos e financeiros para novas operações, conforme transmitido ao GTEMT pelos membros do INE. Foi sob esta leitura que o GT acordou avaliar fontes alternativas e/ou redesenhar indicadores cuja fonte estivesse associada aos município.

6. RESULTADOS DO PROCESSO DE REANÁLISE DOS INDICADORES COM IMPLICAÇÕES NA

PRIORIZAÇÃO

Como referido no ponto 4, a atividade do GT centrou-se na reavaliação dos indicadores identificados no relatório final do GTEM (de acordo com a visão tripartida sustentabilidade ambiental, competitividade territorial e coesão territorial) apresentado à SPEBT em Dezembro de 2012 (DOCT/3335/CSE/BT-2: Dez 2011). Este processo de reavaliação foi orientado i) pela análise das respostas das entidades consultadas pelo SCSE; ii) pela pesquisa de fontes alternativas para a operacionalização dos indicadores; iii) pela reavaliação da relevância dos indicadores por parte das entidades proponentes.

Assim, considerou-se possível disponibilizar, a curto prazo, para integrar a base de informação sobre mobilidade e acessibilidade territorial mais 17 indicadores a juntar aos 19 já classificados no referido Relatório como classe A (ver tabela 4). O processo de reavaliação que permitiu catalogar estes 17 indicadores como “a disponibilizar a curto prazo”, independentemente da prioridade inicialmente atribuída pelos membros do GT, levou a que, nalguns casos tivesse sido necessário reformular a forma de operacionalização do indicador, o seu âmbito ou o nível de desagregação territorial de disponibilidade da informação.

Paralelamente, o processo de reavaliação conduziu a que um conjunto de 15 indicadores classificados no relatório como B e C passassem a constar na lista com classificação D, isto é, *indicadores que apresentam lacunas de informação (total ou parcialmente) no SEN e foram considerados não prioritários na medida em que, embora façam parte do conjunto de indicadores elencados como necessários para a temática da mobilidade e acessibilidade territorial, não foram identificados por nenhuma entidade como prioritários face aos critérios aprovados no seio do GTEM*.

Conclui-se assim que, dos 91 indicadores analisados distribuídos pelas quatro classes (A, B, C e D) e pelas três dimensões (ambiente, coesão e competitividade), 36 passa a integrar a Classe A (39,5%); 15 indicadores (16,5%) apresentam necessidades de mais informação e têm um grau de prioridade máximo (Classe B); 10 indicadores (11%) apresentam também lacunas de informação e têm um grau de prioridade intermédio (Classe C) e 30 indicadores (33%) não são prioritários e apresentam lacunas de informação significativas [ver Anexo 1 – Matriz de indicadores].

Tabela 3 – Distribuição do número de indicadores pelas 4 classes consideradas, antes e depois da reavaliação de prioridades

	Classificação	Depois da reavaliação				Total
		A	B	C	D	
Relatório final GTEMET	Classe A	19	0	0	0	19
	Classe B	8	15	0	9	32
	Classe C	5	0	10	6	21
	Classe D	4	0	0	15	19
	Total	36	15	10	30	91

O GT acordou que os indicadores agora classificados com Classe D não serão alvo de tratamento no Plano de Ação, incidindo este, exclusivamente, sobre os indicadores de classe B e C. Não obstante, estes indicadores de classe D poderão, posteriormente, ser objeto de reavaliação (ver tabela 6).

Apresenta-se de seguida os indicadores de acordo com o processo de reclassificação desenvolvido pelo Grupo de Trabalho.

Os indicadores a sombreado incluídos na tabela 4 referem-se aos 19 indicadores de Classe A constantes do Relatório final da 1.ª fase deste GT.

Tabela 4 - Indicadores de Classe A

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
9	Qualidade do ar
10	Poluição sonora
12	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por tipo de serviço (regular, não regular e internacional)
13	Nível de carga dos veículos rodoviários de mercadorias
17	Peso da população que acede principalmente em modo pedonal à escola e/ou emprego
18	Principal modo de transporte utilizado pela população residente nas deslocações pendulares
19	Relação modal do transporte terrestre de mercadorias no território nacional
20	Procura de Transporte Público
21	Transporte de mercadorias por unidade de PIB e modo de transporte
29	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários/“Resíduos gerados pelos veículos rodoviários, por local da entidade gestora
30	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários, por local da entidade gestora
32	Idade média dos veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação
33	Idade média dos veículos pesados de passageiros presumivelmente em circulação
40	Consumo de combustíveis e de energia elétrica na tração, segundo a via nos transportes ferroviários.
Coesão	
1	% de população com tempo de acesso ao emprego/escola inferior a 31 minutos
2	Tempo médio das deslocações casa-trabalho/escola por habitante e modo de transporte
13	Acessibilidade de indivíduos com mobilidade condicionada no acesso a edifícios
18	Peso dos gastos com transportes por classes de rendimento familiar
21	Proporção de população estudante que utiliza mais do que um modo de transporte na deslocação casa-local de estudo
22	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas
23	Sinistralidade rodoviária municipal
27	Taxa de Motorização
Competitividade	
1	Número de acidentes por tipologia
2	Mobilidade pendular da população estudantil no ensino superior
3	Mobilidade pendular da população empregada
4	Taxa bruta de repulsão da população empregada
5	Taxa bruta de repulsão da população estudantil no ensino superior
6	Taxa bruta de atração da população empregada
7	Taxa bruta de atração da população estudantil no ensino superior
9	Investimento em infra-estruturas rodoviárias
11	Investimento em infra-estruturas ferroviárias
13	Investimento em material circulante ferroviário, por tipo de serviço
17	Ligações internacionais diretas regulares a partir dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro
21	Extensão total das linhas ferroviárias da rede ferroviária nacional
22	Movimento intra-regional de passageiros ferroviários por habitante
23	Passageiros ferroviários desembarcados

Tabela 5 - Indicadores de Classe B e Classe C

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
1-B	Estrutura do parque automóvel de transporte de passageiros por categoria e motorização
2-B	Estrutura do parque automóvel do transporte de mercadorias por categoria e motorização
3-B	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e coletivo), segundo o tipo de motorização
4-B	Sustentabilidade ambiental da utilização de energia nos transportes
7-B	Emissão de GEE do transporte rodoviário per capita
8-B	Emissão de poluentes atmosféricos locais do transporte rodoviário per capita
27-B	Artificialização do solo por vias de transporte
14-C	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano
15-C	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano
16-C	Ligação dos principais pólos geradores/attractores de deslocações à rede ciclável
28-C	Relação entre os usos dos solos urbanos pelo sistema de transportes e pelos espaços verdes
Coesão	
6-B	Densidade rodoviária
26-B	Ligações diretas entre sedes de concelho por ferrovia
7-C	Capitação rodoviária
14-C	Acessibilidade potencial sem custos de transporte aos equipamentos de utilização coletiva de interesse quotidiano
17-C	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos
19-C	Incidência dos acidentes viários com peões ou ciclistas
30-C	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual
31-C	Capitação da oferta de Táxis
Competitividade	
8-B	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)
12-B	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas
15-B	Tempos de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte ferroviário
16-B	Tempo médio de operação portuária, por tipo de carga
20-B	Extensão da rede nacional rodoviária
24-B	Passageiros -quilómetro em transporte coletivo

Tabela 6 - Indicadores de Classe D

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
11	Poluição sonora em ambiente urbano
22	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário
23	Alteração das necessidades de transportes pela utilização das TIC's no emprego
24	Incidência do e-learning no ensino superior
25	Uso da microgeração na sinalética rodoviária
26	Faixas de continuidade de habitats em espaço não urbano
31	Acidentes com impacto ambiental do setor dos transportes
34	Investimento em planos e medidas de sustentabilidade dos transportes
35	Nº de parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)
35.1	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)
36	Mitigação das externalidades dos transportes públicos
37	Potenciais da partilha do automóvel
38	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros
39	Gestão da mobilidade
41	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)
Coesão	
3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
4	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
5	Mitigação do ruído
8	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana
9	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana
10	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana
11	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana
12	Prioridade do Transporte Público Rodoviário
15	Oferta de transporte público (TP) rodoviário para pessoas com mobilidade reduzida
16	Percentagem de transporte público (TP) para pessoas com mobilidade reduzida por modos
20	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes públicos urbanos
24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo
25	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia
Competitividade	
10	Km de infra-estruturas rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas
14	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário

7. CONSTRANGIMENTOS DETETADOS E OPORTUNIDADES

A baixa taxa de resposta ao pedido de colaboração (48%) associada às entidades que manifestaram disponibilidade para colaborar, condicionou assim, em larga medida, o mandato atribuído ao Grupo de Trabalho.

O conjunto de indicadores que, após reanálise do GT, estão classificados como classe B ou classe C, permite distinguir limitações diferenciadas no acesso à informação de base à sua operacionalização:

- i) um primeiro conjunto, cuja principal dificuldade para a operacionalização de indicadores se encontra associada à necessidade de acesso a informação georreferenciada ao nível das coordenadas geográficas (e.g. equipamentos e outros pontos focais de estruturação de mobilidades; rede rodoviária e rede ferroviária) e à utilização de técnicas de análise espacial em ambiente SIG (ver tabela 7): 8 indicadores, dos quais 6 são de classe C e 2 de classe B.

Tabela 7 – Indicadores a obter por acesso a informação georreferenciada

Dimensão	ID indicador
Competitividade	8;20
Ambiente	14;15;16
Coesão	6;14;30

- ii) um segundo conjunto, cuja informação fundamental identificada para a sua operacionalização está associada a sistemas de informação de dados alfanuméricos, nomeadamente, dados administrativos de entidades públicas e privadas (e.g. Imposto Único de Circulação; registo de sinistralidade pelas autoridades policiais; características da frota de operadores de transporte público): 17 indicadores, dos quais 12 são da classe B e 5 da classe C (ver tabela 8)

Tabela 8 – Indicadores a obter por acesso a dados alfanuméricos

Dimensão	ID Matriz
Competitividade	12;15;16;24
Ambiente	1,2;3;4;7;8;27;28
Coesão	7;17;19;26;31

Ainda que os dois conjuntos de indicadores identificados dependam de dados fundamentais para o sistema de informação conceptualizado no ponto 6 do relatório final apresentado pelo GTEMT à SPEBT em novembro de 2012, a natureza dos indicadores e da informação de base à sua operacionalização aconselham que a análise dos constrangimentos e oportunidades seja desenvolvida de forma autónoma.

a) Acesso a informação georreferenciada e utilização de técnicas de análise espacial: indicadores de acessibilidade potencial a pontos focais e de distribuição territorial da rede rodoviária e ferroviária

A orientação para o desenvolvimento da Infraestrutura de Dados Espaciais (IDE) de apoio à produção estatística do INE consta das Linhas Gerais da Atividade Estatística Nacional 2013 – 2017, plano de médio prazo que define as principais linhas de desenvolvimento do SEN. As componentes da IDE e as ferramentas de análise espacial associadas podem constituir um importante contributo de suporte ao sistema de informação para a operacionalização dos indicadores com base em informação georreferenciada. Neste âmbito, importa referenciar em particular o contributo potencial da Base Geográfica de Edifícios (BGE), para acomodar outros edifícios para além dos residenciais, indo de encontro ao estabelecido no modelo de dados da Diretiva INSPIRE. Este alargamento assegurará uma progressiva ligação ao Ficheiro de Unidades Estatísticas (FUE), que constitui base para os universos de referência para as operações estatísticas sectoriais, à semelhança da ligação já existente ao Ficheiro Nacional de Alojamentos (FNA), que suporta os universos de referência às operações junto das famílias¹.

- **Pontos focais e indicadores de acessibilidade potencial**

Os indicadores de acessibilidade a pontos focais retidos nas categorias B e C após reavaliação do GT, requerem a estimativa de distâncias (tempo e linear) na rede para os modos pedonal e rodoviário.

A lista de pontos focais definida no relatório de Dezembro de 2011 decorreu de um levantamento exaustivo das várias entidades que constituíram o GT, cuja versão final foi discutida e aprovada e encontra-se nos anexos do relatório.

A este respeito, a relevância que tem sido dada à georreferenciação de pontos focais encontra-se patente em várias orientações governamentais. Refira-se, nomeadamente, a Resolução do Conselho de Ministros nº 38/2012 que mandatou a Equipa dos Assuntos do Território (EAT) para desenvolver o "levantamento e mapeamento sistemático dos equipamentos coletivos integrantes da rede pública,

¹ Sessão conjunta SPES/CSE e SPEBT/CSE, 14 de Janeiro de 2013: INE, Ficheiro Nacional de Alojamentos – uma nova infraestrutura para a produção de estatísticas oficiais

em todos os domínios e áreas sectoriais do mercado de bens e serviços públicos”. Salienta-se, simultaneamente, o Despacho nº1701/2012 relativo à constituição do GT para a elaboração da Carta Nacional de Desporto. Neste sentido será importante conhecer os desenvolvimentos destes trabalhos, nomeadamente, os desenvolvidos pela EAT cujo primeiro relatório no âmbito da RCM nº 38/2012² apresentava a georreferenciação de um conjunto de equipamentos (Anexo 2)³ e, paralelamente, avaliar o potencial da sua incorporação na BGE, já que no entender do INE se configura igualmente como informação de infraestrutura relevante para a IDE de apoio à produção das estatísticas oficiais.

A relevância estratégica da informação sobre equipamentos encontra-se também no "modelo de organização espacial" definido no contexto da "reforma da Administração Pública e as prioridades de intervenção" na Resolução do Conselho de Ministros n.º 33/2013 (contexto da programação e implementação do Acordo de Parceria 2014-2020. De resto, a SPEBT já havia sinalizado nas recomendações associadas à aprovação do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se desenrolam as Políticas Públicas (DOCT/ 2094/CSE/BT: 2007), nomeadamente, "que o SEN incorpore para fins estatísticos a informação que vier a ser produzida no âmbito do projeto GEOEQUIP"⁴ e "a disponibilização pelo SEN de indicadores de acessibilidade às redes de equipamentos sociais coletivos”; necessidade que viria a ser reforçada no âmbito das lacunas estruturais identificadas no relatório final do Grupo de Trabalho do CSE/SPEBT sobre o Sistema de Indicadores de Contexto do QREN (DOCT/3216/CSE/BT-2: Julho 2011). Finalmente, merece referência o interesse do Grupo de Trabalho de Indicadores Territoriais inserido no Comité de Políticas Públicas da OCDE sobre acessibilidade territorial a serviços públicos: *Workshop on Accessibility to services*, onde para além do estudo de medidas físicas, se deu relevância e se procurou discutir medidas e indicadores de acessibilidade que incorporassem valências dos equipamentos, aproximando a discussão neste âmbito à problemática da qualidade dos serviços e da aferição de desigualdades de acesso a determinados tipos de serviços.

Tendo em consideração o potencial da BGE para a georreferenciação dos pontos focais identificados no relatório, o GT efetuou um levantamento das operações estatísticas cujo *universo de referência* ou *unidade de observação* é coincidente com a lista de pontos focais (Anexo 3). O valor acrescentado da implementação do processo de georreferenciação associado àquelas unidades de referência

² EAT (2012) *Equipa dos Assuntos do Território: Relatório Final*, Secretaria de Estado da Administração Local e Reforma Administrativa.

³ O trabalho de georreferenciação beneficiou também de informação das Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) e da Direção Geral do Território (DGT).

⁴ Projeto dinamizado pela Secretaria de Estado do Ordenamento do Território relativo à proposta de implementação de um Sistema Nacional de Informação Georreferenciada de Equipamentos Urbanos de Utilização Coletiva.

prende-se com a possibilidade de articulação das valências dos equipamentos, e outra informação relevante recolhida nas respetivas operações estatísticas, na operacionalização dos indicadores de acessibilidades. Os estabelecimentos associados à difusão de dados do Inquérito aos Hospitais⁵ e às Estatísticas do ensino superior (ano letivo de 2010/2011, provenientes da Direção-Geral das Estatísticas da Educação e da Ciência, entidade com delegação de competências para as estatísticas da educação) já se encontram georreferenciados e constituem base de ensaio dos testes metodológicos para a incorporação de edifícios não residenciais na BGE.

Importa referir que a REFER cedeu ao GTEMT, para além da rede ferroviária, as respetivas estações também identificadas como pontos focais.

A operacionalização de indicadores está ainda dependente do acesso às redes de transportes georreferenciadas e respetivos atributos alfanuméricos que permitam a parametrização da rede para efeitos de navegação. A qualidade da informação de base e critérios de parametrização utilizados são determinantes para o cálculo das medidas de distância (tempo e linear) para os modos pedonal e rodoviário⁶. O GTEMT no âmbito das suas atividades recebeu do InIR (agora integrado no IMT) ficheiros relativos à rede rodoviária. Neste contexto, parece também especialmente relevante a disponibilidade demonstrada pela entidade Estradas de Portugal, S.A. na resposta que enviou ao SCSE em que sinalizou potencial contributo não só para os indicadores de acessibilidade potencial discutidos neste ponto como para os indicadores de caracterização da distribuição territorial da rede rodoviária.

- **Indicadores de caracterização da distribuição territorial das redes rodoviária e ferroviária**

Relativamente à rede rodoviária, o INE tem produzido resultados com base em informação administrativa originária do IMT/InIR e da EP. Os resultados até agora disponibilizados têm respeitado a divisão administrativa segundo os distritos. Tendo em vista obter informação detalhada e flexível que permita o apuramento por diferentes nomenclaturas geográficas (NUTS 2001 e NUTS 2002, por exemplo), o INE solicitou ao IMT/InIR a rede de estradas georreferenciada com referência a 2011 e 2012. Contudo, o tratamento desta informação recebida reveste-se de elevada complexidade principalmente na afetação dos segmentos fronteira às diferentes regiões, trabalho essencial para a

⁵ Refira-se a este respeito as recomendações do GT das estatísticas da saúde da SPES: georreferenciação de Hospitais e Centros de Saúde.

⁶ Refira-se a este respeito que os ensaios desenvolvidos pelo INE permitiram o apuramento de indicadores de acessibilidade potencial a equipamento escolares (nível de ensino pré-escolar, 1º ciclo do básico e secundário) ao nível do território e da população. Contudo, a rede rodoviária utilizada neste exercício detinha várias limitações ao nível da disponibilização de informação relevante para a incorporação de parâmetros fundamentais (como por exemplo, o sentido das vias, os sentidos proibidos...) para uma aferição mais fidedigna das distâncias.

comparabilidade entre os dados alfanuméricos e os georreferenciados, pelo que esta tarefa encontra-se em desenvolvimento a par da análise dos resultados.

Os resultados estatísticos relativos à rede ferroviária estão disponíveis de acordo com a NUTS II, com informação de base proporcionada pela REFER. Em paralelo, esta empresa disponibilizou igualmente informação georreferenciada sobre a mesma rede, estando em curso a análise da mesma e a resolução das dissonâncias surgidas aquando da compatibilização com os dados de anos anteriores.

Neste contexto, e tendo em consideração as respostas ao SCSE pelas entidades consultadas, o Grupo de Trabalho considerou que a operacionalização deste conjunto de indicadores deverá beneficiar da articulação de um conjunto de entidades que poderão constituir uma rede institucional: Estradas de Portugal, IMT, Organismos setoriais da AP que detêm os equipamentos, EAT, CCDR, Operadores de Transporte Público, REFER, Rede Nacional de Plataformas Logísticas, ANMP, INE, Serviço Regional de Estatística dos Açores e Direção Regional de Estatística da Madeira.

b) Sistema de informação de dados alfanuméricos: apropriação de ficheiros administrativos para produção estatística

Na sequência de um trabalho de colaboração entre o IMT e o INE iniciado em 2012, as bases de dados de veículos registados e de inspeções periódicas obrigatórias foram alvo de tratamento estatístico, permitindo a produção de resultados sobre o parque de veículos rodoviários presumivelmente em circulação, com referência a 31-12-2010 e 31-12-2011. Prevê-se a continuação da produção destes resultados a um ritmo anual e com ventilações respeitantes à tipologia de veículo, escalões de idade e principais combustíveis, dando resposta a solicitações do Eurostat/outras organizações internacionais no âmbito das estatísticas dos Transportes e parcialmente a indicadores compilados pelo GTEMT na temática Ambiente. Não tem sido disponibilizada informação que permita a produção de resultados com ventilação regional.

Ainda entre o IMT e o INE, existe uma parceria para o aproveitamento de informação administrativa e, também no sentido da diminuição da carga de resposta sobre as empresas, através da qual o Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (ITRP) do INE recolhe alguns dados administrativos sobre carreiras de transporte público rodoviário de passageiros. Estes resultados prestam a sua contribuição para indicadores de transporte público de passageiros, estando disponíveis apenas para 2011 (Continente). Contudo, não é ainda possível a sua desagregação regional para além da NUTS II.

O ITRP não produz resultados relacionados com preços ou com as características para a redução dos efeitos por mobilidade reduzida nos transportes públicos, razão pela qual os indicadores sobre estas temáticas não são viáveis, visto que de igual modo o IMT não os apura.

O grupo de trabalho selecionou ainda indicadores sobre a utilização de transporte individual. Contudo, este tipo de resultados são habitualmente obtidos por via de inquéritos à mobilidade pessoal dirigidos às famílias. Por este facto, trata-se de operações estatísticas de custos muito elevados e ocorrência esporádica.

Os indicadores de investimento, reconstrução ou remodelação por regiões não têm sido viáveis dadas as dificuldades de afetação dos valores a troços de via específicos. Esta situação ocorre tanto no transporte rodoviário como no ferroviário.

Relativamente aos indicadores de sinistralidade, estes são apurados pela Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária com base nos elementos fornecidos pela PSP e GNR. Para o Continente é possível a produção de resultados ao nível do município e com metodologia harmonizada de acordo com o critério de avaliação das vítimas num período de 30 dias após o acidente. Na Regiões Autónomas a contabilização dos acidentes tem obedecido a diferente metodologia.

Relativamente ao transporte marítimo, o SEN tem beneficiado da contribuição das administrações portuárias do Continente e Regiões Autónomas, que trimestralmente disponibilizam ao INE dados detalhados sobre a movimentação de navios e mercadorias nos portos nacionais, não havendo contudo elementos sobre as especificidades do trabalho portuário previstas nos indicadores propostos pelo do grupo de trabalho.

Neste contexto, e tendo em consideração as respostas ao SCSE pelas entidades consultadas, o Grupo de Trabalho considerou que a operacionalização deste conjunto de indicadores deverá beneficiar da articulação de um conjunto de entidades que poderão constituir uma rede institucional: Estradas de Portugal; IMT, Operadores de Transporte Público, REFER, ANSR, IPTM, Portos Nacionais, DGEG, DGT, APA, ANMP, INE e Serviço Regional de Estatística dos Açores e Direção Regional de Estatística da Madeira.

8. CONCLUSÕES E PLANO DE AÇÃO

8.1. CONCLUSÕES

Em reunião de 12 de novembro de 2012, a Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial (SPEBT) aprovou o Relatório apresentado por este Grupo de Trabalho, no âmbito do Mandato que lhe foi atribuído em janeiro de 2010. Nesses termos foi reconhecido serem essenciais para o conhecimento sobre as áreas da Mobilidade Territorial os indicadores que constituíam a Matriz anexa ao referido Relatório, confirmando a relevância de criação e desenvolvimento de um sistema de informação que integre os indicadores de mobilidade territorial, de modo assegurar a classificação e georreferenciação individual dos pontos focais também identificados no Relatório. A SPEBT determinou ainda que o Relatório fosse divulgado junto das entidades sugeridas pelo GT, de modo a serem recebidos contributos e aferindo o grau de acolhimento relativamente às propostas incluídas no Relatório.

O 2.º mandato atribuído ao GTEMT refere a apresentação à SPEBT de um Plano de Ação, identificando os constrangimentos detetados e apontando possíveis soluções para a sua resolução. Verificou-se uma fraca adesão ao solicitado pelo CSE, embora em alguns casos as respostas obtidas potenciem desenvolvimentos futuros importantes para a concretização e operacionalização de um sistema de informação sobre indicadores de mobilidade territorial.

Na definição dos indicadores o GTEMT procurou sugerir níveis de desagregação máximos compatibilizando o interesse com as possibilidades, sem prejuízo dos indicadores serem também disponibilizados para níveis superiores. Naturalmente que a desagregação territorial dos indicadores tem repercussões no seu ajustamento aos fins a que se destinam, sendo por vezes condicionada pelas possibilidades operacionais subjacentes. Nesta segunda fase dos trabalhos deste grupo houve necessidade de alterar os níveis de desagregação inicialmente definidos para alguns indicadores, para que fosse possível passar a dispor de alguma informação.

8.2. PLANO DE AÇÃO

Para dar sequência aos trabalhos de acordo com o Mandato do Grupo as principais atividades a desenvolver são:

1. Propor a implementação de um Dossier temático sobre Mobilidade Territorial no Portal de Estatísticas Oficiais, estruturado de acordo com as 3 dimensões utilizadas na identificação dos indicadores (sustentabilidade ambiental, competitividade territorial e coesão territorial),

- de modo a divulgar e assegurar a manutenção e atualização do conjunto de indicadores classificados como classe A já disponíveis, com visualização agregada em página específica.
2. Concluir os processos de análise, validação e certificação em desenvolvimento pelo INE conducentes à entrada no SEN dos 17 indicadores identificados como disponíveis nesta fase de análise;
 3. Envolver o IMT em eventuais ações futuras para a operacionalização dos indicadores de classe B e C, o que se considera fundamental, dada a relevância dos indicadores com fonte IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, realçando particularmente aqueles que se inserem no Pacote de Mobilidade- território, acessibilidades e gestão da mobilidade. Todavia, enquanto se mantiver a falta de colaboração do IMT, estão inviabilizadas novas ações neste âmbito.
 4. Uma vez que a operacionalização dos indicadores de classe B e C remete obrigatoriamente para dois tipos distintos de questões de ordem técnica e de sistemas de informação – alfanuméricos e de base espacial – é necessário contatar com várias entidades que se pronunciaram em resposta ao relatório final da 1.ª fase deste GT, o que aponta para um trabalho a desenvolver com as duas redes institucionais anteriormente identificadas (ponto 7 deste relatório);
 5. Sugerir ao INE que tenha em conta no seu plano de atividades de médio prazo e nas operações estatísticas existentes, bem como nos desenvolvimentos da infraestrutura de dados espaciais de apoio à produção estatística, as necessidades identificadas neste sistema de indicadores, nomeadamente, os indicadores de Classe B e C.

Tendo em consideração as ações apresentadas, e o quadro de médio prazo para que estas ações remetem, solicita-se ao INE que possa apresentar à SPEBT num prazo de 1 ano (após a aprovação deste relatório) um documento que registe os progressos alcançados para a operacionalização dos indicadores de classe B e C. Reconhecidas as dificuldades associadas à efetiva concretização deste conjunto de indicadores, este ponto de situação do INE deverá permitir à SPEBT avaliar a oportunidade de implementação das duas redes institucionais identificadas no quadro das estruturas do CSE.

Assim, o Grupo de Trabalho de Estatísticas de Mobilidade Territorial dá por concluídos os trabalhos neste domínio.

ANEXOS

ANEXO 1 – MATRIZ DE INDICADORES

ANEXO 2 – LISTA DE EQUIPAMENTOS DA EQUIPA PARA OS ASSUNTOS DO TERRITÓRIO

ANEXO 3 – RELAÇÃO ENTRE OS PONTOS FOCAIS IDENTIFICADOS NO RELATÓRIO FINAL DO GTEM (DOCT/3335/CSE/BT-2: DEZ 2011) E OPERAÇÕES ESTATÍSTICAS DO SEN (OU OUTROS CONTEXTOS POTENCIAIS DE REFERÊNCIA)

ANEXO 1 - MATRIZ DE INDICADORES

- ◆ **Coesão Territorial**
- ◆ **Competitividade Territorial**
- ◆ **Sustentabilidade Ambiental**

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
		Entidade que identifica o indicador	Utilização que será dada à informação do indicador	Indicação da unidade de medida do indicador	Periodicidade de actualização do indicador			Desagregação territorial da informação para difusão	Entidade que produz, fornece ou compila a informação	Série temporal disponível, viabilidade de recolha e hiato temporal face ao período de registo	Âmbito territorial da cobertura											
Ambiente	1	Estrutura do parque automóvel de transporte de passageiros por categoria e motorização	Caracterizar o parque automóvel segundo as componentes de veículos de passageiros, por tipo de motorização	% do número de veículos de transporte de passageiros da categoria k e do tipo de motorização j = K= ligeiros e pesados j= veículos a gasolina, diesel, GPL, GNL/GNC, Eléctricos, híbridos, hidrogénio, outro tipo de combustível (nº de veículos $\frac{j}{n}$ /nº de veículos $\frac{j}{n}$)X100	1. Nº total de veículos de passageiros, por categoria; 2. Nº de veículos de passageiros por tipo de motorização.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	Distrito (de registo do veículo) ou Concelho	IMTT (base de dados);			O IMTT transmitiu que tem esta informação em base de dados	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN apenas existe informação para os veículos pesados de mercadorias por tipo de energia utilizada na propulsão	Classe B	IMT não respondeu. Mantém-se classe B	Classe B		x
Ambiente	2	Estrutura do parque automóvel do transporte de mercadorias por categoria e motorização		% do número de veículos de transporte de mercadorias da categoria k e do tipo de motorização j = K= ligeiros e pesados j= veículos a gasolina, diesel, GPL, GNL/GNC, eléctricos, híbridos, hidrogénio, outro tipo de combustível (Nº de veículos $\frac{j}{N}$ /Nº de veículos $\frac{j}{N}$)X100	1. Nº total de veículos de mercadorias, por categoria; 2. Nº de veículos de mercadorias por tipo de motorização.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	Distrito (de registo do veículo) ou Concelho	IMTT (base de dados);			O IMTT transmitiu que tem esta informação em base de dados	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN apenas existe informação para os veículos pesados de mercadorias por tipo de energia utilizada na propulsão	Classe B	IMT não respondeu. Mantém-se classe B	Classe B		x
Ambiente	3	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e colectivo), segundo o tipo de motorização	Caracterizar a frota de transporte público rodoviário de passageiros por categoria e motorização	% do número de veículos de transporte público rodoviário de passageiros da categoria k e tipo de motorização j = K= individual e colectivo j= veículos a gasolina, diesel, GPL, GNL/GNC, eléctricos, híbridos, hidrogénio, outro tipo de combustível (nº de veículos $\frac{k}{j}$ / nº de veículos $\frac{k}{j}$)X100	1. Nº total de veículos do transporte público rodoviário de passageiros, por categoria; 2. Nº de veículos do transporte público rodoviário, por tipo de motorização.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental	%	Anual	Concelho	IMTT (base de dados)				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	IMT não respondeu. Mantém-se classe B	Classe B		x
Ambiente	4	Sustentabilidade ambiental da utilização de energia nos transportes	Sustentabilidade ambiental do consumo de combustíveis.	% de utilização de combustíveis alternativos nos transportes= (combustíveis alternativos correspondem a: biodiesel, GNL/GNC, hidrogénio) (Total de consumo de combustíveis alternativos/Total de consumo de combustíveis)X100	1. Consumo de combustíveis alternativos nos transportes (em ton.); 2. Consumo total de combustíveis nos transportes (em ton.).	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	Concelho	DGEG;				Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Apenas existe o consumo de combustíveis por meio de propulsão	Classe B	DGEG não respondeu. Mantém-se classe B	Classe B		x
Ambiente	7	Emissão de GEE do transporte rodoviário per capita	Avaliar os impactos do sector dos transportes ao ambiente	Volume das emissões GEE do sector rodoviário per capita	1. Volume de emissões GEE do sector rodoviário 2. População Total	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	Ton/Hab	Anual	NUTS III ou NUTS II	Variável 1: Inventário Nacional INERPA (APA); Variável 2: INE.	Variável 1: Anual (2008)	Variável 1 e 2: Concelho		Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	O INE não dispõe de informação por "fonte" de emissão, apenas dispõe de informação por ramo de actividade económica e para o país: INE - Contas Satélite do Ambiente, Indicadores Económico-ambientais – NAMEA. [sugerimos que não se refira disponibilidade de informação no SEN face à abordagem do INE vs. APA (que é a pretendida); sugerimos o mesmo para o indicador 8.]	Classe B	A APA informou que o tratamento da informação relativa ao indicador AMB-7 se encontra suspenso .	Classe B		x
Ambiente	8	Emissão de poluentes atmosféricos locais do transporte rodoviário per capita	Avaliar os impactos do sector dos transportes ao ambiente	Volume das emissões poluentes atmosféricos locais do sector rodoviário per capita	1. Volume das emissões de poluentes atmosféricos locais do sector rodoviário (NOx, COVNM, SO2 e Partículas) 2. População Total	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	Ton/Hab	Anual	NUTS III ou NUTS II	Variável 1: Inventário Nacional INERPA (APA); Variável 2: INE.	Variável 1: Anual (2008)	Variável 1 e 2: Concelho		Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN só existe informação da população Considerando apenas o sector de actividade económica: "transportes" e utilizando informação da conta satélite do ambiente; apenas para RT.	Classe B	A APA informou que o tratamento da informação relativa ao indicador AMB-8 se encontra suspenso .	Classe B		x
Ambiente	9	Qualidade do ar	Avaliar a influência do sector dos transportes na alteração dos padrões de qualidade do ar	Nº de dias com qualidade do Ar Muito bom, Bom, Médio, Fraco e Mau	Nº de dias com qualidade do Ar Muito bom, Bom, Médio, Fraco e Mau	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental, climáticos e saúde pública	Dias	Anual	NUTS III (com factor de conversão); Regiões ambientais ou estação de medição	APA	2009		Indicador não dependente exclusivamente dos transportes: Necessidade de verificar sobre a possibilidade de distinguir os poluentes	Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	A APA respondeu ser possível disponibilizar este indicador mas por zonas de aglomeração. Passa a Classe A	Classe A		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Ambiente	10	Poluição sonora	Avaliar o impacto dos transportes sobre a população face à sua exposição ao ruído na influência das GTIr - Grandes Infra-estruturas de Transporte Rodoviário) , GTTf (Grandes Infra-estruturas de Transporte Ferroviário), GIta (grandes Infra-estruturas de transporte aéreo)	% de População exposta ao ruído, por GItR, GItf e GIta para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	População exposta ao ruído, por GItR, GItf e GIta para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	DPP+IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e saúde pública	%	Anual	GItR, GItf, GIta	APA	Anual (2006)	GItR, GItf, GIta		Grupo 3	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe D	Tendo em conta a resposta da APA este indicador vai ser disponibilizado ao nível global e não por GItR, GItf, GIta . Passa a Classe A	Classe A		x
Ambiente	11	Poluição sonora em ambiente urbano	Avaliar o impacto dos transportes sobre a população face à sua exposição ao ruído em ambiente urbano em período diurno e nocturno	% de População exposta ao ruído para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	População exposta ao ruído para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	DPP+IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e saúde pública	%	Anual	Concelho	APA	Anual (2006)	Concelho	O indicador global não dependente exclusivamente dos transportes; Indicador de base disponível em APA - % da pop. Exposta a classes de ruído, por concelho e período de referência. Os indicadores Lden e Ln são também calculados para 4 tipos de fonte sonora - tráfego.	Grupo 3	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe D	A APA informou que este indicador não está disponível por Concelho. Mantem-se D	Classe D		x
Ambiente	12	Taxa média de ocupação do transporte público colectivo rodoviário de passageiros, por categoria/"taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por tipo de serviço" (regular, não regular e internacional)	Grau de utilização da capacidade de transporte público colectivo rodoviário de passageiros, por tipo de serviço	Taxa média de ocupação dos veículos de TP colectivo por tipo de serviço	1- Passageiros-km calculados por tipo de serviço; 2- lugares-km oferecidos por tipo de serviço (regular, não regular e internacional),	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	Continente	INE				Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN		Classe B	IMT não respondeu. Proposta alteração na designação para “taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por tipo de serviço”, e deste modo ficou disponível, passando a ser classificado como indicador de classe A . Apenas apurados para o continente.	Classe A		x
Ambiente	13	Nível de carga dos veículos rodoviários de mercadorias	Uso da capacidade de transporte das veiculos de mercadorias, por categoria.	% de veículos Parcialmente Carregado no Total de movimentos % de veículos Carregados no Total de movimentos % de veículos em vazio no Total de movimentos	Número de veículos utilizados no transporte rodoviário de mercadorias, segundo o nível de carregamento	DPP+INE	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	NUTS II do transportador	INE (Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias				Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Ambiente	14	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	Avaliar o potencial de deslocações urbanas em modo pedonal, no acesso a bens comuns	População residente num raio de 400 metros de um ponto de acesso K k= - Ensino Pré-escolar (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Básico (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Secundário (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. - Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. - Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. - Comércio: Supermercado - Paragem de autocarro e de eléctrico - Estação de metro - Estação de comboio	1. Localização dos equipamentos georreferenciados por subsecção estatística. 2. Rede pedonal georreferenciada. 3. População residente por subsecção estatística.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental das áreas urbanas	Nº	Decenal	Freguesia, Concelho ou subsecção estatística	Câmaras Municipais; INE; IMTT e SIGGESC (Potenciais)			Proposta de pontos focais: Ensino: Pré-escolar; Básico ou Secundário (apenas a população na faixa etária de frequentar os níveis de ensino considerados) Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. Comércio: Supermercado Transporte Público: paragem de	Grupo 2	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C	A maioria das CMS não respondeu. Possibilidade vir a ficar disponível através da georreferenciação dos pontos focais e da rede pedonal.	Classe C	x	

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Ambiente	15	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	Avaliar o potencial das deslocações urbanas em bicicleta no acesso a equipamentos de utilização colectiva	População residente num raio de 2 km de um ponto de acesso K k= - Básico (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Secundário (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. - Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. - Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. - Comércio: Supermercado - Paragem de autocarro e de eléctrico - Estação de metro - Estação de comboio	1. Localização dos equipamentos georreferenciados por subsecção estatística. 2. Rede ciclável georreferenciada (infra-estrutura viária de vias próprias) 3. População residente por subsecção estatística.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental das áreas urbanas	Nº	Decenal	Freguesia ou Concelho	Câmaras Municipais; INE; (Potenciais)			Proposta de pontos focais: Ensino: Básico ou Secundário (apenas a população na faixa etária de frequentar os níveis de ensino considerados) Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. Comércio: Supermercado Transporte	Grupo 2	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C	A maioria das CMS não respondeu. Possibilidade vir a ficar disponível através da georreferenciação dos pontos focais e da rede ciclável.	Classe C	x	
Ambiente	16	Ligação dos principais pólos geradores/atractores de deslocações à rede ciclável	Avaliar a acessibilidade em bicicleta aos principais pólos geradores/atractores de deslocações	Nº de pólos geradores/atractores de deslocações (e.g. equipamentos, centros comerciais, pólos de recreio lazer, parques empresariais, etc) com ligação directa e segura à rede ciclável	1. Número de pólos geradores/atractores de deslocações georreferenciados por subsecção estatística. 2. Rede ciclável georreferenciada (infra-estrutura viária de vias próprias)	IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental das áreas urbanas	Nº	Anual	Freguesia ou Concelho	CM (Potencial)			Esclarecer quais os principais pólos geradores/atractores de deslocações considerados pelo IMTT	Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN	Ter-se-á que definir com maior precisão os pólos geradores de emprego [Sugerimos que este conceito seja incorporado na lista de conceitos do relatório.]	Classe C	A maioria das CMS não respondeu. Possibilidade vir a ficar disponível através da georreferenciação dos pontos focais e da rede ciclável.	Classe C	x	
Ambiente	17	Peso da população que acede principalmente em modo pedonal à escola e/ou emprego	Avaliar as deslocações pedonais nas deslocações urbanas para o emprego ou escola	1. População residente que acede ao ensino em modo pedonal / Total de população residente a estudar X 100. 2. População residente que acede ao emprego em modo pedonal / Total de população residente empregada X 100.	1. População residente que acede à escola em modo pedonal. 2. Total da população residente a estudar. 3. Total da população residente que acede ao emprego em modo pedonal. 4. Total da população residente empregada.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental das áreas urbanas	%	Decenal	Freguesia ou Concelho	INE	Decenal	Concelho		Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Ambiente	18	Principal modo de transporte utilizado pela população residente nas deslocações pendulares	Sustentabilidade ambiental do sistema de transportes de passageiros (público e privado) sendo que a sua comparabilidade temporal permite avaliar as transferências modais.	% da população residente que se desloca principalmente por modo de transporte k = Pop residente que se desloca principalmente no modo de transporte k / Pop residente x 100	1. População residente que se desloca principalmente em TI 2. População residente que se desloca principalmente em TP 3. População residente	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Decenal	Concelho	INE	Decenal	Concelho	Censos	Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Ambiente	19	Relação modal do transporte terrestre de mercadorias no território nacional	Sustentabilidade ambiental do sistema de transportes através dos modos associados ao transporte de mercadorias, sendo que a sua comparabilidade temporal permite avaliar as transferências modais do transporte de mercadorias.	Total de (Ton. X Km) de mercadorias embarcadas por caminhos de ferro/Total de (Ton. X Km) de mercadorias embarcadas por estrada.	1. Total de ton. de mercadorias embarcadas por ferrovia 2. Total de Km percorridos no transporte de mercadorias embarcadas por ferrovia; 3. Total de ton. de mercadorias embarcadas por estrada 4. Total de Km percorridos no transporte de mercadorias embarcadas por estrada.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	NUTS II, NUTS I ou Nacional	INE (Estatísticas dos Transportes)	Anual 2009			Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Ambiente	20	Procura de Transporte Público	Quantificar o nível da procura do sistema de transporte público de passageiros	Número de passageiros transportados em TP, por ano	Número de passageiros transportados em TP	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Nº	Anual	NUTS II, NUTS I ou Nacional	Operadores de TP				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	O INE dispões desta informação por NUTS II/Continente. Passa a Classe A	Classe A		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Utilização que será dada à informação do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Ambiente	21	Transporte de mercadorias por unidade de PIB e modo de transporte	Avaliar o volume de transporte de mercadorias por unidade do PIB, por modo de transporte.	1. Total de (Ton X Km) de mercadorias embarcadas, por modo rodoviário/PIB 2. Total de (Ton X Km) de mercadorias embarcadas por ferrovia /PIB	1. Tonelagem de mercadorias embarcadas por modo de transporte (rodovia e ferrovia); 2. Total de Km percorridos pelas mercadorias embarcadas por modo de transporte (rodovia e ferrovia); 3. PIB (Milhões de Euros)	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	tkm/ unidade de PIB	Anual	NUTS II	INE (Estatísticas dos Transportes)	Anual 2009			Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Ambiente	22	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário	Quantificar a velocidade comercial média das deslocações por modo de TP colectivo rodoviário em meio urbano	Velocidade comercial média (incluindo percurso e paragem) das deslocações por modo de TP colectivo rodoviário em meio urbano	Velocidade comercial média (incluindo percurso e paragem) das deslocações por modo de TP colectivo rodoviário em meio urbano	GTEMT	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	km/h	Anual	Concelho	Operadoras de TP; Câmaras Municipais ; (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Sem resposta por parte das CMS e Operadores de TP. Indicador não prioritário	Classe D		?
Ambiente	23	Alteração das necessidades de transportes pela utilização das TIC's no emprego	Avaliar o impacto do teletrabalho na alteração das necessidades de mobilidade da população empregada	Pessoal ao serviço em regime de teletrabalho/população empregada total X 100	1. Pessoal ao serviço em regime de teletrabalho 2. População empregada total	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e coesão territorial	%	Anual	Selectivamente Concelho ou NUTS III ou Área Metropolitana	INE (Potencial)			A referenciação geográfica seria o empregador. Eventual pergunta no inquérito anual à empresas	Grupo 3	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a população empregada	Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		X
Ambiente	24	Incidência do e-learning no ensino superior	Avaliar o impacto do elearning na alteração das necessidades de mobilidade da população estudantil	População do ensino superior em regime de e-learning/população estudantil total do ensino superior X 100	1. População do ensino superior em regime de e-learning. 2. População estudantil do ensino superior em regime de ensino normal.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental	%	Anual	Concelho ou NUTS III	MEC; Instituições de Ensino (Potenciais)				Grupo 3	Alguma info.disponível no SEN	Para esta desagregação territorial, o INE não dispõe de informação. As estatísticas do ensino superior do SEN são produzidas pelo (ex GPEAR/MCTES). [Sugere-se retirar este comentário na versão da matriz a constar do relatório; alterou-se a coluna anterior para "alguma info disponível no SEN"]	Classe D	DG do Ensino Superior mostrou-se disponível para incluir este aspeto no inquerito de desenvolvem. Probabilidade de passar a estar disponível a partir de 2014. Situação a acompanhar pelo INE.	Classe D		X
Ambiente	25	Uso da microgeração na sinalética rodoviária	Avaliar a importância relativa dos sistemas de sinalética e informação que não recorrem à rede geral de electricidade.	Nº de postos de sinalética e informação alimentados por sistemas de microgeração/Nº de postos de sinalética e informação alimentados pela rede X 100	1. Nº de postos alimentados por microgeração 2. Nº de postos alimentados pela rede	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental	%	Trienal	Concelho	Câmaras Municipais; EP; INIR (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		X
Ambiente	26	Faixas de continuidade de habitats em espaço não urbano	Avaliar o efeito de barreira das infra-estruturas de transportes sobre a circulação animal	Nº. de faixas de continuidade de habitats por Km de via em espaço não urbano	1. Nº de faixas de continuidade de habitats 2. Km de via em espaço não urbano e com barreiras de protecção do acesso	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e biodiversidade	Nº/Km	Quinquenal	NUTS III	INIR; Concessionárias (Potenciais)			Consideram-se as vias apenas com barreiras de protecção do acesso Área urbana de acordo com a tipologia do SEN.	Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		
Ambiente	27	Artificialização do solo por vias de transporte	Avaliar os impactos das infra-estruturas de transportes na artificialização do solo	1. Nº de Km² ocupados pelas infra-estruturas de transportes /Nº de Km2 de Superfície total X 100	1. Nº de Km² ocupados pelas infra-estruturas de transportes, e 2. Km2 de Superfície total	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e Planeamento e Ordenamento do Território	%	Trienal ou Quinquenal	Concelho ou NUTS III	IGP (COS com ortofotomapas)	Anual (2004)			Grupo 1	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a áreas das unidades geográficas	Classe B	Aguarda-se resposta da DGT	Classe B	X	
Ambiente	28	Relação entre os usos dos solos urbanos pelo sistema de transportes e pelos espaços verdes	Avaliar a sustentabilidade ambiental das áreas urbanas em termos da compensação dos espaços de emissão pelos transportes por espaços de sumidouro (verdes).	Área total do solo classificado como espaço verde em solo urbano/Área total ocupada pelo sistema de transportes em solo urbano	1. Área total do solo classificado como espaço verde em solo urbano 2. Área total ocupada pelo sistema de transportes em solo urbano	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e planeamento e ordenamento do território	N.º	Quinquenal	Concelho	Câmaras Municipais (Potencial)			Solo urbano conforme classificado nos PDM's	Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	indicador que pode ser obtido por informação da DGT	Classe C		X

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Ambiente	29	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários/"Resíduos gerados pelos veículos rodoviários, por local da entidade gestora	Avaliar a quantidade de resíduos gerados pelos veículos automóveis no fim de vida e suas componentes (pneus, baterias, óleo...).	Total de resíduos provenientes dos veículos em fim de vida e suas componentes.	Resíduos provenientes dos veículos em fim de vida e suas componentes.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental	Ton	Anual	Concelho	APA; CCDR's; Câmaras Municipais(Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	a APA propôs a alteração do referencial geográfico dos indicadores AMB-29 e AMB-30 de modo a corresponder à localização da entidade gestora dos resíduos rodoviários. O GT aprovou esta alteração, passando aqueles indicadores a ter a seguinte designação: AMB-29 "Resíduos gerados pelos veículos rodoviários, por local da entidade gestora"; AMB-30 "Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários, por local da entidade gestora". Passam a Classe A	Classe A		x
Ambiente	30	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários/Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários, por local da entidade gestora	Avaliar a quantidade de resíduos gerados pelos veículos automóveis no fim de vida e suas componentes (pneus, baterias, óleo...) e respectiva taxa de reciclagem.	Resíduos e componentes de automóveis remetidos para reciclagem (toneladas)/Total de resíduos de automóveis (toneladas) X 100	1. Resíduos e componentes de automóveis para reciclagem (toneladas) 2. Total de resíduos de automóveis (toneladas)	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental	%	Anual	Concelho	APA, CCDR's; Câmaras Municipais (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D		Classe A		x
Ambiente	31	Acidentes com impacto ambiental do sector dos transportes	Caracterizar os acidentes com transportes do ponto de vista dos seus impactos ambientais (físicos, bióticos e socioeconómicos)	Nº de acidentes de poluição por modo de transporte (terrestres, aéreo e marítimos), por tipo de impacto (físicos, bióticos e socioeconómicos)	Nº de acidentes de poluição em transportes terrestres, aéreo e marítimos, por tipo de impacte	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental, coesão e de saúde e segurança pública	Nº	Anual	NUTS II	APA; PSP/GNR (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		x
Ambiente	32	Idade média dos veículos ligeiros de passageiros presumivelmente em circulação	Conhecer as características do parque automóvel ligeiro nacional	Idade média dos veículos ligeiros: $\sum_i(\text{número de veículos ligeiros}_i \cdot \text{ponto médio}_i)/\text{número total de veículos ligeiros}$ K = Escalão etário do veículo ligeiro	1. Número de veículos ligeiros por escalão (k) 1. Número total de veículos ligeiros	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Nº	Anual	Concelho	ACAP (Estatísticas do Sector Automóvel); Imposto Único de Circulação (potencial)	Anual			Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Passa a Classe A. Aprovada alteração de designação	Classe A		x
Ambiente	33	Idade média dos veículos pesados de passageiros presumivelmente em circulação	Avaliar a qualidade da oferta, da imagem e o desempenho ambiental do serviço de TP	$\sum$ das idades dos veículos TP/ nº total de veículos TP	1. Idade dos veículos TP 2. Nº total de veículos TP	IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Anos	Anual	NUTS III	IMTT				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Passa a Classe A. Aprovada alteração de designação	Classe A		x
Ambiente	34	Investimento em planos e medidas de sustentabilidade dos transportes	Avaliar o investimento em planos de mobilidade e sustentabilidade do sector dos transportes como instrumento de gestão e planeamento dos transportes	Total de investimentos em planos de mobilidade e sustentabilidade ambiental dos transportes	Investimentos em planos de mobilidade e sustentabilidade ambiental dos transportes	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	10³ Euros	Anual	Concelho	Câmaras Municipais e Outras IP (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Sem resposta das CMs. Indicador não prioritário	Classe D		x
Ambiente	35	Nº de parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Avaliar a oferta de parques de estacionamento dissuasores (park and ride)	N.º dos parques de estacionamento dissuasores	1. Nº de parques de estacionamento dissuasores existentes	IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Nº	Anual	Concelho	CM, Gestores dos parques de Estacionamento (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Sem resposta das CMs. Poderá insistir-se com a Associação dos gestores de Parques estacionamento. Indicador não prioritário	Classe D		x
Ambiente	36	Mitigação das externalidades dos transportes públicos	Avaliar o esforço de mitigação das externalidades dos transportes públicos através do investimento em frotas "limpas"	Investimentos em frotas de transportes públicos "limpos"/Investimento total em frotas de transportes públicos X 100	1. Investimento em frotas de transportes públicos "limpos" 2. Investimento total em frotas de TP	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	%	Anual	NUTS III	Operadores de TP; Câmaras Municipais (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		x
Ambiente	37	Potenciais da partilha do automóvel	Conhecer os instrumentos de apoio à organização de viagens em regime de carpooling e carsharing	Somatório do n.º de programas de incentivo à organização de viagens em automóvel partilhado	n.º de programas de incentivo à organização de viagens em automóvel partilhado	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e de consciencialização ambiental	Nº	Anual	Concelho	CM's, Serviços de carpooling /carsharing (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		x
Ambiente	38	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros	Avaliar a adesão a novas opções modais	Nº de adesões anuais a serviços de carpooling, carsharing, outros	Nº de adesões anuais a serviços de carpooling, carsharing, outros	IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e de consciencialização ambiental	Nº	Anual	Concelho	CMS - Serviços de carpooling, carsharing (Potencial)			Só poderá ser operacionalizad o este indicador quando a informação de base tiver institucionalizad a.	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Na ausencia de resposta por parte das entidades foi proposta passagem para Classe D	Classe D		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Utilização que será dada à informação do indicador	Indicação da unidade de medida do indicador	Periodicidade de actualização do indicador	Desagregação territorial da informação para difusão	Entidade que produz, fornece ou compila a informação	Série temporal disponível, viabilidade de recolha e hiato temporal face ao período de registo	Âmbito territorial da cobertura									
Ambiente	39	Gestão da mobilidade	Conhecer os instrumentos de gestão de promoção da mobilidade sustentável para os territórios	Nº de planos de mobilidade e transportes aprovados por entidade competente	1. Número de planos de mobilidade e transportes por município	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental e de consciencialização ambiental	Nº	Trienal	Concelho	CM'S; (Potencial)				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Na ausencia de respostas por parte das CMs, passar para Classe D	Classe D		x
Ambiente	40	Consumo de combustíveis e de energia electrica na tracção, segundo a via nos transportes ferroviários.	Caracterizar a frota do TP ferroviário sob o ponto de vista da sustentabilidade ambiental	1. Consumo total de combustíveis, por tipo de combustivel; 2. Consumo total de energia eléctrica na tracção.	1. Consumo total de combustíveis, por tipo de combustivel; 2. Consumo total de energia eléctrica na tracção.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	Variável 1: 10³ L Variável 2: 10 3 kWh	Anual	Nacional	INE				Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Ambiente	41	Quilometragem anual dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização	Conhecer a distância percorrida pelos veículos ligeiros de passageiros para avaliar o impacto das emissões	Km percorridos dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização (gasóleo, gasolina, electricos, GPL,hibridos, etc)	Km percorridos dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização (gasóleo, gasolina, electricos, GPL,hibridos, etc)	GPRI	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Km	Anual	Nacional	IMTT	Anual			Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Ausencia de resposta do IMT. Passa para D	Classe D		x
Ambiente	35.1	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Avaliar a oferta de parques de estacionamento dissuasores (park and ride)	Capacidade (lugares oferecidos) dos parques de estacionamento dissuasores	1. Capacidade (nº de lugares oferecidos) dos parques de estacionamento dissuasores existentes	IMTT	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Nº	Anual	Concelho	CM, Gestores dos parques de Estacionamento (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Coesão	1	% de população com tempo de acesso ao emprego/escola inferior a 31 minutos	Avaliar a acessibilidade ao emprego/escola	População com tempo de acesso ao emprego/escola inferior a 31 minutos/População empregada ou estudante totalX100	1. População com acesso ao emprego/escola com tempos médios de viagens inferiores a 31 minutos; 2. População empregada ou estudante total.	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Decenal	Concelho	INE (Recenseamento da população)	Decenal			Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Coesão	2	Tempo médio das deslocações casa-trabalho/escola por habitante e modo de transporte	Avaliar o tempo médio das viagens diárias da população, no acesso ao emprego/escola	Média dos tempos acesso ao emprego/escola em C (concelho)= $\sum_k pop_{kc} / pop_c \times$ tempo médio, k - Classe de tempo de acesso ao emprego/escola c - Concelho	1. População por classes de tempos de acesso ao emprego/escola 2. População total empregada ou estudante 3. Ponto médio da classe de tempo de acesso ao emprego/escola	DPP	Estudos de coesão territorial	Minutos	Decenal	Concelho	INE (Recenseamento da população)				Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x
Coesão	3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos	Avaliar a acessibilidade em termos de tempo entre sedes de concelhoem transportes públicos colectivos	n.º de viagens realizadas entre cada par de concelhos por modo de transporte público colectivo	Nº das deslocações entre sedes de concelhos	DPP + GPERI	Estudos de coesão territorial	Minutos	Anual	Concelho	Operadores de TP rodoviário e ferroviário				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	O GT considerou que este indicador comporta um conjunto de informação que requer uma análise muito complexa. Como o indicador 26/coesão permitirá dar infotrmção dsobre a disponibilidade de transportes públicos entre sedes de concelho, por modo de ferroviárioe passar este indicador para classe D	Classe D		x
Coesão	4	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos colectivos	Avaliar a acessibilidade em termos de custo entre pares de áreas urbanas (sedes de concelho) em transportes públicos colectivos	Custo médio das viagens realizadas entre cada par de concelhos por modo de transporte público colectivo	Custo das viagens por ligação e modo de transporte público colectivo	DPP	Estudos de coesão territorial	Euros	Anual	Concelho	Operadores de TP rodoviário e ferroviário				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		x
Coesão	5	Mitigação do ruído	Avaliar medidas associadas à qualidade do ambiente urbano	Nº de Km de barreiras acústicas/Nº de Km de vias em zonas sensíveis ao ruído X 100	1. Nº de Km de barreiras acústicas. 2. Nº de Km de vias em zonas sensíveis ao ruído	DPP	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	%	Anual	Tipo de via e Concelho	APA; CM'S				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Indicador não prioritário	Classe D		
Coesão	6	Densidade rodoviária	Avaliar o grau de cobertura territorial da rede rodoviária	Comprimento das rodovias (km)/Superfície do território (km2)	1. Comprimento das rodovias (km) 2. Superfície do território (km2)	DPP	Estudos de coesão territorial, SIDS	km/Km²	Quinquenal	Concelho	Municípios, EP, INIR e INE				Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Densidade da rede rodoviária nacional (km/ km²) por Localização geográfica e Tipo de rede- Anual; Extensão da rede nacional de auto-estradas (km) por Localização geográfica (Continente) ; Extensão da rede nacional rodoviária (km) por Localização geográfica (Distrito) e Tipo de rede rodoviária; Anual (faltam as estradas municipais)	Classe B	Segundo o INE esta informação existe e está em tratamento. Indicador potencialmente mas mantém-se em Classe B	Classe B	x	

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Coesão	7	Capitação rodoviária	Avaliar o grau de cobertura territorial da rede rodoviária por habitante	Extensão das vias rodoviárias (km)/População total	1. Extensão das vias rodoviárias (km) 2. População total	DPP	Estudos de coesão	Km/Hab	Quinquenal	Concelho	Municípios, EP, INIR e INE				Grupo 2	Alguma info.disponível no SEN	Densidade da rede rodoviária nacional (km/ km²) por Localização geográfica e Tipo de rede- Anual; Extensão da rede nacional de auto-estradas (km) por Localização geográfica (Continente) ; Extensão da rede nacional rodoviária (km) por Localização geográfica (Distrito) e Tipo de rede rodoviária; Anual (faltam as estradas municipais)	Classe C	Hipotese de operacional através de dados da Estradas de Portugal (resposta ao pedido de contributos)	Classe C		x
Coesão	8	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana	Avaliar o grau de cobertura territorial das infra-estruturas pedonais estruturantes em área urbana	Km de vias pedonais estruturantes em área urbana/Km² do território em área urbana	1. Km de vias pedonais estruturantes em área urbana 2. Área urbana total (km2)	DPP + IMTT	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	Km/Km2	Quinquenal	Concelho (Ou freguesia)	CM'S; INE			Área urbana de acordo com a tipologia do SEN.	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Por ausencia de resposta das CMs Passa a classe D	Classe D		x
Coesão	9	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana	Avaliar o grau de cobertura territorial das infra-estruturas pedonais estruturantes em área urbana por habitante	Km de vias pedonais estruturantes em área urbana/População total em área urbana	1. Km de vias pedonais estruturantes em área urbana 2. População total em área urbana	DPP + IMTT	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	Km/Hab	Quinquenal	Concelho (Ou freguesia)	CM'S; INE			Área urbana de acordo com a tipologia do SEN.	Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Por ausencia de resposta das CMs Passa a classe D	Classe D		
Coesão	10	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana	Avaliar o grau de cobertura territorial das infra-estruturas cicláveis estruturantes em área urbana	Km de vias cicláveis estruturantes em área urbana/Km² do território em área urbana	1. Km de vias cicláveis estruturantes 2. Área urbana total (km2)	DPP + IMTT	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	Km/Km2	Quinquenal	Concelho (Ou freguesia)	CM'S; INE			Área urbana de acordo com a tipologia do SEN.	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Por ausencia de resposta das CMs Passa a classe D	Classe D		
Coesão	11	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana	Avaliar o grau de cobertura territorial das infra-estruturas cicláveis estruturantes em área urbana por habitante	Km de infra-estruturas cicláveis estruturantes em área urbana/População total em área urbana	1. Km de vias cicláveis estruturantes em área urbana 2. População total em área urbana	DPP + IMTT	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	Km/Hab	Quinquenal	Concelho (Ou freguesia)	CM'S; INE			Área urbana de acordo com a tipologia do SEN.	Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Por ausencia de resposta das CMs Passa a classe D	Classe D		
Coesão	12	Prioridade do Transporte Público Rodoviário	Medir a taxa de cobertura da rede rodoviária dedicada ao transporte publico rodoviário	Km de corredores em sítio próprio dedicados ao TP (corredores bus)/Km de rodovias servidas por TP*100	1. Km de corredores em sítio próprio dedicados ao TP 2. Km de rodovias servidas por TP	DPP	Estudos de coesão e sustentabilidade ambiental	%	Quinquenal	Concelho (Ou freguesia)	CM'S				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Por ausencia de resposta das CMs Passa a classe D	Classe D		
Coesão	13	Acessibilidade de individuos com mobilidade condicionada no acesso a edificios/	Avaliar a dimensão da acessibilidade dos individuos com mobilidade reduzida aos edificios	% de Edifícios: 1. Com rampas de acesso 2. Sem rampas de acesso mas com acessibilidade 3. Sem rampas de acesso nem outra acessibilidade	1.Nº de Edifícios em cada uma das categorias de acesso 2. nº total de edificios	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Decenal	Concelho	INE (apenas edificios residenciais)	Decenal	NUTS I e Ihas		Grupo 2	Alguma info.disponível no SEN	Nos censos de 2011 é feita uma pergunta sobre a acessibilidade à circulação em cadeira de rodas à entrada do edifício (pergunta 7), pelo que apenas se poderá inferir o acesso a edificios residenciais e não aos edificios públicos.	Classe C	Aprovada alteração de designação a ser remetida pelo INE e referente a “Edifícios residenciais. Passa a Classe A	Classe A		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Coesão	14	Acessibilidade potencial sem custos de transporte aos equipamentos de utilização colectiva de interesse quotidiano	Avaliar o potencial das deslocações em modo pedonal e ciclável no acesso a equipamentos de utilização colectiva	População residente num raio de 400 metros de um ponto de acesso K / População residente total	1. População residente num raio de 400 metros de um ponto de acesso K k= - Ensino Pré-escolar (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Básico (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Secundário (apenas a população na faixa etária a frequentar os níveis de ensino considerados) - Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. - Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. - Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. - Comércio: Supermercado - Paragem de autocarro e de eléctrico - Estação de metro - Estação de comboio - Praça de taxis	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Decenal	Freguesia ou Concelho	INE; CM'S			Proposta de pontos focais: Ensino: Pré-escolar; Básico ou Secundário (apenas a população na faixa etária de frequentar os níveis de ensino considerados) Saúde: Centro de saúde ou extensão de saúde; Farmácia. Lazer: Cinema ou teatro ou auditório. Espaços verdes: Jardins públicos ou parques urbanos. Comércio: Supermercado Transporte Público: paragem de autocarro, paragem de eléctrico, estação de metro, estação de comboio e	Grupo 2	Alguma info.disponível no SEN		Classe C	A operacionalização deste indicador é possível desde que os pontos focais estejam georreferenciados. O INE tem prevista a inclusão de edifícios não residenciais na sua infraestrutura de dados espaciais de apoio à produção estatística	Classe C	x	
Coesão	15	Oferta de transporte público (TP) rodoviário para pessoas com mobilidade reduzida	Avaliar o nível de oferta de serviços de transporte rodoviário adaptado.	Nº de veículos TP rodoviário adaptados X capacidade de transporte de pessoas com mobilidade reduzida de cada veículo TP rodoviário adaptado X média das frequências de ofertas diárias	1. Nº de Veículos TP rodoviário adaptados a pessoas com mobilidade reduzida 2. Capacidade de transporte de pessoas com mobilidade reduzida de cada Veículo TP rodoviário adaptado 3. Frequências de ofertas diárias de veículos de TP rodoviário adaptados	DPP	Estudos de coesão territorial	Nº	Anual	Concelho	OPERADORES DE TP				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Importante manter este indicador apesar da ausência de respostas por parte das entidades. Aguardar resposta IMT. Passa para classe D	Classe D		x
Coesão	16	Percentagem de transporte público (TP) para pessoas com mobilidade reduzida por modos	Avaliar o peso do transporte público inclusivo por modos .	Nº de Veículos TP adaptados a pessoas com mobilidade reduzida por modos / Nº total de Veículos TPpor modos	1. Nº de Veículos TPadaptados a pessoas com mobilidade reduzida por modos 2. Nº total de Veículos TP por modos	IMTT	Estudos de coesão territorial	%	Anual	Concelho	OPERADORES DE TP				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	Este indicador necessitava de dados fornecidos pelos operadores de transporte publico, eventualmente através de inquérito, o que não é viável por agora. Passa a classe D	Classe D		x
Coesão	17	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos	Avaliar o grau de acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida às redes de TP por modos	Nº de estações/interfaces adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida em TP por modos/ Nº de estações/interfaces em TP por modos	1. Nº de estações/interfaces adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida em TP por modos 2. Nº de estações/interfaces em TP por modos	IMTT	Estudos de coesão territorial	%	Anual	Concelho	OPERADORES DE TP, CM, REFER				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C		Classe C		x
Coesão	18	Peso dos gastos com transportes por classes de rendimento familiar	Avaliar o peso das despesas com transporte no orçamento das famílias	Despesas totais das famílias com transportes / Rendimentos totais das famílias X 100, por classes de rendimentos	1. Despesas totais das famílias nos transportes 2. Rendimentos totais das famílias, por classes de rendimentos	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Quinquenal	NUTS II ou NUTS III	INE (Inquérito às despesas das famílias)				Grupo 1	Disponível no SEN	indicador Portal INE:" Despesas de consumo médias anuais (€) dos agregados domésticos privados por Local de residência (NUTS - 2002) e Tipo de produto consumido (Divisão); Quinquenal "	Classe A		Classe A		x
Coesão	19	Incidência dos acidentes viários com peões ou ciclistas	Avaliar a segurança da circulação pedestre e ciclável	Nº de acidentes viários envolvendo peões ou ciclistas por 1000 habitantes	1. Nº de acidentes viários com peões e ciclistas 2. População Total	DPP	Estudos de coesão territorial	Nº/1000hab	Anual	Concelho	ANSR				Grupo 2	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C	ANSR não respondeu	Classe C		x
Coesão	20	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes públicos urbanos	Disponibilidade de informação sobre tempos de espera dos passageiros do transporte público urbano.	% de paragens de transportes públicos urbanos (rodoviários, metro, ferroviários...) com painéis informativos dos tempos de espera em tempo real	1. Nº de paragens de TP urbanos com suporte informativo dos tempos de espera em tempo real 2. Nº total de paragens de TP urbanos	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Anual/Bienal	Concelho	Operadoras de Transporte Público ou IMTT (?)				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Por ausencia de resposta das entidades, passa para classe D	Classe D		x

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desg. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georef.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Coesão	21	Meios de transporte usados nas ligações ao emprego e à escola / <i>Proporção de população estudante que utiliza mais do que um modo de transporte na deslocação casa-local de estudo</i>	<i>Avaliar o grau de acessibilidade ao emprego e à escola</i>	Nº médio de meios de transporte usados no acesso diário ao emprego/escola	Nº médio de meios de transporte usados no acesso diário ao emprego/escola	DPP	Estudos de coesão e competitividade territorial	Nº	Decenal	Concelho	INE (Potencial)			<i>Eventual inclusão de questão nos Censos</i>	Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN	Não é possível através dos Censos de 2011 calcular o número de meios de transporte de destino, uma vez que a pergunta 21 apenas pergunta o principal modo de transporte. Complementarmente a pergunta 22 pergunta se é utilizado outro meio de transporte (apenas Sim ou Não), mas não especifica o tipo de transporte	Classe C	Aprovada alteração de designação . Passa a Classe A	Classe A		X
Coesão	22	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas	<i>Avaliar a melhoria da segurança rodoviária</i>	Indicador de gravidade : IG=(100 x M) + (10 x FG) + (3 x FL) ; - (Indicador de gravidade /população residente) * 1000	1. M = n.º de mortos; 2. FG = nº de feridos graves; 3. FL = nº de feridos ligeiros. 4. População residente	GTEMT	Estudos de competitividade e coesão territorial	Nº por 1000 Hab	Anual	Concelho	ANSR;CM;PSP; GNR		Concelho	<i>s valores do Indicador de Gravidade, não deverão considerar os acidentes nas auto-estradas, uma vez que o tráfego nessas</i>	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN existe a informação apenas por Distrito	Classe B	indicador disponível no SEM. Passa a classe A	Classe A		X
Coesão	23	Sinistralidade rodoviária municipal	<i>Avaliar a melhoria da segurança rodoviária</i>	Indicador de sinistralidade rodoviária municipal : ISRM _n = ((IG _n + (0.66 x IG _{n-1}) + (0.33 x IG _{n-2})) / 3	1. IG = Indicador de gravidade; 2. n = Ano em análise.	GTEMT	Estudos de competitividade e coesão territorial	Número	Anual	Concelho	ANSR;CM;PSP; GNR		Concelho		Grupo 2	Alguma info.disponível no SEN	No SEN existe a informação apenas por Distrito	Classe C	indicador disponível no SEM. Passa a classe A	Classe A		X
Coesão	24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP colectivo	<i>Avaliar o nível de satisfação com o serviço de TP colectivo</i>	Variação anual dos indicadores de satisfação e de qualidade dos serviços de transporte público colectivo	n.a.	DPP; GPERI; IMTT	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Anual	Concelho	OPERADORES DE TP; CM		Concelho	<i>Realização de Inquéritos de Opinião</i>	Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D	Existe Refer, ML, MP	Classe D		X
Coesão	25	Ligações diárias directas em transporte público colectivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia	<i>Avaliar a conectividade entre sedes de concelho por rodovia</i>	N.º total de ligações diárias e directas em transporte público colectivo de passageiros entre sedes de concelho , por tipo de tráfego	- N.º de ligações diárias em tráfego sub-urbano, em dias de descanso e dias úteis - N.º de ligações diárias em tráfego interurbano, em dias de descanso e dias úteis	GPERI	Estudos de conectividade no sector dos transportes	número	Anual	Concelho	IMTT e operadores			<i>Diz respeito a ligações directas , ou seja, ue não precisam de transbordo</i>	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Por ausencia de resposta das entidades, passa para classe D	Classe D		X
Coesão	26	Ligações directas entre sedes de concelho por ferrovia	<i>Avaliar a conectividade entre sedes de concelho por ferrovia</i>	Inventariação das ligações diárias e directas entre sedes de concelho , por tipo de serviço	- N.º de ligações diárias em tráfego Sub-urbano; - N.º de ligações diárias em tráfego interurbano; - N.º de ligações diárias em tráfego regionais; - N.º de ligações diárias em serviço alfa-pendular;	GPERI	Estudos de conectividade no sector dos transportes	número	Anual	Concelho	CP				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Potencialmente disponível em 2014. A CP ter esta informação disponível. O INE irá diligenciar junto da CP	Classe B		X
Coesão	27	Taxa de Motorização	<i>Avaliar a capacidade instalada para deslocações em veículo ligeiro particular</i>	Número de veículos ligeiros de passageiros particulares por cada 1000 habitantes	- Número de veículos ligeiros de passageiros particulares - Número de habitantes	GPERI	Estudos sobre o sector dos transportes	número/1000 hab.	Anual	concelho/nacional	IMTT	2009	nacional	<i>Informação de base disponível mas dispersa por várias entidades. Não está coligida . O SEN não produz.</i>	Grupo 1	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe B	O IMT tem esta informação no seu site. Ver se passa a A	Classe A		X
Coesão	30	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual	<i>Avaliar a acessibilidade entre sedes de concelho por transporte individual</i>	Distância entre sedes de concelho / velocidade máxima legal em transporte individual	1. Distância entre sedes de Concelho 2. Velocidade máxima legal em transporte individual	GPERI	Monitorização do PET e Estudos Socio-Economicos e de Coesão Territorial	minutos	Anual	Concelho	EP, INIR				Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C	EP respondeu e mostrou-se disponível para colaborar. Avaliar com a EP	Classe C	X	
Coesão	31	Capitação da oferta de Táxis	<i>Avaliar a oferta de serviços de transporte público adaptável às necessidades individuais e complementar do sistema de transporte</i>	N.º de veículos licenciados para o serviço de táxi a 31 de dezembro/ Total da população residente	1. N.º de veículos licenciados para o serviço de táxi a 31 de Dezembro do ano n 2. Total da População residente	GPERI	Estudos sobre o sector dos transportes	Nº/Hab	Anual	Concelho	IMTT; CM	2000/2010	Distritos do Continente		Grupo 2	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C	IMT não respondeu	Classe C		X

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Competitividade	1	Número de acidentes por tipologia	Obter um indicador de segurança de circulação rodoviária como medida de externalidades no sector dos transportes	Número e localização dos acidentes rodoviários, por tipo de acidente (atropelamento, colisão, despiste).	Nº de acidentes com atropelamento Nº de colisões Nº de despistes	GTEMT	Estudos de competitividade e coesão territorial	Número	Anual	Concelho	ANSR;CM;PSP		Concelho		Grupo 1	Disponível no SEN	No SEN existe o nº de acidentes com vítimas, por município, publicação anual e acidentes de viação com vítimas (N.º) por Localização geográfica (NUTS - 2002) e Tipo de acidente de viação com vítimas; Anual	Classe A	Classe A		X	
Competitividade	2	Mobilidade pendular da população estudantil no ensino superior	Avaliar a competitividade e coesão territorial associada a pólos de atracção do ensino	(População residente que frequenta o ensino superior fora da unidade territorial + População não residente que frequenta o ensino superior na unidade territorial) / População residente que frequenta o ensino superior X 100	1. População residente que frequenta o ensino superior fora da unidade territorial; 2. População não residente que frequenta o ensino superior na unidade territorial; 3. População residente que frequenta o ensino superior	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	NUTSIII	2 - INE Recenseamento da população)	Decenal	Concelho	INE (Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto)	Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	3	Mobilidade pendular da população empregada	Avaliar a competitividade e coesão territorial associada a bacias de emprego	(População residente que trabalha fora da unidade territorial + População não residente empregada na unidade territorial) / População residente empregada X 100	1. População residente que trabalha fora da unidade territorial; 2. População não residente empregada na unidade territorial; 3. População residente empregada	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	Concelho	2 - INE (Recenseamento da população)	Decenal	Concelho	INE (Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto)	Grupo 2	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	4	Taxa bruta de repulsão da população empregada	Avaliar a atractividade dos territórios	População residente que trabalha fora da unidade territorial/População residente empregada X 100	1. População residente que trabalha fora da unidade territorial; 2. População residente empregada.	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	Concelho	INE Recenseamento da população)	Decenal	Concelho		Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	5	Taxa bruta de repulsão da população estudantil no ensino superior	Avaliar a atractividade dos territórios	População residente que frequenta o ensino superior fora da unidade territorial /População residente que frequenta o ensino superior X 100	1. População residente que frequenta o ensino superior fora da unidade territorial; 2. Ppopulação residente que frequenta o ensino superior .	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	NUTS III	INE (Recenseamento da população)	Decenal	NUT III		Grupo 2	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	6	Taxa bruta de atração da população empregada	Avaliar a atractividade dos territórios	População não residente empregada na unidade territorial / População empregada na unidade territorial X 100	1. População não residente empregada na unidade territorial. 2. População empregada na unidade territorial.	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	Concelho	INE (Recenseamento da população)	Decenal	Concelho		Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	7	Taxa bruta de atração da população estudantil no ensino superior	Avaliar a atractividade dos territórios	População não residente que frequenta o ensino superior na unidade territorial/População que frequenta o ensino superior na unidade territorial X 100	1.População não residente que frequenta o ensino superior na unidade territorial 2. População que frequenta o ensino superior na unidade territorial.	DPP	Estudos de competitividade e coesão territorial	%	Decenal	NUTS III	INE (Recenseamento da população)	Decenal	NUT III		Grupo 2	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	8	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)	Avaliar o grau de acessibilidade à PL do nível "x" mais próxima a partir da sede de concelho	1. Nº Km de distância da sede de concelho à PL; ou, 2. Nº de km de distância da sede de concelho à PL ponderados de acordo com a qualidade das rodovias (do tipo nº de kms equivalentes a km de auto-estrada); ou, 3. Tempo de acesso em minutos da sede de concelho à PL.	1. Nº Km de distância da sede de concelho à PL; ou, 2. Nº de km de distância da sede de concelho à PL ponderados de acordo com a qualidade das rodovias (do tipo nº de kms equivalentes a km de auto-estrada); ou, 3. Tempo de acesso em minutos da sede de concelho à PL.	DPP	Estudos de competitividade territorial	N. de km simples ou ponderados, ou minutos	Trienal ou Quinquenal	Concelho	EP		Considerando a hierarquização das Plataformas Logísticas em vários níveis de acordo com os serviços prestados e respectiva classificação segundo o que é actualmente estabelecido no Portugal Logístico. Portos, aeroportos, principais esta,oes ferroviárias de mercadorias	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	analisar no âmbito da disponibilidade de colaboração da EP	Classe B	X		

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																							
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:		
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desg. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica	
Competitividade	9	Investimento em infra-estruturas rodoviárias	Avaliar o esforço de renovação das características da oferta rodoviária	Volume de investimento em conservação e construção de infra-estruturas rodoviárias	- Investimento total em Infra-estrutura rodoviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infra-estrutura rodoviária	GPRI	Estudos Económicos e sobre o sector dos transportes	euros	Anual/Bienal	NUTS III / Concelho	INIR, EP, Municípios		Nacional	Permite tirar conclusões, mesmo que indirectamente, acerca da capacidade de renovação das características da oferta	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Apenas INIR e apenas se pode apurar ao nível nacional	Classe B	face à não resposta do IMT e das CMs, foi sugerido e aprovado passar a disponibilizar a informação a nível nacional que o INE dispõe para resposta ao inquerito da OCDE. Passa a classe A	Classe A		x	
Competitividade	10	Km de infra-estruturas rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	Avaliar a capacidade de renovação das características da oferta rodoviária	Σdo nº de km vias rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	- km de vias rodoviárias novas - km de vias rodoviárias reconstruídas ou remodeladas	GPRI	Estudos sobre o sector dos transportes	Km	Anual/Bienal	NUTS III / Concelho	INIR, EP, Municípios		Nacional	Permite tirar conclusões acerca da capacidade de renovação das características da oferta	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Apenas INIR e apenas se pode apurar ao nível nacional	Classe B		Por ausencia de resposta das entidades passa a classe D	Classe D		x
Competitividade	11	Investimento em infra-estruturas ferroviárias	Avaliar o esforço de renovação das características da oferta ferroviária	Volume de investimento em conservação e construção de infra-estruturas ferroviárias	- Investimento total em Infra-estrutura ferroviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infra-estrutura ferroviária	GPRI	Estudos Económicos e sobre o sector dos transportes	euros	Anual/Bienal	NUTS III	ML; MP; MST; REFER		Nacional	Permite tirar conclusões, mesmo que indirectamente, acerca da capacidade de renovação das características da oferta	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Apenas se pode apurar ao nível nacional	Classe B		foi sugerido e aprovado passar a disponibilizar a informação a nível nacional que o INE dispõe para resposta ao inquerito da OCDE. Passa a classe A	Classe A		x
Competitividade	12	Km de infra-estruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	Avaliar a capacidade de renovação das características da oferta ferroviária	Σdo nº de km das vias ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	- km de vias ferroviárias novas - km de vias ferroviárias reconstruídas ou remodeladas	GPRI	Estudos sobre o sector dos transportes	Km	Anual/Bienal	NUTS III	ML; MP; MST; REFER		Nacional	Permite tirar conclusões acerca da capacidade de renovação das características da oferta	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	Apenas se pode apurar ao nível nacional	Classe B		avaliar a disponibilidade de obter esta informação por via da resposta da REFER, ML e MP	Classe B		x
Competitividade	13	Investimento em material circulante ferroviário, por tipo de serviço	Avaliar a capacidade de renovação das características da oferta ferroviária	Volume de investimento em material circulante no modo ferroviário pesado e ligeiro	- Investimento total em material circulante na: + Ferrovia convencional (passageiros e mercadorias) + Ferrovia urbana (Metro ligeiros, Metro convencional, eléctricos e elevadores)	GPRI	Estudos Económicos e sobre o sector dos transportes	euros	Anual/Bienal	Nacional /NUTS III	ML; MP; MST; CP, CARRIS, TAKARGO, CP Carga, Fertagus		Nacional	Permite tirar conclusões, mesmo que indirectamente, acerca da capacidade de renovação das características da oferta	Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		x	
Competitividade	14	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário	Avaliar a acessibilidade a partir das sedes dos concelhos que integram as Áreas Metropolitanas (AM) às principais fronteiras terrestres em transporte rodoviário	Média dos tempos de viagem na rede rodoviária entre cada sede de concelho integrado em área metropolitana e as principais fronteiras	Tempos de viagem na rede rodoviária em transporte individual ou colectivo, entre as sedes de concelho integrados nas AM e as principais fronteiras identificadas no âmbito no OTEP, por tipo de veículo (ligeiro/ pesado; passageiros/ mercadorias)	GPRI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Territorial	minutos	Bienal	Municípios das AM	EP, INIR, IMTT,			Fronteiras idetnificadas no OTEP: - Para veículos ligeiros e pesados de passageiros contempla as fronteiras com Tráfego Médio Diário superior a 1000 veículos; - Para veículos pesados de mercadorias contempla as fronteiras com Tráfego Médio Diário superior a 100 veículos;	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Por ausencia de resposta das entidades passa a classe D	Classe D			
Competitividade	15	Tempos de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte ferroviário	Avaliar a acessibilidade a partir das sedes dos concelhos que integram as Áreas Metropolitanas (AM) às principais fronteiras terrestres em transporte ferroviário	Média dos tempos de viagem em ferrovia entre cada sede de concelho integrado em área metropolitana e as principais fronteiras	Tempos de viagem para passageiros e para mercadorias em rede ferroviária, entre as sedes de concelho integrados nas AM e as principais fronteiras identificadas no âmbito no OTEP.	GPRI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Territorial	minutos	Bienal	Municípios das AM	CP, REFER			Fronteiras idetnificadas no OTEP: * Passageiros e Mercadorias - Valença do Minho - Tui - Vilar Formoso - Fuentes de Oñoro - Marvão Beirã - Valencia de Alcantara * Mercadorias - Elvas - Badajoz	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	avaliar a disponibilidade de obter esta informação por via da resposta da REFER, ML e MP	ClasseB			

Matriz de Indicadores identificados como necessidades de Informação																						
Dimensão	ID	Designação	Objectivo do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Fonte da informação	Ponto de situação		Observações	Apuramento das prioridades	Disponibilidade da informação de base no SEN		Classificação Classe A, B, C, D	Observações face ao pedido de contributos às potenciais fontes de informação identificadas pelo GT	Classificação (2) Classe A, B, C, D	grupo de indicador:	
		Designação do indicador	Descrição clara do objectivo do indicador	Descrição do Método de Cálculo do indicador	Identificação das variáveis que contribuem para o cálculo do indicador	Entidade que identifica o indicador	Contexto de utilização do indicador					Série temporal disponível	Cobertura territorial			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)				obtidos através da análise da rede/Georref.	obtidos por Apropriação de informação alfanumerica
Competitividade	16	Tempo médio de operação portuária, por tipo de carga	Avaliar capacidade de operação dos principais portos nacionais	Média dos tempos de operação por porto, por tipo de carga	Média dos tempos de operação por porto, para contentores, graneis líquidos e sólidos, Roll-on e Roll-Off e Carga geral	GPRI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Territorial	horas ou dias	Anual	Portos nacionais	IPTM Portos Nacionais				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B	Aguarda-se resposta do IPTM/IMT	Classe B		
Competitividade	17	Ligações internacionais directas regulares a partir dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro	Avaliação a oferta do serviço regular de transporte aéreo internacional nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro	Número total de ligações internacionais regulares directas a partir dos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro	Ligações aéreas regulares directas entre os aeroportos de Lisboa, Porto e Faro e os aeroportos internacionais	GPRI	Estudos de Competitividade Territorial	número	Anual	Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro	ANA; INAC Empresas gestoras dos aeroportos			VOOS REGULARES - Todos os voos com horário regular, bem como os voos de desdobramento a esse horário, e que resultam de um aumento de procura de tráfego. (Estatísticas dos transportes, INE)	Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	20	Extensão da rede nacional rodoviária	Avaliar a oferta e as características da rede nacional rodoviária	Σdo nº de km de rede nacional rodoviária (auto-estradas, IP, IC e estradas municipais)	- km de auto-estradas - km de IP - km de IC - km de estradas municipais	GTEMT + GT SIC QREN	Monitorização do PET e QREN e Estudos de Competitividade Territorial	km	Anual	Município	Municípios, EP, INIR e INE		Nacional	Necessário obter informação por NUTSIII (na geografia NUTS - 2002) e por NUTSII (NUTS - 2001 e NUTS -	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN não existe informação por município	Classe B	Em vias de resolução por parte do INE/IMT	Classe B	X	
Competitividade	21	Extensão total das linhas ferroviárias da rede ferroviária nacional	Avaliar a oferta e as características da rede nacional ferroviária	Σdo nº de km de rede ferroviária segundo a electrificação	- km de vias ferroviárias em exploração electrificadas - km de vias ferroviárias em exploração não electrificadas	GTEMT + GT SIC QREN	Monitorização do PET e QREN e Estudos de Competitividade Territorial	km	Anual	NUTSIII (na geografia NUTS - 2002) e por NUTSII (NUTS -2001 e NUTS - 2002)	INE, Inquérito às infra-estruturas ferroviárias		Nacional		Grupo 1	Disponível no SEN		Classe A		Classe A		X
Competitividade	22	Movimento intra-regional de passageiros ferroviários por habitante	Avaliar o movimento de passageiros na ferrovia	Passageiros em modo de transporte ferroviário embarcados e desembarcados na região /População total da região	1. Passageiros em modo de transporte ferroviário embarcados e desembarcados na região 2. População total da região	GTEMT + GT SIC QREN	Monitorização do PET e QREN e Estudos de Competitividade Territorial	N.º/habitante	Anual	NUTSIII (na geografia NUTS - 2002) e por NUTSII (NUTS -2001 e NUTS - 2002)	INE, Inquérito ao tráfego por caminho-de-ferro		Nacional	Já dispon]ível na NUTS II nas geografias NUTS 2001 e 2002	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN não existe informação desagregada por NUTS III	Classe B	Já dispon]ível na NUTS II nas geografias NUTS 2001 e 2002. Passa a classe A	Classe A		X
Competitividade	23	Passageiros ferroviários desembarcados	Avaliar o movimento de passageiros na ferrovia	N.º de passageiros ferroviários desembarcados por local de desembarque	nº de passageiros desembarcados por local de desembarque	GTEMT + GT SIC QREN	Monitorização do PET e QREN e Estudos de Competitividade Territorial	N,º	Anual	NUTSIII (na geografia NUTS - 2002) e por NUTSII (NUTS -2001 e NUTS - 2002)	INE, Inquérito ao tráfego por caminho-de-ferro		Nacional	JJa dispon]ível na NUTS II nas geografias NUTS 2001 e 2002	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN não existe informação desagregada por NUTS III	Classe B	Já dispon]ível na NUTS II nas geografias NUTS 2001 e 2002. Passa a classe A	Classe A		X
Competitividade	24	Passageiros -quilómetro em transporte colectivo	Avaliar o volume do transporte colectivo de passageiros	Σpkm	- pkm em rodovia - pkm em ferrovia	GTEMT + GT SIC QREN	Monitorização do PET e QREN e Estudos de Competitividade Territorial	Pkm	Anual	NUTSIII (na geografia NUTS - 2002) e por NUTSII (NUTS -2001 e NUTS - 2002)	INE		Nacional		Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN não existe informação desagregada por NUTS III	Classe B	Em vias de resolução por parte do INE/CP	Classe B		X

ANEXO 2 – LISTA DE EQUIPAMENTOS DA EQUIPA PARA OS ASSUNTOS DO TERRITÓRIO



GOVERNO DE
PORTUGAL

SECRETÁRIO DE ESTADO
DA ADMINISTRAÇÃO LOCAL
E REFORMA ADMINISTRATIVA

Domínio e Área Sectorial	Tipologia do Equipamento
Finanças	Serviços de Finanças
Administração Interna	Esquadra de Polícia de Segurança Pública Esquadra de Polícia Municipal Destacamento Territorial da GNR Posto Territorial da GNR
Justiça	Tribunal Conservatória do Registo Predial e Registo Comercial Estabelecimento Prisional
Saúde	Centro Hospitalar Hospital Central Hospital Especializado Hospital Distrital Centro de Saúde Extensão de Centro de Saúde Unidades de Saúde Familiar
Educação e Ensino Superior	Ensino Superior Escola Profissional Escola Secundária Escola Básica EB23 Escola Básica EB1 Escola Básica Integrada EBI Jardim-de-infância
Solidariedade e Segurança Social	Lar Residência Centro de Dia Centro de Convívio Centro de Emprego Protegido Centro de ATL Creche Unidade de Apoio a Deficientes Serviços Locais de Segurança Social
Emprego e Formação Profissional	Centro de Formação Profissional Polo de Formação Profissional Centro de Emprego
Outros	Postos dos CTT Lojas do Cidadão Postos de Atendimento ao Cidadão

ANEXO 3 – RELAÇÃO ENTRE OS PONTOS FOCAIS IDENTIFICADOS NO RELATÓRIO FINAL DO GTEM (DOCT/3335/CSE/BT-2: Dez 2011) E AS OPERAÇÕES ESTATÍSTICAS DO SEN (OU OUTROS CONTEXTOS POTENCIAIS DE REFERÊNCIA)

Relação entre os pontos focais identificados no Relatório final do GTEM (DOCT/3335/CSE/BT-2: Dez 2011) e operações estatísticas do SEN (ou outros contextos potenciais de referência)

Função	Equipamento	Contextos potenciais de referência		
		Operação Estatística	Unidade de Observação	Contexto
Administração Pública	Câmara Municipal			
	Junta de Freguesia			
	Posto de Turismo			
	Loja do Cidadão			
Cemitérios	Cemitérios			
Comércio	Mercado Abastecedor	INE, Inquérito aos Estabelecimentos Comerciais – Unidades Comerciais de Dimensão Relevante		SEN
	Mercado Municipal			
	Conjunto comercial (Centro Comercial, Outlet Centre, Retail Park...)	INE, Inquérito aos Estabelecimentos Comerciais – Unidades Comerciais de Dimensão Relevante		SEN
	Supermercado			
	Parque de exposições			
	Postos de abastecimento de combustíveis			
Cultura e Lazer	Recintos de Espetáculos (teatro, cineteatro, auditório, coliseu...)	INE, Inquérito aos Recintos de Espetáculos	Recinto - Auditório - Teatro - Cineteatro - Coliseu - Sala polivalente - Sala multiusos N=347 (2011)	SEN
	Biblioteca			
	Cinema	INE, em articulação com o ICA	N = 165 (2011)	
	Museu	INE, Inquérito aos Museus	Museu N = 377 (2011)	SEN
	Galerias de Arte	INE, Inquérito às Galerias de Arte e Outros Espaços de Exposições Temporárias	Galerias de Arte N = 887 (2011)	SEN
	Centro Ciência Viva			
	Marinas			
	Praia / Zonas balneares	INE, em articulação com a APA		
	Jardins zoológicos, botânicos e aquários	INE, Inquérito aos Jardins Zoológicos, Botânicos e Aquários	Jardim Zoológico, botânicos e aquários - Jardim zoológico - Jardim botânico - Aquário N = 20 (2011)	SEN
Desporto	Parque urbanos, jardim público			
	Instalações de base formativas	IPDJ		
	Instalações desportivas especializadas			
	Instalações especiais para o espetáculo desportivo			

Função	Equipamento	Contextos potenciais de referência		
		Operação Estatística	Unidade de Observação	Contexto
Educação e Ensino Não Superior	Educação Pré-escolar	DGEEC	N = 6812 (2010/2011)	SEN
	Escola Básica		N = 7920 (2010/2011)	
	Escola Secundária		N = 937 (2010/2011)	
	Escola Artística			
	Escola Profissional			
Educação e Ensino Superior	Ensino Superior	DGEEC	N = 300 (2011/2012)	SEN
Empresas	Áreas de Acolhimento Empresarial			
	Agências Bancárias			
Justiça	Cartório notarial	DGPJ		
	Conservatória de registo			
	Estabelecimento prisional			
	Tribunal		N = 327 (2011)	
	Centro educativo			
Saúde	Estabelecimentos hospitalares	INE, Inquérito aos Hospitais	N = 229 (2011)	SEN
	Unidades de saúde familiar, centros de saúde e extensões de saúde	INE, Inquérito aos Centros de Saúde (e suas extensões)	N = 388 (2011)	SEN
	Unidade de cuidados Paliativos e Continuados			
	Farmácias	INE, Estatísticas das farmácias (a avaliar com o Infarmede Serviços Regionais R.A.)	N = 2900 (2011)	
Segurança pública	Posto			
	Esquadra			
	Capitania – Polícia Marítima			
	Quartel Bombeiros			
Segurança Social e Trabalho	Creches (até aos 3 anos)	MSSS, Carta Social		
	Lares de infância e juventude			
	Estabelecimento de apoio a crianças e jovens			
	Centro de apoio a toxicodependentes			
	Lares de idosos			
	Centros de assistência social			
	Centros sociais e paroquiais			
	Centro de emprego			
	Centro de formação profissional			
Transportes	Rodoviários			
	Ferrovíários			
	Marítimos			
	Aéreos			
	Plataforma intermodal			
	Plataforma logística			
Comunicações	Estações e postos de correio	ANACOM/CTT		
Turismo	Hotel	INE, Estatísticas do Turismo, em articulação com os estabelecimentos classificados pelo Turismo de Portugal e Direções Regionais de Turismo das Regiões Autónomas	N = 873 (2011)	
	Hotel-Apartamento			
	Estabelecimento de alojamento local			
	Parque de campismo			
	Pousada			
	Pousada de juventude			
	Turismo no espaço rural			
Ambiente	Recolha Seletiva de Lixo			