



DOCT/3335/CSE/BT-2

SECÇÃO PERMANENTE DE ESTATÍSTICAS DE BASE TERRITORIAL

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

RELATÓRIO FINAL

DEZEMBRO 2011

ÍNDICE

SIGLAS E ACRÓNIMOS.....	2
1. ENQUADRAMENTO.....	4
2. MANDATO DO GRUPO DE TRABALHO	6
3. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO	7
4. PLANO DE AÇÃO.....	8
5. ATIVIDADE DO GRUPO DE TRABALHO.....	11
5.1. REUNIÕES REGULARES DO GTEM.....	11
5.2. REUNIÕES COM ENTIDADES EXTERNAS	15
6. SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DE INDICADORES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE TERRITORIAL	16
6.1. DEFINIÇÃO DOS ELEMENTOS ESTRUTURANTES.....	16
6.2. DIMENSÕES CONSIDERADAS NA IDENTIFICAÇÃO DAS NECESSIDADES DE INFORMAÇÃO	20
A) COESÃO TERRITORIAL	21
B) COMPETITIVIDADE TERRITORIAL	23
C) SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL	25
7. MATRIZES DE INDICADORES CLASSIFICADOS E HIERARQUIZADOS.....	28
8. POTENCIAIS FONTES ADMINISTRATIVAS A EXPLORAR	35
9. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	49
10. BIBLIOGRAFIA	52
ANEXOS	54
ANEXO I – LISTA DE PONTOS FOCAIS – EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA	
ANEXO II - MATRIZ DE INDICADORES	
ANEXO III – ALGUNS CONCEITOS RELEVANTES ASSOCIADOS AOS INDICADORES	
ANEXO IV – ATAS DAS REUNIÕES DO GT E RESPETIVOS ANEXOS	
ANEXO V - DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS CONCLUSÕES DAS REUNIÕES COM OS PERITOS E COM AS ENTIDADES MOPTC	

SIGLAS E ACRÓNIMOS¹

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
DPP	Departamento de Prospetiva e Planeamento e Relações Internacionais
EMTA	European Metropolitan Transports Authorities
EN	Estrada Nacional
EPE	Entidade Publica Empresarial
EP, SA	Estradas de Portugal, Sociedade Anónima
ER	Estrada Regional
GTEMT	Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
IC	Itinerário Complementar
IGP	Instituto Geográfico Português
IMTT, IP	Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, 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
MAOT	Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território
MEID	Ministério da Economia, da Inovação e do Desenvolvimento
MOPTC	Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
PET	Plano Estratégico de Transportes
PRN	Plano Rodoviário Nacional

¹ Não traduz a nova estrutura organizacional da Administração Pública resultante do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central do Estado (PREMAC) divulgado em 16 de setembro de 2011.

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
VTs	Controlo de Tráfego Marítimo (Vessel Traffic Service)

1. ENQUADRAMENTO

No âmbito da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial foi criado, pela sua 2ª deliberação, de 5 de janeiro de 2010, o **Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)** para efeitos de acompanhamento das estatísticas de âmbito regional e local, designadamente para a identificação das necessidades de informação de cariz territorial e atribuição dos respetivos graus de prioridade, para a avaliação da informação estatística disponível e para a identificação das lacunas de informação.

A criação do GTEMT resultou da necessidade de operacionalizar as recomendações da Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial, constantes do Relatório de julho de 2007, que explicitavam as necessidades relativas à acessibilidade e à mobilidade (recomendação ii) e do “Plano de Ações Para a Organização e Funcionamento da SPEBT” (1ª. Deliberação da SPEBT, 22 de abril de 2009), que estabelece como Eixo 1 – Identificar e priorizar as necessidades de informação estatística de enfoque territorial, no qual se refere, designadamente, que devem ser apresentadas recomendações de ações que potenciem a utilização de informação proveniente de atos administrativos e aproveitamento de outra informação existente.

O trabalho do Grupo assentou na importância atribuída à acessibilidade dos territórios, ou seja, a facilidade de acesso dos cidadãos entre si, aos bens e às diferentes atividades. Sendo a acessibilidade influenciada não só pela distância entre territórios como também pela movimentação das pessoas e dos bens, e ainda que não constitua um fim em si mesmo, a mobilidade assume um papel determinante na caracterização do território e das suas assimetrias, pelo que se torna imprescindível o conhecimento das condições em que se exerce: infraestruturas e meios de transporte e de comunicação, densidade e qualidade das redes.

A acessibilidade deve ser avaliada numa tripla perspetiva: da **competitividade**, entendida como característica das empresas (custos / tempos de transporte e fiabilidade dos sistemas de transporte) e dos territórios - regiões e cidades (conectividade aos principais pontos de articulação externa e conectividade interna); da **coesão**, entendida como coesão territorial (entre territórios e intraterritórios) a que corresponde a acessibilidade a equipamentos terciários; da **sustentabilidade ambiental**, na perspetiva dos impactos ambientais dos meios de transporte utilizados (influenciados pela eficiência dos veículos e tipos de energia propulsora) e da qualidade das redes e eficácia da logística (pelas suas incidências na fluidez

dos transportes e nos fenómenos de congestionamento bem como na própria atratividade do transporte coletivo face ao transporte individual).

Para além das premissas conceptuais descritas, relevam-se as Tecnologias de Informação Geográfica que se constituem como um instrumento fundamental para a criação de informação estatística derivada pertinente na área das acessibilidades, sendo que, neste contexto, o acesso a informação georreferenciada de qualidade se torna proeminente.

2. MANDATO DO GRUPO DE TRABALHO

Do mandato do grupo faziam parte quatro atribuições:

1. **Inventariação de necessidades de informação** em cada um dos domínios referidos no considerando 3, designadamente: grau de acessibilidade territorial dos cidadãos a serviços de interesse geral (educação, saúde, justiça, ...), grau de acessibilidade dos territórios a nós de acesso aos mercados externo e interno e indicadores de congestionamento e de oferta (disponibilidade) e procura (utilização) de transportes segundo modos e fonte de energia utilizada;
2. **Análise das respostas do sistema estatístico** às necessidades evidenciadas (identificação de áreas de não cobertura total e de cobertura parcial, quantitativa e qualitativa);
3. **Avaliação das possibilidades de concretização** de resposta às necessidades detetadas;
4. **Negociação para o estabelecimento de novos produtos de informação** passíveis de incorporação no sistema estatístico.

3. COMPOSIÇÃO DO GRUPO DE TRABALHO

Núcleo Permanente:

- **[INE]**
Instituto Nacional de Estatística, IP
- **[GPRI]**
Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (ex-MOPTC)
- **[DPP]**
Departamento de Prospetiva e Planeamento e Relações Internacionais (ex-MAOT)
- **[DGOTDU]**
Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (ex-MAOT)
- **[IFDR]**
Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional, IP (ex-MEID)

Outras entidades:

Para além das entidades que constituíam o núcleo permanente, outras foram convidadas a participar nos trabalhos do Grupo em fases específicas, nomeadamente organismos de regulação do sector dos transportes, representantes dos operadores, entidades de referência detentoras de informação específica ou centros de investigação universitários.

4. PLANO DE AÇÃO

O Grupo definiu um Plano de Ação, aprovado na 2ª reunião do GTEMT de 31 de maio de 2010, para orientar e estruturar os trabalhos, definindo a sequência de atividades a desenvolver e respetiva calendarização, com vista à elaboração do Relatório de Progresso após seis meses do início dos trabalhos, apresentado na 5ª reunião da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial (a 6 de janeiro de 2011). A segunda fase do trabalho realizou-se durante 2011, com o desenvolvimento das atividades programadas e mencionadas no plano de atividades para 2011.

Ponto Prévio

Para orientação dos trabalhos foi importante clarificar as principais componentes que devem sustentar um provável Sistema de Informação associado às temáticas da acessibilidade e mobilidade.

Do Sistema de Informação deverão fazer parte os seguintes elementos estruturantes:

- i) **Pontos focais de acesso**, designadamente os serviços de interesse geral segundo as hierarquias e áreas de influência, os nós de acesso aos mercados internos e internacionais (infraestruturas portuárias; infraestruturas aeroportuárias; plataformas logísticas,...) e as cidades enquanto elementos aglomeradores de população, atividades económicas, equipamentos e nós;
- ii) **Redes relevantes**: modo de transporte (rodoviário; ferroviário; aéreo e marítimo), nível territorial (suburbano, urbano, inter-regional, internacional, etc) e interconexões modais (*interfaces*);
- iii) **Oferta** de serviços de transporte de passageiros e mercadorias (escala territorial e modo de transporte);
- iv) **Procura** de serviços de transporte (escala territorial e modo de transporte) e tráfego de passageiros e mercadorias;
- v) Dados sobre **mobilidade**, designadamente a qualidade das redes (tipo, velocidades médias possíveis, intensidade/fluidez de utilização, segurança), a velocidade, frequência, fiabilidade e conforto dos serviços de transporte, as distâncias, tempos de espera e de deslocação e custos de transporte no acesso

aos equipamentos, a eficácia das articulações intermodais (volume e diversidade dos modos de transporte, tempos de espera, parques de estacionamento dissuasores);

- vi) Dados de interesse **ambiental** que permitam avaliar os impactos e a sustentabilidade ambiental da mobilidade, nomeadamente dos modos de transporte (modos de motorização, eficiência energética, substituição de frotas), da qualidade das redes (sistema de transportes inteligentes, efeitos da fluidez/congestionamento e dos níveis de procura, transferência modal), da qualidade da logística (coordenação de atores, racionalização de circuitos) e dos modos cívicos de utilização de meios de transporte (redes de partilha de veículos, redes de modos suaves de locomoção).

Neste contexto, as ações desenvolvidas em 2010 começaram por estar muito direcionadas à intenção de construir um sistema de informação e foram as seguintes:

1. Definir e validar as principais componentes do Sistema de Informação subjacente às necessidades de informação a inventariar, delimitando o âmbito de cada um dos seus elementos estruturantes, nomeadamente dos pontos focais e das redes identificadas;
2. Identificar fontes que possam deter informação relevante nas áreas em análise e definição das iniciativas a promover para pesquisar sobre a mesma, identificando a entidade do GTEMT que coordenará cada uma dessas iniciativas;
3. Listar os indicadores relevantes contextualizando a sua necessidade, indicando a escala territorial pretendida;
4. Identificar as entidades a convidar e planear a calendarização das respetivas apresentações, na perspetiva dos indicadores identificados como relevantes;
5. Apresentar Relatório de Progresso.

As ações desenvolvidas em 2011 foram direcionadas para o aprofundar de alguns aspetos ligados aos elementos considerados estruturantes do SI associado à mobilidade territorial, nomeadamente na definição dos pontos focais, dos indicadores prioritários e fontes de informação:

1. Rever/Avaliar a ligação entre os indicadores e os elementos estruturantes no que respeita à designação e variáveis elementares;

2. Completar a Matriz de Indicadores em todas as vertentes;
3. Identificar (por parte do INE) os indicadores disponíveis no sistema estatístico nacional, e dos casos de não cobertura total e de cobertura parcial, quantitativa e qualitativa;
4. Hierarquizar os indicadores por grau de importância da necessidade e por possibilidade de obtenção;
5. Sistematizar as fontes administrativas ou outras para fornecimento de informação;
6. Definir e priorizar os novos produtos ou operações estatísticas a incorporar no sistema estatístico nacional;
7. Elaborar Relatório Final.

5. ATIVIDADE DO GRUPO DE TRABALHO

5.1. REUNIÕES REGULARES DO GTEM

Ao longo dos 20 meses de atividade, o Grupo de Trabalho realizou 20 reuniões, cujas Atas constituem o Anexo IV:

1.ª Reunião – 5. março.2010 – Nesta reunião enquadrou-se o Grupo de trabalho no contexto do CSE, procedeu-se à eleição do Presidente do Grupo e definiu-se a estratégia de atuação para os trabalhos a desenvolver;

2.ª Reunião – 31.Maio.2010 – Nesta reunião foi aprovado o Plano de Ação a desenvolver e identificaram-se as possíveis fontes de informação das áreas em análise, definindo-se as iniciativas a promover;

3.ª Reunião – 25.Junho.2010 – Nesta reunião foi feita o balanço das audições a peritos externos – Professora Doutora Teresa Sá Marques e Professor Doutor Rui Pedro Julião – realizadas a 14 de junho e realizou-se a audição da Dra. Ana Santos do Departamento de Metodologias e Sistema de informação/Serviço de Georreferenciação do INE. Debateram-se, ainda, alguns aspetos respeitantes às Ações 1, 2 e 3 do Plano de Ação;

4.ª Reunião – 13.Julho.2010 – Nesta reunião participaram representantes do Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres do (IMTT/MOPTC) – Eng. José Manuel Leitão e o Dr. Rui Pires do ISEGI, Universidade Nova de Lisboa, que apresentaram o Sistema de Informação Geográfica para a Gestão de Carreiras (SIGGESC). Fez-se uma síntese das reuniões realizadas nas Estradas de Portugal, SA e REFER, EPE, tendo-se identificado outras fontes a consultar, nomeadamente o Instituto Nacional de Infraestruturas Rodoviárias, IP (INIR), Instituto Portuário e do Transporte Marítimo, IP (IPTM), a CARRIS, a CP e a CP Carga, a Direção Geral de Energia e Geologia (DGEG), a Agência para a Energia (ADENE) e a Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Foi ainda sugerida a audição do Prof. Abreu e Silva a propósito da georreferenciação para monitorização do PET;

5.ª Reunião – 10.Setembro.2010 – Nesta reunião o Prof. Abreu e Silva apresentou o projeto sobre a georreferenciação do PET, fez-se o ponto de situação sobre os indicadores identificados até ao momento e definiu-se a metodologia para elaboração do Relatório de Progresso;

6.ª Reunião – 12.Outubro.2010 – Nesta reunião foram debatidos e comentados indicadores inventariados e foi aprovada a estrutura a adotar para a elaboração do Relatório de Progresso;

7.ª Reunião – 9.Novembro.2010 – Nesta reunião foi debatida a lista de equipamentos a considerar como pontos focais e foi aprovada a versão final do Relatório de Progresso e a matriz de indicadores (ainda em desenvolvimento) a anexar ao relatório.

8.ª Reunião – 18.Janeiro.2011 – Nesta reunião fez-se um balanço da apresentação do Relatório de Progresso na 5.ª reunião da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial e procedeu-se ao planeamento das ações a desenvolver em 2011.

9.ª Reunião – 1.Março.2011 – Nesta reunião retomou-se a discussão sobre os pontos focais, tendo-se alterado/ retirado/ criado algumas designações da lista até aqui considerada. As várias entidades representadas no GT ficaram de avaliar a pertinência dos pontos focais a considerar no âmbito da MT, tendo em conta as várias motivações inerentes às questões da Mobilidade e Acessibilidade (Turismo, saúde, Cultura, transportes, etc). Procedeu-se ainda à análise da Matriz de indicadores reavaliados pelas entidades proponentes, tendo-se decidido que cada indicador seria discutido/analísado em conjunto pelo grupo (foram analisados os indicadores sugeridos pelo GPERI).

10.ª Reunião – 31.Março.2011 – Nesta reunião deu-se sequência à discussão sobre os pontos focais e continuou-se a analisar a Matriz de indicadores reavaliados, centrando-se nos indicadores propostos pelo DPP sobre Coesão.

11.ª Reunião – 28.Abril.2011 – Nesta reunião continuou-se a discussão sobre os pontos focais e analisaram-se os indicadores propostos pelo DPP sobre Competitividade. Foi também acordado analisar os indicadores presentes no Pacote da Mobilidade a apresentar pelo IMTT e ponderar quais os que são passíveis de integrar a Matriz de indicadores sobre Mobilidade Territorial. Foi ainda dada a informação sobre a disponibilidade da Arq. Isabel Seabra para esclarecer o GT acerca dos indicadores do Pacote da Mobilidade.

12.ª Reunião – 19.Maio.2011 – Nesta reunião concluiu-se a análise dos indicadores propostos pelo DPP sobre competitividade e iniciou-se a análise dos indicadores sobre Sustentabilidade Ambiental. Decidiu-se sobre o interesse em articular, numa perspetiva de convergência, os indicadores da Matriz com os do Pacote da Mobilidade, contando com a colaboração da Arq.ª Isabel Seabra na próxima reunião do GT.

13.ª Reunião – 6.Junho.2011 – Nesta reunião analisou-se a convergência entre os indicadores propostos pelo IMTT no âmbito do Pacote da Mobilidade e os da Matriz construída pelo Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial. Continuou-se o debate sobre os indicadores relativos à Sustentabilidade Ambiental. Por ultimo, analisou-se o ofício enviado pelo GT “ Revisão do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se Desenrolam as Políticas Públicas” (GTRSIMCDPP).

14.ª Reunião – 5.Julho.2011 – Nesta reunião foi feito um balanço sobre o trabalho até esta altura desenvolvido, concluindo-se haver um atraso de 2 meses relativamente ao cronograma previsto, prevendo-se a conclusão do Relatório Final apenas em dezembro de 2011 (programado para outubro). Foi discutida a forma como se irá processar a hierarquização e sistematização dos indicadores da Matriz, constituindo este processo um contributo para o faseamento da sua operacionalização. Procedeu-se ainda à análise dos comentários do IMTT à Matriz de Indicadores do GT, tendo em conta a Tabela de Indicadores do Pacote da Mobilidade e concluiu-se a análise dos indicadores da perspetiva Sustentabilidade Ambiental propostos pelo DPP.

15.ª Reunião – 26.Julho.2011 – Nesta reunião foi analisada e aprovada a Matriz final de indicadores contemplando a hierarquização de acordo com a pontuação global do GT. Ficou decidido que haveria dois grupos de indicadores prioritários: o primeiro constituído pelos indicadores considerados prioritários por mais que um membro do GT e o segundo formado pelos indicadores identificados apenas por uma entidade. Os restantes indicadores foram considerados não prioritários e a operacionalizar numa fase posterior. Foi igualmente decidido integrar na Matriz final e no primeiro grupo de indicadores prioritários, os indicadores 1, 3, 4 e 6 identificados pelo GTRSIMCDPP, sendo os indicadores 2, 5, 7 e 8 derivados dos anteriores.

16.ª Reunião – 9.Setembro.2011 – Nesta reunião foram analisadas algumas dúvidas que ainda subsistiam na Matriz de indicadores depois da ronda final de validações. Foi feita uma análise à execução das atividades previstas para 2011 e foram mencionadas as tarefas que poderiam ser iniciadas de modo a preparar o Relatório Final.

17.ª Reunião – 27.Setembro.2011 – Nesta reunião foi sublinhada a importância de criar uma tabela de classificação de indicadores, cruzando a prioridade dos mesmos com a sua disponibilidade no SEN e fora do SEN, gerando-se assim classes adicionais de classificação dos indicadores. Dado existirem situações pendentes na formulação de alguns indicadores, foram discutidas as respetivas propostas de alteração. Foi ainda apresentada uma primeira

abordagem às possíveis fontes de informação para obter os indicadores (SEN e não SEN) e foi também distribuída uma proposta de índice para o Relatório Final.

18.ª Reunião – 20.Outubro.2011 – Nesta reunião o grupo de trabalho decidiu reanalisar a tabela de classificação de indicadores adotando apenas a hierarquia dos indicadores e a disponibilidade da informação de base no SEN, e atendendo também às potenciais ações, designadamente, quanto à proposta de novas operações estatísticas. Acordou-se que a matriz de indicadores fosse objeto de algumas simplificações, nomeadamente pela eliminação da coluna referente ao tipo de disponibilidade, mantendo-se a coluna relativa à disponibilidade de informação de base no SEN. Foi também passada em revista a proposta de estrutura do relatório final, sobre a qual foram tecidas várias considerações, com o objetivo de reproduzir todas as ações desenvolvidas e decisões tomadas durante os trabalhos, nomeadamente, sobre as potenciais fontes administrativas a explorar para a operacionalização dos indicadores e sobre os conceitos inerentes às temáticas em causa.

19.ª Reunião – 16.Novembro.2011 – Nesta reunião procedeu-se a uma revisão da Matriz de indicadores atualizada pelo INE no que se refere à disponibilidade de informação dos indicadores no SEN. Na sequência desta revisão ficou assente que o INE faria uma nova revisão dos indicadores na ótica da disponibilidade no SEN, de acordo com a seguinte classificação: Nenhuma informação disponível; Informação específica não disponível; Alguma informação disponível; Toda a informação disponível. Foram também analisados os vários contributos para o Relatório Final preparados pelos membros do GT. Ficou decidido que haveria mais uma reunião onde seria dado por concluído o relatório final e aprovadas as recomendações que o GT entender endereçar à SPEBT.

20.ª Reunião – 12.Dezembro.2011 – Nesta reunião o IFDR informou que pretendia excluir os indicadores 18 e 19 incluídos na matriz de indicadores/dimensão Competitividade dadas as dificuldades metodológicas inerentes ao cálculo dos mesmos e pelo facto de já não fazerem parte do conjunto de indicadores comunitários obrigatórios para o novo período de programação 2014-2020. De seguida, foi feita uma análise do Relatório Final, realizados alguns ajustamentos de texto e formuladas as recomendações a apresentar à SPEBT, tendo o GTEMT considerado aprovado o Relatório Final.

5.2. REUNIÕES COM ENTIDADES EXTERNAS

No início dos trabalhos deste Grupo ficou decidido que seriam identificadas entidades e peritos para apresentar trabalhos realizados ou em desenvolvimento sobre a temática em análise, numa perspetiva de ajudar a identificar os indicadores relevantes, a circunscrever o âmbito da análise a desenvolver e a conhecer o estado da arte na área da mobilidade territorial.

Foram realizadas audições com peritos que tiveram como objetivo ajudar a clarificar alguns conceitos controversos que se encontravam em debate, mas também conhecer as boas práticas na área da georreferenciação de informação e alguns projetos em desenvolvimento e cujo âmbito se enquadra na temática da mobilidade territorial. Foram realizadas audições com os seguintes peritos²:

- ◆ **Professora Doutora Teresa Sá Marques**, Professora Associada do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- ◆ **Prof. Doutor Rui Pedro Julião**, Sub-Diretor do Instituto Geográfico Português
- ◆ **Dra. Ana Santos**, Departamento de Geo-Informação, Metodologias e Sistema de Informação do INE
- ◆ **SIGGESC – Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras**, IMTT/MOPTC – Eng. José Manuel Leitão, ISEGI, Universidade Nova de Lisboa – Dr. Rui Pires
- ◆ **Prof. Doutor João Abreu e Silva**, Consultor da W2G, a desenvolver o projeto para a Georreferenciação do PET.

Foi ainda realizado um conjunto de reuniões de modo a obter-se informação sobre o que existe em termos de redes de transportes, com informação georreferenciada passível de ser disponibilizada e as formas de transferência da informação com algumas entidades do MOPTC - EP - Estradas de Portugal, SA ; REFER, EPE; INIR, IP; IPTM, IP.

² No Anexo V pode ser consultada a descrição das principais conclusões das reuniões com os peritos e com as entidades MOPTC.

6. SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA A OPERACIONALIZAÇÃO DE INDICADORES DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE TERRITORIAL

6.1. DEFINIÇÃO DOS ELEMENTOS ESTRUTURANTES

Pontos focais de acesso

Os pontos focais de acesso reportam-se genericamente a pontos de prestação de serviços, que pela sua natureza específica se consideram como pontos motivadores de deslocações pelo seu efeito de atração sobre a população ou agentes económicos, com grande impacto na mobilidade local, regional ou mesmo de âmbito superior, dependendo da sua área de influência. Aconselha-se a sua georreferenciação individual com a maior precisão possível, preferencialmente às suas coordenadas geográficas, possibilitando a sua referenciação às unidades administrativas para efeito de consistência do sistema, de forma a se poder obter maior detalhe nos indicadores de acesso e abordagens de carácter funcional e relacional de geometria variável. Na construção do sistema devem distinguir-se dois tipos de pontos focais, pela sua abrangência territorial e funcional e, por isso, pela facilidade da sua abstração a um ponto no espaço³.

No primeiro tipo, consideram-se todos os pontos focais a que corresponde um **equipamento de utilização coletiva** (saúde, educação, justiça, cultura e lazer, desporto, comércio) ou nós de acesso às **infraestruturas territoriais e urbanas** (transportes, comunicações, logística, ecopontos e outros serviços ambientais) que podem ser de **natureza pública ou privada**, destinado a **pessoas** ou **empresas** ou outro tipo de instituições coletivas, e cujo acesso ao serviço prestado se traduz em deslocação de pessoas ou de bens. Cada serviço específico pode comportar diversas **valências**. Por exemplo, no caso das unidades de comércio, pode tratar-se de comércio especializado – alimentar, utilidades domésticas, vestuário, etc., ou de comércio envolvendo simultaneamente várias ofertas; na saúde, pode envolver vários tipos de especialidades; nas plataformas logísticas, pode envolver leques variados de serviços de transporte em vários modos, serviços de apoio aos transportes – como o fretamento, corretagem, despachante alfandegário, armazenagem e serviços gerais.

³ No Anexo I pode consultar-se a listagem de pontos focais.

No segundo tipo, consideram-se os **centros urbanos** ou micro unidades geográficas dentro dos centros urbanos (as **centralidades**), os quais constituem, em amplitude dependente da sua categoria, aglomerações de serviços diversos. Concretamente, poderão ser consideradas como centralidades, os **pólos geradores de emprego** (zonas industriais, grandes unidades industriais, zonas de serviços prestados às empresas) e **conjuntos comerciais** (centros comerciais, outlets, etc.), entre outros, devendo, por isso, também constituir pontos focais de acesso.

Em ambos os casos, diferenciados pela sua escala, a concentração de várias valências numa unidade prestadora de serviços e a aglomeração de serviços diferentes num centro urbano, constituem um importante fator de acessibilidade pois permitem numa só deslocação aceder a diversas ofertas e, por conseguinte, suprir várias necessidades de um mesmo utilizador possibilitando em paralelo a ocorrência de economias de aglomeração que reduzem os custos económicos e ambientais.

No caso dos centros urbanos, a aglomeração de diversas unidades prestadoras do mesmo serviço, permite também maior liberdade de escolha, tendo presente as diferenças de qualidade apreendida (reais ou subjetivas), o que constitui também uma dimensão da acessibilidade.

Redes relevantes

Consideram-se redes relevantes o conjunto de todas as vias/eixos de acesso para transporte de pessoas e/ou de mercadorias que se interligam. As redes relevantes são constituídas pelas **redes de infraestruturas de transportes** e distinguem-se entre rodoviárias (incluindo ciclovias e outras análogas), ferroviárias (para sistemas ferroviários ligeiros e pesados), aéreas, portuárias e fluviais navegáveis. Tal como para os pontos focais de acesso, aconselha-se a georreferenciação das redes, distinguindo-se entre **nós** e **arcos** que constituem as redes rodoviárias, ferroviárias e fluviais navegáveis. No caso dos nós, importará distinguir os nós de interconexão de arcos – necessária para definição de percursos - dos nós de acesso à rede – de pessoas e bens.

A rede rodoviária é constituída pelas autoestradas, IP's, IC's, estradas nacionais, regionais e municipais e outras vias específicas para meios suaves de transporte (pedonais e ciclovias, por exemplo). A rede ferroviária é composta pelas linhas férreas, ramais, concordâncias com o

tráfego ferroviário e estações. Ao nível das redes aéreas e portuárias consideram-se os pontos correspondentes aos principais aeroportos e portos comerciais.

O acesso às redes de transporte concretiza-se através de "nós" (as estações ferroviárias ou rodoviárias, os ramais de acesso às vias, os portos marítimos ou fluviais e os aeroportos (locais de embarque e desembarque)). O **nó** pode ser, assim, considerado como um ponto onde é possível mudar ou aceder à rede. A estação multimodal na rede é ela própria um nó, tendo como principais funções o acesso à rede de transporte público e a ligação ou interligação de sistemas de transporte.

No transporte de passageiros, o **interface de passageiros** é uma infraestrutura partilhada (ou apenas adjacente) servindo um ou mais modos e permitindo a articulação entre modos (sendo neste caso intermodal), tornando a operação de transferência o mais simples e confortável possível⁴ tendo em vista, por um lado, a rapidez e eficiência para o passageiro na mudança entre veículos de transporte, e, por outro, facilitando ao operador de transporte a proximidade aos seus potenciais utilizadores.

No caso das **mercadorias**, o nó será intermodal se permitir mudança de rede e de modo de transporte no movimento de mercadorias e poderá ser hierarquizado conforme os serviços mais ou menos variados oferecidos nessa mudança.

Deste modo, estas interfaces poderão ser centros multifuncionais que aliam as atividades diretamente relacionadas com o transporte, com outros serviços, localizando-se em redor de áreas urbanas ou próximo de áreas industriais.

Aos arcos das redes relevantes deverão estar associadas as características da infraestrutura e, sempre que pertinente, as velocidades máximas possíveis de circulação por tipo de transporte.

Oferta de serviços de transporte

Para além de se considerar os modos de transporte oferecidos em cada uma das escalas territoriais (urbano, suburbano, interurbano, internacional, etc.), no caso dos transportes de

⁴ A partir de José Manuel Viegas, *Infraestruturas no Transporte Intermodal de Passageiros*, IST / DFA Transportes e Vias de Comunicação.

carreira pode interessar disponibilizar o número de lugares oferecidos e indicadores de frequência da oferta e tempos médios de circulação. Pode interessar igualmente incluir informação sobre a oferta de transporte público *on-demand* e de facilidades para pessoas de mobilidade reduzida, bem como as características técnicas dos veículos que prestam este serviço.

Espera-se que o sistema de informação deva permitir associar a oferta de serviços regulares de passageiros (e suas características) aos nós e arcos das redes relevantes.

Procura de serviços de transporte

Na procura de serviços de transporte de passageiros ou mercadorias importa obter indicadores de embarque/desembarque de passageiros e carga/descarga de mercadorias em cada nó modal e intermodal.

Para o passageiro, a opção pela utilização de um determinado nó modal/intermodal dependerá de um conjunto de fatores, tanto relacionados diretamente com o transporte (variedade de escolha, comodidade obtida nos meios de transporte, preços), como com as instalações do nó, em termos de facilidade de acesso, existência de estacionamento, conforto das instalações e disponibilidade de serviços de apoio no local ou em proximidade.

Os agentes económicos envolvidos no transporte de mercadorias evidenciam perfis muito distintos em função da sua dimensão no mercado, desde a pequena empresa que procura entrepostos ou centros grossistas em localizações centralizadas e próximas das principais vias de acesso, principalmente rodoviárias, até às empresas com âmbito de atuação global, que procuram, com o menor custo possível, infraestruturas logísticas modernizadas preferencialmente com ligações intermodais que lhes permitam combinar potencialidades dos diferentes modos ao longo das cadeias de transporte, gerando sinergias e economias de tempo.

6.2. DIMENSÕES CONSIDERADAS NA IDENTIFICAÇÃO DAS NECESSIDADES DE INFORMAÇÃO

Neste ponto são apresentadas as principais características de indicadores de mobilidade para aplicação em estudos de competitividade do sistema de transportes, estudos de sustentabilidade económica, social e ambiental dos territórios e das cidades e para divulgação direta ao cidadão.

O planeamento do setor dos transportes encontra nas diferentes dimensões do desenvolvimento sustentável, ambiente, economia e sociedade, importantes fatores de competitividade. Para medir e quantificar a representatividade da mobilidade de pessoas e mercadorias e os seus impactos é importante recorrer a elementos de informação que permitam o acompanhamento e monitorização de metas e de benefícios de determinadas políticas e ações, servindo também como ferramenta de apoio às decisões estratégicas.

Os indicadores deverão exprimir-se em distâncias, simples ou ponderadas, ou tempos ou custos de acesso em transporte privado / particular e / ou público. Para os tempos de acesso por transporte público coletivo, para além do tempo médio de deslocação, deverão também considerar-se as frequências diárias de oferta, o que entronca nos indicadores de oferta dos serviços de transporte e na eventualidade de se considerarem indicadores complexos cruzando duas ou mais dimensões dos “elementos estruturantes” do sistema.

Face às crescentes preocupações de sustentabilidade na mobilidade, e no que respeita à utilização de modos de transporte não motorizado, importa também reter indicadores sobre as redes de modos suaves de locomoção (extensão de ciclovias e de vias pedonais estruturantes).

Segundo Puebla et al (1994), os elementos essenciais de cada indicador de acessibilidade/mobilidade, devem comportar as seguintes dimensões:

- Medida de proximidade entre dois ou mais pontos no território;
- Relação de um sistema de comunicação que permita diminuir a distância entre dois ou mais pontos no território;
- O “esforço” necessário (tempo, custo) para as deslocações;
- Relação entre o indivíduo e as atividades de que se pretende usufruir.

Em termos metodológicos, a apresentação de uma proposta de indicadores para a mobilidade baseou-se na identificação de indicadores mensuráveis e na recolha de métodos de cálculo apresentados e discutidos em literatura de referência, baseados na tripla perspetiva da coesão territorial, da competitividade, e da sustentabilidade ambiental. Certamente que se trata de dimensões não estanques, no sentido em que os desempenhos da mobilidade em cada uma delas, não deixa de influenciar outras.

Entendeu-se, igualmente, que cada uma daquelas dimensões se assume não apenas numa perspetiva de resultados (que nos permite saber se a situação da mobilidade em cada período favorece cada uma das dimensões), mas também nas perspetivas das condições (as características infraestruturais) e dos processos (as ações) que as influenciam.

Estes pressupostos, que se desenvolvem em seguida para cada uma das três dimensões adotadas, estão na base da construção da matriz de indicadores que se apresenta no Anexo II.

a) COESÃO TERRITORIAL

A perspetiva de **coesão territorial** adotada no Livro Verde da Comissão Europeia “procura alcançar o desenvolvimento harmonioso de todos estes territórios e facultar aos seus habitantes a possibilidade de tirar o melhor partido das características de cada um deles. Nessa medida, a coesão territorial é um fator de conversão da diferença em vantagem (...)”⁵. Esta noção tem vindo a ser operacionalizada através de um discurso centrado na **coesão** – enquanto capacidade de criar oportunidades onde as pessoas vivem – na **conectividade** – no sentido de melhorar a acessibilidade e reduzir os custos económicos associados à distância – e na **cooperação** – como forma de diminuir o impacto das barreiras político-administrativas (à escala local, regional e internacional).

No mandato do Grupo de Trabalho, a relevância atribuída à coesão na problemática da acessibilidade e mobilidade territoriais é colocada ao nível do acesso a *equipamentos terciários*, que pode ser entendida quer como um fator para o aumento da competitividade das empresas quer como um fator determinante para a melhoria da qualidade de vida das pessoas. Restringe-se esta abordagem à perspetiva da **qualidade de vida**, uma vez que a competitividade será discutida num ponto autónomo.

⁵ **Comissão Europeia (2008)**, *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia - tirar partido da diversidade territorial*. Comissão das Comunidades Europeias, Bruxelas.

O nível de acesso aos equipamentos (e serviços) coletivos constitui uma das questões centrais para a avaliação da qualidade de vida dos indivíduos. A preocupação com a acessibilidade aos equipamentos que constituem canais de interação dos indivíduos com as “respostas sociais básicas” (saúde, educação, justiça...), torna-se sobretudo saliente na Europa Ocidental, com a afirmação do estado-providência no pós-guerra, associada ao desenvolvimento de um conceito de privação social, que incluía um conjunto de domínios, relativamente aos quais era necessário garantir a satisfação das necessidades dos cidadãos, com base na oferta direta do Estado, em regime absoluto, ou supletivamente à oferta privada.

Do ponto de vista social, a discussão distanciou-se, progressivamente, da importância de existência destas respostas para a garantia de um quadro jurídico-administrativo e político que assegurasse o acesso, com um nível mínimo de qualidade, por parte de todos os grupos sociais, sobre uma preocupação, crescentemente dominante, de eficiência do funcionamento destas respostas sociais. Do ponto de vista territorial, a discussão sobre a eficiência evoluiu da densificação da noção de presença/ausência de determinado equipamento ou serviço para uma discussão centrada no dimensionamento da oferta e no acesso potencial das populações a este conjunto de respostas básicas.

Paralelamente, o desenvolvimento das sociedades modernas e a importância que o consumo passou a assumir neste contexto sugerem associar à questão da qualidade de vida a componente de consumo, que extravasa a dimensão de satisfação das condições mínimas de sobrevivência (alimentação, roupa, etc.), para incluir outras dimensões de consumo – material e imaterial – entendidas como determinantes na promoção da inclusão social. Este alargamento conceptual permite atribuir relevância à acessibilidade territorial aos espaços de consumo ligados a atividades de cultura e lazer, bem como aos espaços de consumo que asseguram oportunidade de escolha. Neste quadro, os centros urbanos constituem contextos territoriais onde convergem as vantagens das economias de aglomeração e de escala, proporcionando intensidade e diversidade de oferta de bens e serviços às populações.

Nesta perspetiva de interação entre coesão territorial e qualidade de vida na problemática da acessibilidade e mobilidade territoriais, os indicadores operacionalizados foram equacionados numa tripla dimensão:

- A das condições da acessibilidade e do grau de cobertura territorial e populacional dos vários tipos de equipamentos coletivos, a qual se exprime através das ofertas de infraestruturas de acessibilidade e de meios de transporte, o que deu lugar a indicadores relativos às densidades e capitações de vários tipos de infraestruturas viárias; às frequências e capitações da oferta de ligações em transportes públicos; e às taxas de motorização;
- A dos resultados, que se exprime através da acessibilidade a / entre determinados pontos focais em termos de distâncias, tempos de acesso (efetivos ou potenciais) e / ou a dos custos monetários de transporte, que deu lugar a indicadores relativos aos tempos médios de acesso à escola ou ao trabalho; aos tempos e custos médios de deslocação entre sedes de concelho; à incidência dos gastos com transportes nos rendimentos das famílias; e aos potenciais de acesso sem custos de transporte a determinados equipamentos coletivos;
- A dos processos e das externalidades, que abrange as ações, públicas ou privadas, que, por via das externalidades geradas, concorrem para os desempenhos territoriais nas condições de acessibilidade e dos seus impactos nos resultados, que deu lugar a indicadores relativos à sinistralidade; à mitigação do ruído; à prioridade dada aos transportes públicos; à informação dos utentes e à melhoria da acessibilidade aos transportes públicos de grupos populacionais com mobilidade reduzida.

b) COMPETITIVIDADE TERRITORIAL

Numa perspetiva, partilhada por diversos autores, parece consensual que, para a sociedade atual, as formas de transporte e mobilidade são indispensáveis ao funcionamento socioeconómico dos territórios, permitindo uma articulação e integração das populações nas diversas funções e atividades subjacentes aos lugares.

Recentemente, a discussão sobre mobilidade urbana e o papel dos transportes tem associado leituras interpretativas, tratando-as como fatores de competitividade das cidades e dos territórios. A competitividade, nesta perspetiva, leva a uma abordagem baseada nas “novas exigências do paradigma da mobilidade”, orientado para, numa lógica de rede, se perceber o lado da procura e o do planeamento de recursos. Associar a competitividade à mobilidade é referir a facilidade do acesso e da apropriação dos espaços de deslocação, conseguidas através da afirmação da eficiência energética, da tecnologia, do conhecimento e das competências

educativas, formativas e de cidadania. Nessa associação, acresce-se ainda, a partilha de informação, a afirmação da logística e dos serviços avançados das diferentes formas de comunicação e de transporte, potenciando liberdades de escolha, integração social e regeneração do tecido económico. A qualificação dos territórios com estes elementos, pode ser distintiva e constitui um fator competitivo determinante.

A competitividade, como elo de ligação entre o binómio urbanismo e ambiente e setor dos transportes, tem impactos nos usos do solo e contribui para uma melhor qualidade de vida e para o crescimento económico.

Os territórios competitivos pautam-se pela sua capacidade de atração e fixação (atratividade) de: talentos e outros trabalhadores, visitantes, empresas e centros de inovação e investigação, ganhando mais os territórios que facilitem a conectividade interna e externa, sustentada por um modelo de multimodalidade e intermodalidade que permita, sobretudo, aumentar a capacidade exportadora de bens e serviços⁶.

A qualificação dos modos de deslocação e a resposta adequada do serviço de transporte público, são garantias para o aumento da produtividade do trabalho e das empresas, incluindo a produtividade total dos fatores, no sentido em que contribuam para uma articulação entre trabalho-casa e entre os vários pontos focais de interesse para as unidades produtivas, mais célere, económica e fiável.

Em síntese, o fator competitividade associado aos territórios assume-se também pela capacidade de os mesmos se servirem dos vários modos de transporte, inovando e conferindo-lhes elementos atrativos e criativos que contribuam para o aumento dos níveis de acessibilidade e mobilidade, da população e dos bens, intra e interterritoriais.

Também no quadro da definição de indicadores de mobilidade, a competitividade territorial foi equacionada numa tripla dimensão:

- A das condições da acessibilidade e do grau de cobertura populacional dos vários tipos de equipamentos de suporte à atividade produtiva, em particular os sistemas de articulação entre os vários tipos e vários modos de transporte, o que deu lugar a

⁶ O primeiro eixo, o da multimodalidade, refere-se à diversidade modal disponível nos lugares, enquanto o segundo, o da intermodalidade, se pode descrever como a facilidade de utilizar os vários modos de transporte de uma forma combinada e “informada”.

indicadores relativos às extensões das redes viárias, aos movimentos de pessoas e às ligações aéreas internacionais diretas;

- A dos resultados / atratividade dos territórios do ponto de vista da mobilidade, o que deu lugar a indicadores relativos às distâncias ou tempos de acesso a alguns pontos focais relevantes para a eficiência dos sistemas de produção e distribuição e para o relacionamento externo da economia (plataformas logísticas e fronteiras); à atratividade / repulsividade dos territórios em termos de trabalho e ensino superior; e à eficácia dos portos;
- A dos processos / medidas que contribuem para a transformação das condições e dos resultados, o que deu lugar a indicadores relativos aos investimentos em meios e infraestruturas de transportes, e aos respetivos impactos.

c) SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Mobilidade pressupõe a deslocação de pessoas, bens e informação com o objetivo de se satisfazerem as necessidades físicas, institucionais, obrigações e preferências pessoais (Silva, *et al*, 2008; Acsher, 2000, Bonnet, 2000). As necessidades de deslocação dependem muito dos modos como o território, nas suas múltiplas escalas, se encontra ordenado em termos da distribuição dos vários tipos de atividade produtiva e das atividades residenciais e de consumo associadas. As alternativas disponíveis de modos de deslocação (infraestruturas e meios para a deslocação) influem largamente nos desempenhos económico, social e ambiental dos países e das suas regiões e cidades. As sociedades atuais são caracterizadas, segundo os seus hábitos de deslocação, pela sua excessiva dependência da utilização do transporte individual, acarretando consequências para a economia, ambiente e sociedade e afetando negativamente as dimensões da sustentabilidade.

É baseado neste prisma que se defende que o modelo da mobilidade deverá basear-se na resposta adequada às componentes da sustentabilidade numa lógica de adequação das políticas de transporte urbanas assentes nos princípios da “mobilidade sustentável” que inclui as seguintes dimensões (Pires, A. 2008 e UITP, 2003):

- **Ambiente:** Esta dimensão prevê o incentivo da utilização do transporte público em detrimento do veículo particular, uma vez que se potencia a eficiência energética dado que o setor dos transportes se afigura como grande

consumidor de fontes de energia (não renováveis) e emissor de gases com efeito de estufa; nesta dimensão inclui-se também a promoção dos modos suaves, especialmente nas ligações de curtas distâncias em ambiente urbano;

- **Sociedade:** Relativamente a este fator descreve-se que, face ao predomínio do veículo motorizado, se introduzem elevados níveis de ruído e poluição no ambiente urbano, levando ao isolamento social. A desobstrução da cidade com a adequação de transportes urbanos sustentáveis (transporte público, modo pedonal e ciclável) potencia a vivência urbana e a interação social mais saudável, ao mesmo tempo que devolve segurança à mobilidade dos indivíduos, respeitando as suas necessidades e especificidades promovendo a igualdade entre as gerações.
- **Economia:** O crescimento das cidades, acompanhado de investimentos em acessibilidades, tem levado à dispersão de serviços, equipamentos e bolsas de emprego, comportando mais custos às deslocações diárias. Estes estão associados a custos diretos (ex: taxas, combustível, aquisição, manutenção...), custos indiretos (ex: infraestruturas, estacionamento, gestão do tráfego...) e externalidades negativas (ex: ruído, poluição, acidentes, congestionamentos, degradação da paisagem visual e patrimonial...). A este nível o setor dos transportes deverá comportar custos ajustados às necessidades dos diferentes grupos sociais.

Há, assim, na perspetiva da sustentabilidade ambiental da mobilidade, uma preocupação com o prosseguimento de estratégias de ordenamento urbano e de estruturação das redes de transporte que possibilitem a diminuição de impactos negativos em termos de alterações climáticas, qualidade do ambiente e pressões sobre os recursos naturais (nomeadamente as disponibilidades de solos e a variedade das suas aptidões), que se procurou ter presente na proposição de indicadores da mobilidade territorial neste domínio.

Também na perspetiva da sustentabilidade ambiental, e decorrente do que acima se escreve, se procurou definir os indicadores numa tripla dimensão:

- As pressões exercidas pela mobilidade sobre a qualidade do ambiente e sobre os recursos naturais, o que conduziu a indicadores relativos aos tipos de energia usados nos transportes e às respetivas emissões poluentes; à emissão de ruído; à artificialização dos solos pelas redes viárias; e à produção de resíduos;

- As condições / estado do ambiente como produto do conjunto de características do sistema de transportes e do ordenamento do território, o que deu lugar à identificação de indicadores relativos à intensidade do uso dos transportes na produção; à composição dos vários tipos de frotas de transporte; à qualidade do ar e ao acesso aos modos suaves de deslocação;
- Os processos / respostas traduzidos nos comportamentos dos agentes públicos e privados que influenciam as pressões e as condições, levando a indicadores relativos à otimização das capacidades de carga dos veículos; à preferência e incentivo dados aos transportes públicos, aos modos mais amigáveis do ambiente e à partilha do transporte individual; à substituição da mobilidade por processos de trabalho / aprendizagem à distância; à salvaguarda dos habitats naturais; à mitigação dos impactos ambientais, por via de planos de sustentabilidade dos transportes, pelo estabelecimento de sumidouros, ou pelo uso de energias renováveis nos sistemas de regulação do tráfego; e às taxas de reciclagem de veículos em fim de vida.

7. MATRIZES DE INDICADORES CLASSIFICADOS E HIERARQUIZADOS

A identificação das necessidades de informação traduziu-se num conjunto alargado de indicadores (mais de 90) que abrangem os três domínios explicitados – coesão territorial, competitividade e sustentabilidade ambiental. (Anexo II)

Numa primeira fase, os indicadores sofreram várias iterações, de modo a serem completados os seus diversos atributos, tendo sido analisados relativamente à sua pertinência e importância.

Tratando-se de um conjunto tão vasto de indicadores foi necessário proceder à sua hierarquização e sistematização, constituindo este processo um contributo para o faseamento da sua operacionalização. Deste modo, foi selecionado por cada entidade o subconjunto de indicadores que deveria merecer atenção prioritária em cada um dos domínios, tendo em conta as suas áreas de intervenção. A seleção dos indicadores por cada entidade teve subjacente os seguintes critérios:

- Resposta a **solicitações internacionais** ou a necessidades de avaliação de políticas públicas;
- **Convergência com os Indicadores** apresentados pelo IMTT no âmbito do Pacote da Mobilidade;
- **Facilidade de obtenção** da informação.

A hierarquização dos indicadores resultou da análise integrada das prioridades assinaladas por cada uma das entidades, com um limite máximo aproximado de 10 indicadores por dimensão. Assim, os indicadores foram classificados em grupos consoante o número de entidades que os considerou como prioritários:

- **Grupo 1** – indicadores identificados como **prioritários por duas ou mais entidades**;
- **Grupo 2** – indicadores identificados como **prioritários apenas por uma entidade**;
- **Grupo 3** – indicadores **não** considerados **prioritários por nenhuma entidade**.

Em paralelo, o INE analisou cada um dos indicadores relativamente à disponibilidade da informação no Sistema Estatístico Nacional (SEN), identificando:

- Os indicadores que **estão integralmente disponíveis no SEN**;
- Os indicadores que **têm alguma cobertura no âmbito do SEN**, ainda que de forma incompleta ou com diferentes escalas, periodicidades e âmbitos territoriais;
- Os indicadores cuja **informação específica não está disponível no SEN**;
- Os indicadores que **não existem** no âmbito do Sistema Estatístico Nacional.

Com base nestas duas abordagens – hierarquização de prioridades e disponibilidade de informação no SEN e tendo em consideração as dificuldades em constituir um sistema de informação sobre acessibilidades e mobilidade territorial na atual conjuntura, os indicadores foram classificados em quatro categorias (A, B, C, D) de acordo com o seu caráter prioritário e o seu grau de disponibilidade.

Hierarquização de prioridades	Disponibilidade no SEN.			
	Toda a informação disponível	Alguma informação disponível	Informação específica não disponível	Nenhuma informação disponível
Grupo 1 Identificados por 2 ou + entidades como prioritário	A	B	B	B
Grupo 2 Identificados apenas por 1 entidade como prioritário	A	C	C	C
Grupo 3 Considerados não prioritários	A	D	D	D

A classificação dos indicadores (A, B, C, D) traduz as ações potenciais a desenvolver para cada um dos conjuntos. Estas ações visam a sua divulgação sistemática por parte do SEN no mais curto espaço de tempo possível constituindo uma bateria de informação que permita melhorar o conhecimento sobre a mobilidade e a acessibilidade dos territórios. As classes identificadas e respetivas ações são as seguintes:

Classificação	Descrição	Ações Potenciais
Indicadores Classe A	Indicadores integralmente disponíveis no SEN, independentemente do grau de prioridade atribuído;	Conjunto de indicadores passíveis de constituir uma bateria para divulgação, no imediato.
Indicadores Classe B	Indicadores com lacunas de informação (totais ou parciais) no SEN e grau de prioridade máximo (identificados por duas ou mais entidades como prioritários);	Analisar o potencial e a qualidade das fontes não SEN e/ou a viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta.
Indicadores Classe C	Indicadores com lacunas de informação (totais ou parciais) no SEN e grau de prioridade intermédio (identificados apenas por uma entidade como prioritários);	Mesmo atuação dos indicadores Classe B mas com menor grau de prioridade.
Indicadores Classe D	Indicadores com lacunas de informação (totais ou parciais) no SEN e considerados não prioritários (não foram identificados por nenhuma entidade como prioritários);	Fazem parte do conjunto de indicadores elencados como necessidades, mas não foram considerados prioritários por nenhuma entidade, não sendo alvo de tratamento específico a curto/médio prazo.

A aplicação desta classificação ao conjunto dos indicadores identificados como necessidades de informação mostra que a maioria dos indicadores pertence às classes B e C cujas atuações previstas exigem uma análise do potencial e da qualidade das fontes que não façam parte do SEN ou o eventual lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta. De resto, imediatamente disponíveis para integrar a base de informação sobre mobilidade e acessibilidade territorial apenas figuram 19 indicadores, número igual aos indicadores que não foram considerados prioritários por nenhuma entidade.

Classificação	N.º de indicadores
Classe A	19
Classe B	32
Classe C	21
Classe D	19
Total	91

Indicadores Classe A

Os indicadores inseridos nesta classificação encontram-se integralmente disponíveis no âmbito do Sistema Estatístico Nacional, perdendo, neste caso relevância o grau de prioridade atribuído pelas várias entidades. Este conjunto de indicadores encontra-se em condições de constituir uma bateria de informação sistematizada sobre mobilidade territorial para

divulgação, num curto espaço de tempo e com um grau de esforço aceitável em face das circunstâncias conjunturais.

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
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
21	Transporte de mercadorias por unidade de PIB e modo de transporte
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
18	Peso dos gastos com transportes por classes de rendimento familiar
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
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

Indicadores Classe B

Na Classe B encontram-se os indicadores nos quais se identificaram lacunas de informação totais ou parciais, ou seja, estão aqui classificados os indicadores para os quais o SEN tem apenas disponível uma parte da informação ou não dispõe do indicador em questão. Os indicadores de Classe B foram considerados de prioridade máxima, pois foram identificados por duas ou mais entidades como prioritários e implicam uma análise profunda do potencial e da qualidade das fontes que não constam do Sistema Estatístico Nacional e/ou a viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta. Este conjunto de indicadores deverá ser o que merecerá especial atenção num futuro próximo pois constituem-se como um manancial de informação relevante para o estudo e monitorização da mobilidade e acessibilidade territorial.

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
1	Estrutura do parque automóvel de transporte de passageiros por categoria e motorização
2	Estrutura do parque automóvel do transporte de mercadorias por categoria e motorização
3	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e coletivo), segundo o tipo de motorização
4	Sustentabilidade ambiental da utilização de energia nos transportes
7	Emissão de GEE do transporte rodoviário <i>per capita</i>
8	Emissão de poluentes atmosféricos locais do transporte rodoviário <i>per capita</i>
12	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria
20	Procura de Transporte Público
27	Artificialização do solo por vias de transporte
38	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros
Coesão	
3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
6	Densidade rodoviária
8	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana
10	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana
15	Oferta de transporte público (TP) rodoviário para pessoas com mobilidade reduzida
20	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes públicos urbanos
22	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas
25	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia
26	Ligações diretas entre sedes de concelho por ferrovia
27	Taxa de Motorização
Competitividade	
8	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)
9	Investimento em infraestruturas rodoviárias
10	Km de infraestruturas rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas
11	Investimento em infraestruturas ferroviárias
12	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas
14	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário
15	Tempos de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte ferroviário
16	Tempo médio de operação portuária, por tipo de carga
20	Extensão da rede nacional rodoviária
22	Movimento intrarregional de passageiros ferroviários por habitante
23	Passageiros ferroviários desembarcados
24	Passageiros -quilómetro em transporte coletivo

Indicadores Classe C

Os indicadores incluídos na Classe C têm as mesmas características dos indicadores incorporados na Classe B ao nível da análise da sua disponibilidade no SEN, diferindo no que diz respeito ao grau de prioridade atribuído pelas entidades, uma vez que foram identificados apenas por uma entidade.

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
33	Idade média da frota TP
32	Idade média dos veículos ligeiros
16	Ligação dos principais pólos geradores/attractores de deslocações à rede ciclável
14	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano
15	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano
28	Relação entre os usos dos solos urbanos pelo sistema de transportes e pelos espaços verdes
39	Gestão da mobilidade
41	Quilometragem anual dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização
Coesão	
7	Capitação rodoviária
9	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana
11	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana
12	Prioridade do Transporte Público Rodoviário
13	Acessibilidade de indivíduos com mobilidade condicionada no acesso a edifícios
14	Acessibilidade potencial sem custos de transporte aos equipamentos de utilização coletiva de interesse quotidiano
16	Percentagem de transporte público (TP) para pessoas com mobilidade reduzida por modos
17	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos
19	Incidência dos acidentes viários com peões ou ciclistas
21	Meios de transporte usados nas ligações ao emprego e à escola
23	Sinistralidade rodoviária municipal
30	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual
31	Capitação da oferta de Táxis

Indicadores Classe D

Tal como os indicadores da Classe C, os indicadores classificados nesta classe apresentam lacunas de informação (totais ou parciais) no SEN e foram considerados não prioritários pois, embora façam parte do conjunto de indicadores elencados como necessários para o conhecimento da problemática da mobilidade e acessibilidade territorial não foram

identificados por nenhuma entidade como prioritários face à definição pelo GTEM de limites quantitativos no número de indicadores a operacionalizar no curto/médio prazo.

ID Matriz	Dimensão/Indicador
Ambiente	
9	Qualidade do ar
10	Poluição sonora
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
29	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários
30	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários
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
Coesão	
4	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
5	Mitigação do ruído
24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo

No Anexo II pode consultar-se a Matriz que inclui todos os indicadores identificados e os respetivos atributos. No Anexo III apresentam-se alguns conceitos considerados relevantes para uma melhor compreensão dos indicadores identificados.

8. POTENCIAIS FONTES ADMINISTRATIVAS⁷ A EXPLORAR

Neste ponto identificam-se as fontes/instrumentos administrativos consideradas pelo GT relevantes para obter alguma da informação necessária à produção de indicadores “chave” no âmbito da mobilidade territorial.

Este procedimento não só reflete uma orientação evidenciada no mandato deste grupo, como espelha a preocupação com uma gestão racional e metodológica dos meios disponíveis, possibilitando bons resultados com custos reduzidos, potenciando os princípios de racionalização e simplificação de processos.

Assim, para cada variável elementar não disponível no Sistema Estatístico Nacional, e sempre que possível, apresenta-se uma ou várias potenciais fontes de informação que deverão ter em conta os requisitos exigidos pelo SEN de fiabilidade e qualidade da informação recolhida e metodologia adotada.

Nas tabelas que se seguem apresentam-se as variáveis elementares a explorar para cada uma das fontes potenciais, existindo situações que requerem articulação com outras fontes de modo a obter a totalidade da informação necessária.

FONTE DE INFORMAÇÃO: INE – Instituto Nacional de Estatística

Dimensão	ID – Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
COE	8	B	2. Área urbana total (km2)	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana	n.a.
COE	9	C	2. População total em área urbana	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana	n.a.

⁷ A identificação das potenciais fontes administrativas a explorar ainda não traduz a nova estrutura organizacional da Administração Pública resultante do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central do Estado (PREMAC) divulgado em 16 de setembro de 2011.

Dimensão	ID – Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
COE	10	B	2. Área urbana total (km2)	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana	n.a.
COE	11	C	2. População total em área urbana	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana	n.a.
COE	13	C	1. Nº de Edifícios em cada uma das categorias de acesso 2. Nº total de edifícios	Acessibilidade de indivíduos com mobilidade condicionada no acesso a edifícios	n.a. nota: O INE apenas possui informação relativa aos edifícios residenciais, a partir do IV Recenseamento Geral da Habitação.”
COE	21	C	Nº médio de meios de transporte usados no acesso diário ao emprego/escola	Meios de transporte usados nas ligações ao emprego e à escola	n.a.
COM	22	B	1. Passageiros em modo de transporte ferroviário embarcados e desembarcados na região 2. População total da região	Movimento intrarregional de passageiros ferroviários por habitante	n.a.
COM	23	B	Nº de passageiros desembarcados por local de desembarque	Passageiros ferroviários desembarcados	n.a.
COM	24	B	Pkm em rodovia Pkm em ferrovia	Passageiros -quilómetro em transporte coletivo	n.a.
AMB	23	D	1. Pessoal ao serviço em regime de teletrabalho	Alteração das necessidades de transportes pela utilização das TIC's no emprego	n.a.
COE	7	C	1. Extensão das vias rodoviárias (km)	Capitação rodoviária	Câmaras Municipais
COE	14	C	1. População residente num raio de 400 metros de um ponto de acesso K (<i>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 elétrico; Estação de metro; Estação de comboio; Praça de táxis</i>) 2. População residente total.	Acessibilidade potencial sem custos de transporte aos equipamentos de utilização coletiva de interesse quotidiano	Câmaras Municipais
COM	20	B	Km de autoestradas, de IP, de IC e de estradas municipais	Extensão da rede nacional rodoviária	INIR; Câmaras Municipais

FONTE DE INFORMAÇÃO: **IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres**

Dimensão	ID – Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	1	B	1. Nº total de veículos de passageiros, por categoria; 2. Nº de veículos de passageiros por tipo de motorização.	Estrutura do parque automóvel de transporte de passageiros por categoria e motorização	n.a.
AMB	2	B	1. Nº total de veículos de mercadorias, por categoria; 2. Nº de veículos de mercadorias por tipo de motorização.	Estrutura do parque automóvel do transporte de mercadorias por categoria e motorização	n.a.
AMB	3	B	1. Nº total de veículos do transporte público rodoviário de passageiros, por categoria; Nº de veículos do transporte público rodoviário, por tipo de motorização. 2. Nº de veículos do transporte público rodoviário, por tipo de motorização.	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e coletivo), segundo o tipo de motorização	n.a.
AMB	32	C	1. Número de veículos ligeiros por escalão (k) 2. Número total de veículos ligeiros	Idade média dos veículos ligeiros	n.a.
AMB	33	C	1. Idade dos veículos TP 2. Nº total de veículos TP	Idade média da frota TP	n.a.
AMB	41	C	Km percorridos dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização (gasóleo, gasolina, elétricos, GPL, híbridos, etc)	Quilometragem anual dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização	n.a.
COE	27	B	- Número de veículos ligeiros de passageiros particulares - Número de habitantes	Taxa de Motorização	n.a.
COE	31	C	1. N.º de veículos licenciados para o serviço de táxi a 31 de dezembro do ano n	Capitação da oferta de Táxis	n.a.
AMB	12	B	2. Nº de veículos de TP coletivo do operador k na NUTSII: NVO_{KN2}	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria	Operadores de TP
AMB	14	C	2. Rede pedonal georreferenciada.	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	Câmaras Municipais
AMB	15	C	2. Rede ciclável georreferenciada (infraestrutura viária de vias próprias)	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	Câmaras Municipais
COE	20	B	1. Nº de paragens de TP urbanos com suporte informativo dos tempos de espera em tempo real	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes	Operadores de TP

			2. Nº total de paragens de TP urbanos	públicos urbanos	
COE	25	B	- N.º de ligações diárias em tráfego suburbano, em dias de descanso e dias úteis - N.º de ligações diárias em tráfego interurbano, em dias de descanso e dias úteis	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia	Operadores de TP
COM	14	B	Tempos de viagem na rede rodoviária em transporte individual ou coletivo, 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)	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário	INIR; EP

FONTE DE INFORMAÇÃO: **INIR – Instituto Nacional das Infraestruturas Rodoviárias**

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	25	D	1. Nº de postos alimentados por microgeração 2. Nº de postos alimentados pela rede	Uso da microgeração na sinalética rodoviária	EP; Câmaras Municipais
COE	30	C	1. Distância entre sedes de Concelho 2. Velocidade máxima legal em transporte individual	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual	EP
COM	9	B	- Investimento total em Infraestrutura rodoviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura rodoviária	Investimento em infraestruturas rodoviárias	Câmaras Municipais
COM	10	B	- km de vias rodoviárias novas - km de vias rodoviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	Câmaras Municipais
COM	14	B	Tempos de viagem na rede rodoviária em transporte individual ou coletivo, 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)	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário	IMTT; EP
COM	20	B	- km de autoestradas - km de IP - km de IC - km de estradas municipais	Extensão da rede nacional rodoviária	INE; Câmaras Municipais

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	26	D	1. Nº de faixas de continuidade de habitats 2. Km de via em espaço não urbano e com barreiras de proteção do acesso	Faixas de continuidade de habitats em espaço não urbano	Concessionárias

FONTE DE INFORMAÇÃO: REFER – Rede Ferroviária Nacional

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
COE	17	C	1. Nº de estações/interfaces adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida em TP por modos 2. Nº de estações/interfaces em TP por modos	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos	Operadoras de TP; Câmaras Municipais;
COM	11	B	- Investimento total em Infraestrutura ferroviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura ferroviária	Investimento em infraestruturas ferroviárias	ML; MP; MST
COM	12	B	- km de vias ferroviárias novas - km de vias ferroviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	ML; MP; MST
COM	15	B	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.	Tempos de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte ferroviário	Operadores de transporte ferroviário

FONTE DE INFORMAÇÃO: EP - Estradas de Portugal

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	25	D	1. Nº de postos alimentados por microgeração 2. Nº de postos alimentados pela rede	Uso da microgeração na sinalética rodoviária	INIR; Câmaras Municipais
COE	30	C	1. Distância entre sedes de Concelho 2. Velocidade máxima legal em transporte individual	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual	INIR

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
COM	8	B	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 autoestrada); ou, 3. Tempo de acesso em minutos da sede de concelho à PL.	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)	A definir em função do modelo adotado no projeto GEOEQUIP
COM	14	B	Tempos de viagem na rede rodoviária em transporte individual ou coletivo, 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)	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário	IMTT; INIR;

FONTE DE INFORMAÇÃO: Operadores de transporte ferroviário

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
COE	26	B	- N.º de ligações diárias em tráfego Suburbano, interurbano; regional e em serviço alfa-pendular;	Ligações diretas entre sedes de concelho por ferrovia	n.a.
COE	3	B	Nº e duração das deslocações entre sedes de concelhos	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos	Operadores de TP
COE	4	D	Custo das viagens por ligação e modo de transporte público coletivo	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos	Operadores de TP
COM	15	B	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.	Tempos de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte ferroviário	REFER

FONTE DE INFORMAÇÃO: **APA - Agência Portuguesa de Ambiente**

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	7	B	1. Volume de emissões GEE do setor rodoviário	Emissão de GEE do transporte rodoviário <i>per capita</i>	n.a.
AMB	8	B	1. Volume das emissões de poluentes atmosféricos locais do setor rodoviário (NOx, COVNM, SO2 e Partículas)	Emissão de poluentes atmosféricos locais do transporte rodoviário <i>per capita</i>	n.a.
AMB	9	D	Nº de dias com qualidade do Ar Muito bom, Bom, Médio, Fraco e Mau	Qualidade do ar	n.a.
AMB	10	D	População exposta ao ruído, por GITr, GITf e GITa para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	Poluição sonora	n.a.
AMB	11	D	População exposta ao ruído para os indicadores Lden e Ln superiores aos limites estabelecidos regulamentarmente	Poluição sonora em ambiente urbano	n.a.
AMB	29	D	Resíduos provenientes dos veículos em fim de vida e suas componentes.	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários	Câmaras Municipais; CCDR's
AMB	30	D	Resíduos e componentes de automóveis para reciclagem (toneladas)	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários	Câmaras Municipais; CCDR's
AMB	31	D	Nº de acidentes de poluição em transportes terrestres, aéreo e marítimos, por tipo de impacte	Acidentes com impacto ambiental do setor dos transportes	PSP; GNR
COE	5	D	1. Nº de Km de barreiras acústicas. 2. Nº de Km de vias em zonas sensíveis ao ruído	Mitigação do ruído	Câmaras Municipais

FONTE DE INFORMAÇÃO: **Câmaras Municipais**

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	16	D	1. Número de pólos geradores/attractores de deslocações georreferenciados por subsecção estatística.	Ligação dos principais pólos geradores/attractores de deslocações à rede ciclável	n.a.

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	16	C	2. Rede ciclável georreferenciada (infraestrutura viária de vias próprias)	Ligação dos principais pólos geradores/atratores de deslocações à rede ciclável	n.a.
AMB	30	D	2. Total de resíduos de automóveis (toneladas)	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários	n.a.
AMB	34	D	Investimentos em planos de mobilidade e sustentabilidade ambiental dos transportes	Investimento em planos e medidas de sustentabilidade dos transportes	n.a.
AMB	39	B	1. Número de planos de mobilidade e transportes por município	Gestão da mobilidade	n.a.
COE	6	C	1. Comprimento das rodovias (km) 2. Superfície do território (km2)	Densidade rodoviária	n.a.
COE	8	C	1. Km de vias pedonais estruturantes em área urbana	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana	n.a.
COE	9	B	1. Km de vias pedonais estruturantes em área urbana	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana	n.a.
COE	10	C	1. Km de vias cicláveis estruturantes	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana	n.a.
COE	11	B	1. Km de vias cicláveis estruturantes em área urbana	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana	n.a.
COE	12	B	1. Km de corredores em sítio próprio dedicados ao TP 2. Km de rodovias servidas por TP	Prioridade do Transporte Público Rodoviário	n.a.
AMB	28	D	1. Área total do solo classificado como espaço verde em solo urbano 2. Área total ocupada pelo sistema de transportes em solo urbano	Relação entre os usos dos solos urbanos pelo sistema de transportes e pelos espaços verdes	n.a.
AMB	25	D	1. Nº de postos alimentados por microgeração 2. Nº de postos alimentados pela rede	Uso da microgeração na sinalética rodoviária	INIR; EP;
AMB	29	D	Resíduos provenientes dos veículos em fim de vida e suas componentes	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários	APA; CCDR's
AMB	30	C	Resíduos e componentes de automóveis para reciclagem (toneladas)	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários	APA; CCDR's

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	35	D	1. Nº de parques de estacionamento dissuasores existentes	Nº de parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Entidades gestores dos parques de Estacionamento
AMB	37	B	n.º de programas de incentivo à organização de viagens em automóvel partilhado	Potenciais da partilha do automóvel	Serviços de carpooling/carsharing (Potenciais)
AMB	35.1	C	1. Capacidade (nº de lugares oferecidos) dos parques de estacionamento dissuasores existentes	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Entidades gestores dos parques de Estacionamento
COE	5	B	1. Nº de Km de barreiras acústicas. 2. Nº de Km de vias em zonas sensíveis ao ruído	Mitigação do ruído	APA
COE	17	C	1. Nº de estações/interfaces adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida em TP por modos 2. Nº de estações/interfaces em TP por modos	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos	Operadoras de TP; REFER
COE	22	C	1. M = n.º de mortos; 2. FG = n.º de feridos graves; 3. FL = n.º de feridos ligeiros. 4. População residente	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas	ANSR; PSP;
COE	23	D	1. IG = Indicador de gravidade 2. n = Ano em análise.	Sinistralidade rodoviária municipal	ANSR; PSP; GNR
COM	9	C	- Investimento total em Infraestrutura rodoviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura rodoviária	Investimento em infraestruturas rodoviárias	INIR
COM	10	C	- km de vias rodoviárias novas - km de vias rodoviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas rodoviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	INIR
COM	20	D	- km de autoestradas - km de IP - km de IC - km de estradas municipais	Extensão da rede nacional rodoviária	INE; INIR
AMB	14	C	2. Rede pedonal georreferenciada.	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	IMTT
AMB	15	C	2. Rede ciclável georreferenciada (infraestrutura viária de vias próprias)	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	IMTT
AMB	22	D	Velocidade comercial média (incluindo percurso e paragem) das deslocações do TP coletivo rodoviário em meio urbano	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário	Operadoras de TP
AMB	36	D	1. Investimento em frotas de transportes públicos "limpos"	Mitigação das externalidades dos	Operadoras de TP

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
			2. Investimento total em frotas de TP	transportes públicos	
COE	7	C	1. Extensão das vias rodoviárias (km)	Capitação rodoviária	INE
COE	14	B	1. População residente num raio de 400 metros de um ponto de acesso K (<i>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 elétrico; Estação de metro; Estação de comboio; Praça de táxis</i>) 2. População residente total.	Acessibilidade potencial sem custos de transporte aos equipamentos de utilização coletiva de interesse quotidiano	INE
COE	24	D	n.a.	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo	Operadoras de TP

FONTE DE INFORMAÇÃO: **Operadores de Transporte Público**

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	12	B	1. Taxa média de ocupação dos veículos de TP coletivo do operador k na NUTS II: TMO_{kN2}	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria	n.a.
AMB	20	B	Número de passageiros transportados em TP	Procura de Transporte Público	n.a.
COE	15	B	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	Oferta de transporte público (TP) rodoviário para pessoas com mobilidade reduzida	n.a.
COE	16	C	1. Nº de Veículos TP adaptados a pessoas com mobilidade reduzida por modos 2. Nº total de Veículos TP por modos	Percentagem de transporte público (TP) para pessoas com mobilidade reduzida por modos	n.a.
AMB	22	D	Velocidade comercial média (incluindo percurso e paragem) das deslocações do TP coletivo rodoviário em meio urbano	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário	Câmaras Municipais

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	36	D	1. Investimento em frotas de transportes públicos "limpos" 2. Investimento total em frotas de TP	Mitigação das externalidades dos transportes públicos	Câmaras Municipais
COE	17	C	1. Nº de estações/interfaces adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida em TP por modos 2. Nº de estações/interfaces em TP por modos	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos	Câmaras Municipais; REFER
COE	24	D	n.a.	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo	Câmaras Municipais
COE	3	B	Nº e duração das deslocações entre sedes de concelhos	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos	Operadores de transporte ferroviário
COE	4	D	Custo das viagens por ligação e modo de transporte público coletivo	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos	Operadores de transporte ferroviário
AMB	12	B	2. Nº de veículos de TP coletivo do operador k na NUTSII: NVO_{kN2}	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria	IMTT
COE	20	B	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	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes públicos urbanos	IMTT
COE	25	B	- N.º de ligações diárias em tráfego suburbano, em dias de descanso e dias úteis - N.º de ligações diárias em tráfego interurbano, em dias de descanso e dias úteis	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia	IMTT

FONTE DE INFORMAÇÃO: **VÁRIAS ENTIDADES**

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Entidade	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	27	B	IGP (COS com ortofotos)	1. Nº de Km ² ocupados pelas infraestruturas de transportes 2. Km2 de Superfície total	Artificialização do solo por vias de transporte	n.a.

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Entidade	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
AMB	29	D	CCDR's	Resíduos provenientes dos veículos em fim de vida e suas componentes.	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários	APA; Câmaras Municipais;
AMB	30	D	CCDR's	Resíduos e componentes de automóveis para reciclagem (toneladas)	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários	APA; Câmaras Municipais;
AMB	4	B	DGEG	2. Consumo total de combustíveis nos transportes (em ton.).	Sustentabilidade ambiental da utilização de energia nos transportes	n.a.
AMB	4	B	DGEG	1. Consumo de combustíveis alternativos nos transportes (em ton.);	Sustentabilidade ambiental da utilização de energia nos transportes	n.a.
COE	19	C	ANSR	1. Nº de acidentes viários com peões e ciclistas	Incidência dos acidentes viários com peões ou ciclistas	n.a.
COE	22	B	ANSR	1. M = n.º de mortos; 2. FG = n.º de feridos graves; 3. FL = n.º de feridos ligeiros. 4. População residente	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas	PSP; Câmaras Municipais
COE	23	C	ANSR	1. IG = Indicador de gravidade; 2. n = Ano em análise.	Sinistralidade rodoviária municipal	PSP; GNR; Câmaras Municipais
AMB	31	D	PSP; GNR	Nº de acidentes de poluição em transportes terrestres, aéreo e marítimos, por tipo de impacte	Acidentes com impacto ambiental do setor dos transportes	APA
COE	22	B	PSP; GNR	1. M = n.º de mortos; 2. FG = n.º de feridos graves; 3. FL = n.º de feridos ligeiros. 4. População residente	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas	ANSR; Câmaras Municipais
COE	23	C	PSP; GNR	1. IG = Indicador de gravidade; 2. n = Ano em análise.	Sinistralidade rodoviária municipal	ANSR; Câmaras Municipais
COM	16	B	IPTM	Média dos tempos de operação por porto, para contentores, graneis líquidos e sólidos, Roll-on e Roll-Off e Carga geral	Tempo médio de operação portuária, por tipo de carga	n.a.
COM	11	B	ML	- Investimento total em Infraestrutura ferroviária nova - Investimento total em	Investimento em infraestruturas ferroviárias	MP; MST; REFER

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Entidade	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
				obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura ferroviária		
COM	12	B	ML	- km de vias ferroviárias novas - km de vias ferroviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	MP; MST; REFER
COM	11	B	MP	- Investimento total em Infraestrutura ferroviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura ferroviária	Investimento em infraestruturas ferroviárias	ML; MST; REFER
COM	12	B	MP	- km de vias ferroviárias novas - km de vias ferroviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	ML; MST; REFER
COM	11	B	MST	- Investimento total em Infraestrutura ferroviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infraestrutura ferroviária	Investimento em infraestruturas ferroviárias	ML; MP; REFER
COM	12	B	MST	- km de vias ferroviárias novas - km de vias ferroviárias reconstruídas ou remodeladas	Km de infraestruturas ferroviárias novas, reconstruídas ou remodeladas	ML; MP; REFER
AMB	26	D	Concessionárias	1. Nº de faixas de continuidade de habitats 2. Km de via em espaço não urbano e com barreiras de proteção do acesso	Faixas de continuidade de habitats em espaço não urbano	INIR
AMB	24	D	MEC	1. População do ensino superior em regime de e-learning. 2. População estudantil do ensino superior em regime de ensino normal.	Incidência do e-learning no ensino superior	Instituições de Ensino
AMB	24	D	Instituições de Ensino	1. População do ensino superior em regime de e-learning. 2. População estudantil	Incidência do e-learning no ensino superior	MEC

Dimensão	ID - Matriz	Classe	Entidade	Variáveis Elementares	Indicador	Observações (articulação com outras entidades)
				do ensino superior em regime de ensino normal.		
AMB	35	D	Entidades gestores dos parques de Estacionamento	1. Nº de parques de estacionamento dissuasores existentes	Nº de parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Câmaras Municipais;
AMB	35.1	D	Entidades gestores dos parques de Estacionamento	1. Capacidade (nº de lugares oferecidos) dos parques de estacionamento dissuasores existentes	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)	Câmaras Municipais;
AMB	37	D	Serviços de carpooling/ carsharing (Potenciais)	n.º de programas de incentivo à organização de viagens em automóvel partilhado	Potenciais da partilha do automóvel	Câmaras Municipais
AMB	38	B	Serviços de carpooling/ carsharing (Potenciais)	Nº de adesões anuais a serviços de carpooling, carsharing, outros	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros	n.a.
AMB	14	C	A definir em função do modelo adotado no projeto GEOEQUIP	1. Localização dos equipamentos georreferenciados por subsecção estatística.	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	n.a.
AMB	15	C	A definir em função do modelo adotado no projeto GEOEQUIP	1. Localização dos equipamentos georreferenciados por subsecção estatística.	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano	n.a.
COM	8	B	A definir em função do modelo adotado no projeto GEOEQUIP	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 autoestrada); ou, 3. Tempo de acesso em minutos da sede de concelho à PL.	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)	EP

9. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A mobilidade e a acessibilidade territoriais são elementos intrínsecos do desenvolvimento económico e social sustentável, em permanente evolução, cujo conhecimento, o mais rigoroso possível, se torna imprescindível, não apenas enquanto elementos para a fundamentação de opções de políticas públicas, mas também como elementos de apoio à definição das estratégias dos agentes privados, sejam eles empresas ou famílias.

Tendo em conta a diferenciação das características da mobilidade e da acessibilidade internas a cada país, a sua avaliação terá de ser feita a nível infranacional com níveis de desagregação que, na nomenclatura das unidades territoriais para fins estatísticos, poderá, conforme os casos, ir desde a NUTII até níveis mais finos como o concelho ou a freguesia. Naturalmente que a desagregação territorial dos indicadores tem repercussões no seu ajustamento aos fins a que se destinam, mas também é condicionada pelas possibilidades operacionais da sua valorização. Neste contexto, no seu trabalho, o GTEMt procurou sugerir níveis de desagregação máximos compatibilizando o interesse com as possibilidades, sem prejuízo de os indicadores serem disponibilizados também a cada um dos níveis superiores.

No mandato atribuído ao GTEMt consta a identificação de um conjunto de indicadores desejável para a análise da acessibilidade e mobilidade no e do território nacional, e das respetivas disponibilidades. Verificou-se que há atualmente um conjunto de indicadores de acessibilidade e mobilidade territorial disponíveis no SEN e noutras fontes cujo acesso, todavia, não é fácil ao utilizador dada a sua dispersão temática.

As necessidades de informação na área da mobilidade territorial são elevadas e diversas, tendo o GTEMt verificado que a cobertura das fontes estatísticas, incluindo o SEN, é limitada em termos quantitativos e qualitativos, no que se refere a informação relativa a dimensões básicas da mobilidade e, especialmente, a dimensões mais complexas de acessibilidade que possibilitem, por exemplo, a delimitação de áreas de influência dos equipamentos e espaços de consumo e a monitorização dos níveis de centralidade funcional dos centros urbanos.

Neste contexto, o GTEMT procurou não apenas identificar as ofertas atuais de indicadores ou das variáveis que a eles permitem chegar, mas também inventariar um conjunto de novos indicadores e das variáveis necessárias para a sua obtenção, com indicação dos níveis de detalhe territorial máximo, desejado e possível, e das respetivas fontes estatísticas efetivas ou potenciais.

Na definição desses indicadores o GTEMT, na esteira do que têm vindo a ser as abordagens atualmente comuns, nomeadamente a nível da CE e da OCDE, tomou a matéria da acessibilidade e mobilidade territoriais, nos seus impactos no desenvolvimento económico e social sustentável, como equacionável em três dimensões: a competitividade territorial, a coesão e a sustentabilidade ambiental. Simultaneamente, considerou-se que os indicadores, a implementar em cada um daqueles domínios, deveriam ter presente que o desempenho em cada um deles não se restringe apenas aos resultados que caracterizam a mobilidade e a acessibilidade territoriais em cada momento, mas também às condições de natureza material e / ou imaterial que se devem reunir para a prossecução de resultados desejáveis e aos procedimentos públicos e/ou privados necessários para a reunião dessas condições e a obtenção de resultados desejáveis.

O GTEMT procurou sistematizar uma matriz de indicadores que, dentro de cada uma das dimensões referidas, cobrisse as propostas de cada um dos membros do Grupo, o que conduziu a um número elevado de indicadores (91). Tratando-se de indicadores com diferentes níveis de disponibilidade efetiva no SEN e noutras fontes, houve que estabelecer prioridades.

A matriz apurada é, assim, o produto de uma conjugação entre as necessidades detetadas e traduzidas em propostas de indicadores apresentados no GTEMT e as possibilidades (efetivas ou potenciais) de resposta, na sequência da qual se procedeu a uma definição de prioridades associada ao cômputo da importância atribuída por cada um dos membros do GTEMT a cada indicador (com restrição relativamente ao número máximo de indicadores por dimensão). Para além da explicitação do nível de prioridade de cada indicador, procede-se também, para cada classe, à indicação de diferentes ações potenciais que vão desde a disponibilização sistematizada como indicadores de mobilidade, a muito curto prazo, dos indicadores já disponíveis ou facilmente disponibilizáveis por as suas variáveis de base o estarem, até, nos restantes casos e a curto ou médio prazo, à avaliação das fontes administrativas disponíveis e

à sua possível integração no Sistema Estatístico Nacional (SEN) ou à ponderação da possibilidade de estabelecimento de novos produtos de informação ou operações estatísticas.

Assim, os resultados obtidos respeitam aos indicadores considerados úteis para a análise das problemáticas na área da mobilidade e acessibilidade territoriais, atribuindo-se-lhe diferentes graus de prioridade, mas simultaneamente tendo presente que são passíveis de concretização em intervalos de tempo razoáveis considerando os graus de maturação dos sistemas de informação nessa área. Deste modo, os resultados possíveis de alcançar pelo GTEMT, nesta fase, apontam para que os indicadores da mobilidade territorial continuem a ser objeto de trabalhos futuros no âmbito do Conselho Superior de Estatística, no sentido do seu sucessivo desenvolvimento, recomendando-se:

- I. A divulgação deste relatório, solicitando reações, junto das entidades que o CSE considere relevantes no apoio à decisão, das entidades identificadas no Capítulo 8. (Potencias Fontes administrativas a explorar) e das diferentes entidades consultadas pelo GTEMT na fase inicial dos trabalhos;
- II. A criação e desenvolvimento de um Sistema de Informação (SI) que integre os indicadores sobre mobilidade territorial identificados neste relatório (Anexo II), tal como inicialmente previsto no plano de ação definido pelo Grupo. Neste SI deve ser assegurada a classificação e georreferenciação individual dos pontos focais identificados no Anexo I com a maior precisão possível, preferencialmente às suas coordenadas geográficas, bem como a georreferenciação das redes, distinguindo-se entre nós e arcos que constituem as redes rodoviárias, ferroviárias e fluviais navegáveis. Neste contexto, assinala-se a relevância de uma base de dados georreferenciados relativa a equipamentos de utilização coletiva tal como preconizada no projeto de implementação “Sistema Nacional de Informação Georreferenciada de Equipamentos Urbanos de Utilização Coletiva” (GEOEQUIP);
- III. A implementação das ações potenciais identificadas no Capítulo 7 para cada conjunto de indicadores. Estas ações devem incluir a divulgação sistemática por parte do SEN no mais curto espaço de tempo possível de forma a integrar uma bateria de informação que permita melhorar o conhecimento sobre a mobilidade e a acessibilidade dos territórios.

10. BIBLIOGRAFIA

Artigos e Relatórios:

- ALVES, R.; GOMES, M.; MACHADO, J. (1997). **Rede urbana e acessibilidades: Transformações recentes na organização do território.** *III Congresso de Geografia Portuguesa*, Porto, setembro de 1997
- ANTUNES, p. (2009) – **Relatório Ambiental – Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Estratégico dos Transportes**, Faculdade de Ciências e Tecnologias, Almada.
- APA (2000). **Proposta para um sistema de indicadores de desenvolvimento sustentável**, APA, Lisboa
- APA (2007). **Sistema de Indicadores de Desenvolvimento Sustentável. SIDS – Portugal**. APA, Lisboa
- APA (2009). **SIDS Portugal. Indicadores-Chave**. Lisboa
- ASCHER, F. (2000). **Postface: les mobilités et les temporalités, condensateurs des mutations urbaines**, In Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.)
- BLACK J., Paez, A. & Suthanaya, P. (2002). **Sustainable Urban Transportation: Performance Indicators and Some Analytical Approaches.** *Journal of Urban and Development*, Vol. 128, Nº 4: 184-192
- BONNET, M. (2000), **Rétrospectives et perspectives des recherches sur la mobilité urbaine**, In Bonnet, M. et Desjeux, D. (Org.)
- CAMPOS, V. & MELO, B. (2005) **Relacionando a ocupação urbana com o sistema viário para o desenvolvimento sustentável.** Acedido em 09/08/10 em URL: [http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(8\)Ocupacaourbana-sistemaviario.pdf](http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/(8)Ocupacaourbana-sistemaviario.pdf)
- CAMPOS, V. & MELO, B. (2005). **Estratégias integradas de transportes e uso do solo visando a redução de viagens por automóvel.** *XV CONGRESSO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, PAZ E MOBILIDADE PARA TODOS*, GOIÂNIA
- CAMPOS, V. & Ramos, R. (2005). **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo.** *PLURIS 1º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável.* Acedido em 05/08/10 em URL: http://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/4871/1/Ramos_CI_2_2005.pdf
- CAMPOS, V. & Ramos, R. (2005). **Proposta de Índice de Mobilidade Sustentável para Áreas Urbanas.** Acedido em 04/08/2010 em URL: [http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/\(22\)INDICE.pdf](http://www.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/(22)INDICE.pdf)
- CARATTI, P. et al (2001). **Sustainable Urban Transportation (SUTRA). Sustainable Indicators.** First Interin Report. Acedido a 5 de agosto de 2010 em: URL <http://www.ess.co.at/SUTRA/DELIVERABLES/D08a.pdf>
- DOBRANSKYTE-NISKOTA, A., Perujo, A., Pregl, M. (2007). **Indicators to Assess Sustainability of Transport Activities. Part 1: Review of the existing transport sustainability indicators initiatives and development of an indicator set to assess transport sustainability performance.** European Union, Luxemburgo
- EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (2007). **Transport and environment: on the way to a new common transport policy. TERM 2006: indicators tracking transport and environment in the European Union.** Copenhagen, Dinamarca
- GALÁN, J. e tal (2002); **Determinación de la accesibilidad a los centros de actividad económica de Extremadura** mediante técnicas SIG. XVI Congreso internacional de Ingeniería Gráfica, Santander, España – 5-7 junho.

- GEURS, K. T. & ERK, J. R. (2001). **Accessibility measures: review and applications, evaluation of accessibility impacts of land-use transport scenarios, and related social and economics impacts.** RIVM, National Institute of Public Health and the Environment, Utrecht. Acedido em 14/10/2010 em URL: <http://www.rivm.nl/bibliotheek/rapporten/408505006.pdf>
- GILBERT, R. et al (2002). **Sustainable Transportation Performance Indicators (STPI).** Acedido em 05/08/2010 em URL: [http://richardgilbert.ca/Files/2003/Sustainable%20Transportation%20Performance%20Indicator%20\(for%20TRB\).pdf](http://richardgilbert.ca/Files/2003/Sustainable%20Transportation%20Performance%20Indicator%20(for%20TRB).pdf)
- INE, I.P.; DPP (2009). **Índice sintético de desenvolvimento regional**, Lisboa
- JULIÃO, r. (1996). **Análise de acessibilidade para planeamento territorial.** Urbitec, 96
- LITMAN, T. (2008). **Sustainable Transportation Indicators. A recommended research program for developing sustainable transportation indicators and data.** *Transportation Research Annual Meeting*, 10 of November
- MOPTC (2009). **Plano Estratégico dos Transportes 2008-2020.** Lisboa
- NICOLAS, J.-P., POCHET, P., POIMBOEUF, H. (2003). **Towards Sustainable Mobility Indicators. Application to the Lyons conurbation.** *Transport Policy*, Vol. 10, Nº 3, Nº Thématique "Urban Transport Policy Instruments, pp. 197-208
- OECD (1999). **Indicators for the integration of environmental concerns into transport policies.** Acedido a 03/08/10 em URL: [http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf?cote=ENV/EPOC/SE\(98\)1/FINAL&oclanguage=en](http://www.oecd.org/officialdocuments/displaydocumentpdf?cote=ENV/EPOC/SE(98)1/FINAL&oclanguage=en)
- PIRES, A. (coord.) (2008). **Projeto Mobilidade Sustentável do Município de Pombal – Relatório de Objetivos.** Projeto financiado pela APA.
- PUEBLA, J. et al (1994); **Accesibilidad a los centros de actividad económica en España.** In *Revista de Obras Publicas*, nº 3331. Año 141.
- SILVA, A., et al (2008). **Multiple views of sustainable urban mobility: The case of Brazil.** *Transport Policy*, Nº 15(6): 350-360.
- UITP (2003). **Ticket to the Future – Three Steps to Sustainable Mobility.** International Association of Public Transport.
- VILLELA, T. et al. **Metodologias para o desenvolvimento e seleção de indicadores para planeamento de transportes.** Acedido em 04/08/10 em URL: http://www.ceftru.unb.br/pesquisa/pesquisa/artigo_012
- ZEGRAS, C. (2006). **Sustainable Transport Indicators and Assessment Methodologies.** *Biannual conference and exhibit of the clean air initiative for Latin American cities: Sustainable transport – Linkages to mitigate climate change and improve air quality.* São Paulo, Brasil, 25-27 julho

Consultas da Web:

Seminário “Cidades competitivas e o papel da mobilidade”, 17-18 setembro 2009, Castelo Branco: <http://shared1.ultrawhb.com/~transpor/congresso6/> (acedido a 13.10.2010).

ANEXOS

Anexo I – Lista de Pontos Focais – Equipamentos de Utilização Coletiva

Anexo II – Matriz de Indicadores

Anexo III – Alguns conceitos relevantes associados aos indicadores

Anexo IV – Atas das Reuniões do GT e respetivos anexos

**Anexo V - Descrição das principais conclusões das reuniões com os peritos e
com as entidades MOPTC**

ANEXO I – LISTA DE PONTOS FOCAIS – EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLETIVA

Função	Equipamento / Serviços	Atributo (valências)
Administração Pública	Câmara Municipal	<i>Paços do Concelho</i>
		<i>Balcões de Atendimento</i>
	Junta de Freguesia	
	Posto de Turismo	
Cemitérios	Loja do Cidadão	
	Cemitérios	
Comércio	Mercado Abastecedor	
	Mercado Municipal	
	Conjunto Comercial (centro comercial, <i>retail park</i> , <i>outlet centre</i> e centros temáticos)	
	Supermercado/ Hipermercado/ Unidade comercial de dimensão relevante de retalho não alimentar	
	Parque de Exposições	
	Postos de abastecimento de combustíveis	
Cultura e Lazer	Teatro, cineteatro e auditório	
	Biblioteca	
	Cinema	
	Museu	
	Centro de Ciência Viva	
	Marinas	
	Praia / Zonas balneares	<i>Águas Interiores</i>
		<i>Águas costeiras e de transição</i>
Desporto	Instalações desportivas de base formativas	<i>Grandes campos de jogos para Futebol, Râguebi e Hóquei em campo</i>
		<i>Pistas de atletismo regulamentares</i>
		<i>Salas de desporto e pavilhões polivalentes</i>
		<i>Instalações normalizadas de pequenos jogos polidesportivos, campos de ténis e ringues de patinagem ao ar livre</i>
		<i>Piscinas de aprendizagem, piscinas desportivas e piscinas polivalentes, ao ar livre ou cobertas</i>
	Instalações desportivas especializadas	<i>Salas de desporto apetrechadas e destinadas exclusivamente a uma modalidade;</i>
		<i>Instalações de tiro com armas de fogo;</i>
		<i>Instalações de tiro com arco;</i>
		<i>Campos de golfe;</i>
		<i>Pistas de ciclismo;</i>

Função	Equipamento / Serviços	Atributo (valências)
		<i>Picadeiros, campos de equitação e pistas hípcas de obstáculos;</i>
		<i>Instalações para desportos motorizados</i>
		<i>Pistas de remo, pistas de canoagem e outras instalações para desportos náuticos</i>
	Instalações especiais para o espetáculo desportivo	<i>Estádios integrando campos de grandes jogos ou pistas de atletismo;</i>
		<i>Hipódromos contendo pistas de obstáculos ou de corridas;</i>
		<i>Velódromos;</i>
		<i>Autódromos, motódromos e kartódromos;</i>
		<i>Estádios aquáticos e complexos integrando piscinas para competição</i>
		<i>Estádios náuticos e instalações integrando pistas de competição de remo ou canoagem</i>
Educação e Ensino não Superior	Educação Pré-escolar	<i>Jardim Infância (JI) - Público e/ou Privado</i>
	Escola Básica	<i>1.º Ciclo (EB1) - Público e/ou Privado</i>
		<i>1.º Ciclo com Jardim Infância (EB1/JI) - Público e/ou Privado</i>
		<i>1.º e 2.º Ciclos (EB12) - Público e/ou Privado</i>
		<i>2.º Ciclo (EB2) - Público e/ou Privado</i>
		<i>2.º e 3.º Ciclos (EB23) - Público e/ou Privado</i>
	Escola Secundária	<i>Público e/ou Privado</i>
Educação e Ensino Superior	Ensino Superior	<i>Público e/ou Privado</i>
		<i>Universitário - Público e/ou Privado</i>
		<i>Politécnico - Público e/ou Privado</i>
Empresas	Áreas de Acolhimento Empresarial	
	Agências Bancárias	
Justiça	Cartório Notarial	
	Conservatória de Registo	<i>Civil</i>
		<i>Predial</i>
		<i>Comercial</i>
		<i>Veículos</i>
	Estabelecimento Prisional	
Saúde	Estabelecimentos Hospitalares	<i>Integrados no SNS (Geral e Especializado)</i>
		<i>Não integrados no SNS (Geral e Especializado)</i>
	Unidades de saúde familiar, centros de saúde e extensões de saúde	
	Unidade de Cuidados Paliativos e Continuados	<i>Integrados e não integrados no SNS</i>
	Farmácias	
Segurança Pública	Posto	<i>GNR</i>

Função	Equipamento / Serviços	Atributo (valências)
	Esquadra	<i>PSP</i>
	Capitania - Polícia Marítima	<i>Polícia Municipal</i>
	Quartel Bombeiros	
Segurança Social e do Trabalho	Creches (até aos três anos)	
	Lares de infância e juventude	
	Estabelecimentos de apoio a criança e jovens (essencialmente disfuncionais)	
	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	<i>Paragem Rodoviária de Transportes Intra Urbanos e Suburbanos (com e sem dispositivo de tempo de espera)</i>
		<i>Paragem Rodoviária de Transportes Interurbanos</i>
		<i>Praça de Táxis</i>
		<i>Terminal Rodoviário de Passageiros</i>
		<i>Terminal Rodoviário de Mercadorias</i>
		<i>Nó de AE</i>
		<i>Áreas de Serviço de AE</i>
		<i>Parques de Estacionamento Públicos</i>
	Ferroviários	<i>Estação</i>
		<i>Apeadeiro</i>
		<i>Terminal Ferroviário de Mercadorias</i>
	Marítimos	<i>Porto Marítimo</i>
		<i>Porto Fluvial</i>
		<i>Porto de Pesca</i>
	Aéreos	<i>Aeroporto Internacional</i>
		<i>Aeródromo</i>
	Plataforma Intermodal	
	Plataforma Logística	
Comunicações	Estações e postos de correio	
Turismo	Hotel	
	Hotel-Apartamento (Aparthotel)	
	Estabelecimento de alojamento local (pensões, estalagens e motéis) ⁸	
	Parque de Campismo	
	Pousada	
	Pousada da Juventude	
	Turismo no Espaço Rural	
Ambiente	Recolha Seletiva de Lixo	<i>Ecopontos</i>
		<i>Recolha Seletiva Direta</i>

⁸ Decreto-Lei n.º 39/2008 de 7 de março

ANEXO II - 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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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
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)= $\Sigma_k pop_{kc} / pop_c \times tempo\ médio_k$ 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
Coesão	3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos colectivos	Avaliar a acessibilidade em termos de tempo entre sedes de concelhoem transportes públicos colectivos	Tempo médio das viagens realizadas entre cada par de concelhos por modo de transporte público colectivo	Nº e duração 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
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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
Coessão	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 coessão 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
Coessão	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 coessão	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
Coessão	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 coessão 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
Coessão	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 coessão 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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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
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
Coesão	12	Prioridade do Transporte Público Rodoviário	Medir a taxa de cobertura da rede rodoviária dedicada ao transporte público 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
Coesão	13	Acessibilidade de indivíduos com mobilidade condicionada no acesso a edifícios	Avaliar a dimensão da acessibilidade dos indivíduos com mobilidade reduzida aos edifícios	% 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 edifícios	DPP	Estudos de coesão territorial	%	Decenal	Concelho	INE (apenas edifícios 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 edifícios residenciais e não aos edifícios públicos.	Classe C

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
		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	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)	
						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					
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 praça de taxis	Grupo 2	Alguma info.disponível no SEN		Classe C
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
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
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

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
		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	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)	
						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					
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
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
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
Coesão	21	Meios de transporte usados nas ligações ao emprego e à escola	Avaliar o grau de acessibilidade ao emprego e à escola	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)			Eventual inclusão de questão nos Censos	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. Complementarment e a pergunta 22 pergunta se é utilizado outro meio de transporte (apenas Sim ou Não), mas não especifica o tipo de transporte	Classe C
Coesão	22	Indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas	Avaliar a melhoria da segurança rodoviária	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	s valores do Indicador de Gravidade, não deverão considerar os acidentes nas auto-estradas, uma vez que o tráfego nessas vias é apenas, na maior parte dos municípios, de passagem.	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN existe a informação apenas por Distrito	Classe B
Coesão	23	Sinistralidade rodoviária municipal	Avaliar a melhoria da segurança rodoviária	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
Coesão	24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP colectivo	Avaliar o nível de satisfação com o serviço de TP colectivo	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	Realização de Inquéritos de Opinião	Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
Coesão	25	Ligações diárias directas em transporte público colectivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia	Avaliar a conectividade entre sedes de concelho por rodovia	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			Diz respeito a ligações directas , ou seja, ue não precisam de transbordo	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B
Coesão	26	Ligações directas entre sedes de concelho por ferrovia	Avaliar a conectividade entre sedes de concelho por ferrovia	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
Coesão	27	Taxa de Motorização	Avaliar a capacidade instalada para deslocações em veículo ligeiroparticular	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	Informação de base disponível mas dispersa por várias entidades. Não está coligida . O SEN não produz.	Grupo 1	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe B
Coesão	30	Tempo mínimo de deslocação entre sedes de concelho em transporte individual	Avaliar a acessibilidade entre sedes de concelho por transporte individual	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
Coesão	31	Capitação da oferta de Táxis	Avaliar a oferta de serviços de transporte público adaptável às necessidades individuais e complementar do sistema de transporte	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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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	GTEM	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
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
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
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
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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desg. regional, periodicidade)	
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
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
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-estrututras rodoviárias	- Investimento total em Infra-estrutura rodoviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infra-estrutura rodoviária	GPERI	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
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	GPERI	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
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-estrututras ferroviárias	- Investimento total em Infra-estrutura ferroviária nova - Investimento total em obras de Conservação/ Manutenção e Beneficiação da infra-estrutura ferroviária	GPERI	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
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	GPERI	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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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)	GPERI	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
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)	GPERI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Teritorial	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
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.	GPERI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Teritorial	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
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, granéis líquidos e sólidos, Roll-on e Roll-Off e Carga geral	GPERI	Monitorização do PET e Estudos de Competitividade Teritorial	horas ou dias	Anual	Portos nacionais	IPTM Portos Nacionais				Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		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	GPERI	Estudos de Competitividade Teritorial	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
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 Teritorial	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 - 2002)	Grupo 1	Alguma info.disponível no SEN	No SEN não existe informação por município	Classe B

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
						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)	
		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					
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
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
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	J]a 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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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 k_j /nº de veículos k)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
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 k_j /Nº de veículos k)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
Ambiente	3	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e colectivo), segundo o tipo de motorização	Caracterizar a frotas 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 k_j / nº de veículos k)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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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 a mesma	Classe B
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;	Classe B
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 relativos ao sector dos transportes uma vez que os indicadores disponíveis incluem também outras fontes de emissão.	Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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 rodoviário, tráfego ferroviário, tráfego aéreo e fontes fixas (principalmente indústrias) - também sujeitas aos limites regulamentares, assim é de averiguar a disponibilidade de apuramento por tipo de fonte sonora associada aos transportes. Lden - indicador de ruído diurno-entardecer-nocturno; Ln - indicador de ruído nocturno	Grupo 3	Informação especifica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe D
Ambiente	12	Taxa média de ocupação do transporte público colectivo rodoviário de passageiros, por categoria	Grau de utilização da capacidade de transporte público colectivo rodoviário de passageiros, por categoria.	Taxa média de ocupação dos veículos de TP colectivo dos operadores com sede na NUTS II (TMO _{N2}) $TMO_{N2} = \sum_{k \in N2} TMO_{k,N2} \times \left(\frac{NV_{k,N2}}{NV_{N2}} \right)$ $NV_{N2} = \sum_{k \in N2} NV_{k,N2}$	1. Taxa média de ocupação dos veículos de TP colectivo do operador k na NUTS II: TMO _{kN2} 2. Nº de veículos de TP colectivo do operador k na NUTSII: NVO _{kN2}	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	%	Anual	NUTS II do transportador	Variável 1: Operadores de TP Variável 2: IMTT			Importante saber o nº de serviços prestados ao longo do ano; Caso se verifique a ocorrência da NUTS III não ter sede de operador, em alternativa a desagregação territorial deverá ser a NUTS II.	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B
Ambiente	13	Nível de carga dos veículos rodoviários de mercadorias	Uso da capacidade de transporte dos veículos 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
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 autocarro, paragem de eléctrico, estação de metro, estação de comboio	Grupo 2	Informação especifica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C

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
						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)	
		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	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 Público: paragem de autocarro, paragem de eléctrico, estação de metro, estação de comboio	Grupo 2	Informação específica não disponível no SEN	O SEN tem a População residente	Classe C
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
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	Os censos não dispõem de informação relativa a deslocações.	Classe A
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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
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
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
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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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 hiao temporal face ao período de registo	Âmbito territorial da cobertura			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desg. regional, periodicidade)	
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 GPEARI/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
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
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
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
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
Ambiente	29	Resíduos gerados pelos veículos rodoviários	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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
Ambiente	30	Taxa de reciclagem dos resíduos e componentes dos veículos rodoviários	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
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
Ambiente	32	Idade média dos veículos ligeiros	Conhecer as características do parque automóvel ligeiro nacional	Idade média dos veículos ligeiros: $\sum_k(\text{número de veículos ligeiros}_k \cdot \text{ponto médio}_k) / \text{número total de veículos ligeiros}$ 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
Ambiente	33	Idade média da frota TP	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
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	10 ³ Euros	Anual	Concelho	Câmaras Municipais e Outras IP (Potenciais)				Grupo 3	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe D
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
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
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

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
						Entidade que identifica	Contexto de utilização					Série temporal disponível	Cobertura territorial					
		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			- Toda a info disponível - Alguma info disponível - Informação específica não disponível - Nenhuma info dispo.	Comentários (variáveis, desag. regional, periodicidade)	
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	Serviços de carpooling, carsharing (Potencial)			Só poderá ser operacionalizado este indicador quando a informação de base tiver institucionalizada.	Grupo 1	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe B
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
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 combustível; 2. Consumo total de energia eléctrica na tracção.	1. Consumo total de combustíveis, por tipo de combustível; 2. Consumo total de energia eléctrica na tracção.	DPP	Estudos de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes	Variável 1: 10 ³ L Variável 2: 10 3 kWh	Anual	Nacional	INE				Grupo 3	Disponível no SEN		Classe A
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,híbridos, etc)	Km percorridos dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização (gasóleo, gasolina, electricos, GPL,híbridos, etc)	GPRI	Estudos de sustentabilidade ambiental e competitividade	Km	Anual	Nacional	IMTT	Anual			Grupo 2	Nenhuma info.disponível no SEN		Classe C
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

ANEXO III – ALGUNS CONCEITOS RELEVANTES ASSOCIADOS AOS INDICADORES

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
Área Urbana	Freguesia que contempla, pelo menos, um dos seguintes requisitos: 1) o maior valor da média entre o peso da população residente na população total da freguesia e o peso da área na área total da freguesia corresponde a espaço urbano, sendo que o peso da área em espaço de ocupação predominantemente rural não ultrapassa 50% da área total da freguesia; 2) a freguesia integra a sede da Câmara Municipal e tem uma população residente superior a 5.000 habitantes; 3) a freguesia integra total ou parcialmente um lugar com população residente igual ou superior a 5 000 habitantes, sendo que o peso da população do lugar no total da população residente na freguesia ou no total da população residente no lugar, é igual ou superior a 50%.	Deliberação n.º 2717/2009, DR 188, SÉRIE II de 2009-09-28 - 8.ª (2008) deliberação da Secção Permanente de Coordenação Estatística relativa à tipologia de áreas urbanas	Coesão	8	Densidade das vias pedonais estruturantes em área urbana
			Coesão	9	Capitação das vias pedonais estruturantes em área urbana
			Coesão	10	Densidade das vias cicláveis estruturantes em área urbana
			Coesão	11	Capitação das vias cicláveis estruturantes em área urbana
Carpooling	Iniciativa em que duas ou mais pessoas partilham um automóvel particular para fazer um mesmo ou parte de um percurso similar. O carpooling é geralmente associado aos movimentos pendulares e organizado informalmente, por organizações ou através de clubes de interessados, e por vezes gerido online. Quando o veículo utilizado é uma carrinha ou um mini-autocarro, designa-se vanpooling. O Carpooling e o Vanpooling são duas das tipologias de soluções de “Transportes Partilhados”.	Glossário Pacote Mobilidade	Ambiente	37	Potenciais da partilha do automóvel
			Ambiente	38	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
Carsharing	Serviço de transporte baseado na disponibilização de uma frota de veículos para utilização pública, evitando assim os gastos associados à aquisição e manutenção dos veículos – pode ser comparado a alugueres de curta duração, permitindo que um mesmo veículo seja utilizado por diferentes clientes ao longo do dia. Nos serviços disponíveis, o levantamento e a entrega realizam-se, idealmente, em parques de estacionamento localizados estrategicamente (ex: paragens/estações de transportes coletivos). O pagamento é estabelecido em função do tempo de utilização e/ou quilometragem percorrida, podendo também ser cobrada uma mensalidade adicional de assinante. Este conceito é já utilizado em várias cidades, existindo estudos que permitem concluir que cada veículo de carsharing permite substituir entre quatro a dez viaturas particulares. O carsharing é uma das tipologias de soluções de “Transportes Partilhados”.	Glossário Pacote Mobilidade	Ambiente	37	Potenciais da partilha do automóvel
			Ambiente	38	Adesões a serviços de carpooling, carsharing, outros
E-learning	Processo em que o aprendente está distanciado da fonte de informação e que se desenvolve recorrendo aos multimédias e às novas tecnologias”	Adaptado do conceito do INE relativo ao “ensino à distância” excluindo neste caso o ensino por correspondência	Ambiente	24	Incidência do e-learning no ensino superior
Faixa de Continuidade de Habitats	Passagens de fauna possibilitando a permeabilidade da via aos movimentos dos animais	Adaptado de “Subconcessão do Baixo Tejo, Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução”, Vol.II – Relatório de Base –, Projeto COBA – Consultores de Engenharia e Ambiente, maio 2010	Ambiente	26	Faixas de continuidade de habitats em espaço não urbano
Impactos Físico, Biótico e Socioeconómico dos Acidentes de Transporte	Impacto no meio físico: efeitos sobre solos, rochas, águas e ar; Impacto no meio biótico: efeitos sobre a vegetação e a fauna; Impacto no meio socioeconómico: efeitos sobre a atividade humana	Adaptado de “Sistema de Dutos e Terminais do COMPERJ” – Estudo de Impacto Ambiental, Petrobras BR e Bourscheid, Engenharia e Meio Ambiente SA, outubro 2009	Ambiente	31	Acidentes com impacto ambiental do setor dos transportes

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
Park&Ride	Parque de estacionamento localizado na proximidade de interfaces de transporte público, permitindo o estacionamento automóvel e a transferência do passageiro para modos de transporte público.	Glossário Pacote Mobilidade	Ambiente	35	Nº de parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)
			Ambiente	35.1	Capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (Park and Ride)
Pólos geradores e atratores de deslocações	Pólos de atividade (incluindo empresas) e equipamentos coletivos que, independentemente do setor em que operam, geram/atraem um volume significativo de deslocações seja de colaboradores, de visitantes e/ou de fornecedores. Neste conceito incluem-se médias e grandes unidades/complexos de atividade - empresas/parques empresariais e tecnológicos; áreas/centros comerciais; áreas industriais e logísticas; equipamentos coletivos (hospitais, universidades, escolas, estádios, entre outros).	Glossário Pacote Mobilidade	Ambiente	16	Ligação dos principais pólos geradores/attractores de deslocações à rede ciclável
Plano de Mobilidade e Sustentabilidade Ambiental	Plano que aponta para uma melhoria da mobilidade por modos de transporte mais sustentáveis, pretendendo um melhor ambiente urbano e uma redução de impactos ambientais, nomeadamente os que se relacionam com a emissão dos gases com efeito estufa e o consumo energético, potenciando os modos suaves (peões e bicicletas) e os transportes públicos em detrimento do automóvel	Adaptado de “Plano de Mobilidade Sustentável de Vila Nova de Famalicão”, FEUP, Instituto da Construção, APA, CMVNF, outubro de 2007	Ambiente	34	Investimento em planos e medidas de sustentabilidade dos transportes
Plano de Mobilidade e Transportes (PMT)	Instrumento que estabelece a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável: - Compatível com o desenvolvimento económico; - Indutor de uma maior coesão social; - Orientado para a proteção do ambiente.	Glossário Pacote Mobilidade	Ambiente	39	Gestão da mobilidade
Plataforma logística	Zona de logística constituída por um recinto delimitado onde estão instalados operadores e empresas que exercem atividades relacionadas com as cadeias de abastecimento, transporte e distribuição, dispondo de serviços comuns de manutenção e de apoio às empresas, pessoas e veículos, incluindo atividades produtivas de baixa intensidade.	Regime Jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas Art.º 2º do DL n.º 152/2008	Competitividade	8	Acessibilidade às Plataformas Logísticas (PL)

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
Teletrabalho	Prestação laboral realizada com subordinação jurídica, habitualmente fora da empresa e através do recurso a tecnologias de informação e de comunicação.	Lei n.º 7/2009 de 12 de fevereiro (artº 165)	Ambiente	23	Alteração das necessidades de transportes pela utilização das TIC's no emprego
Transportes coletivos	Transportes em que os veículos são postos, mediante retribuição, à disposição de quaisquer pessoas sem ficarem exclusivamente ao serviço de nenhuma delas, sendo utilizados por lugar da sua lotação, segundo itinerários e frequências mínimas devidamente aprovados	INE	Ambiente	33	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e coletivo), segundo o tipo de motorização
			Ambiente	12	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria
			Ambiente	22	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário
			Competitividade	14	Tempo de acesso das áreas metropolitanas às principais fronteiras em transporte rodoviário
			Competitividade	24	Passageiros - quilómetro em transporte coletivo
			Coesão	3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
			Coesão	4	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
			Coesão	24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
			Coesão	25	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia
Transporte Público	Transporte remunerado, de pessoas ou mercadorias, por conta de terceiros, por empresas habilitadas a exercer a atividade transportadora.	Glossário de Estatísticas dos Transportes (CEE/NU, CEMT e Eurostat, Edição 1994)	Ambiente	3	Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros (individual e coletivo), segundo o tipo de motorização
			Ambiente	12	Taxa média de ocupação do transporte público coletivo rodoviário de passageiros, por categoria
			Ambiente	20	Procura de Transporte Público
			Ambiente	22	Velocidade Comercial do Transporte Urbano Rodoviário
			Ambiente	33	Idade média da frota TP
			Ambiente	36	Mitigação das externalidades dos transportes públicos
			Ambiente	40	Consumo de combustíveis e de energia elétrica na tração, segundo a via nos transportes ferroviários
			Coesão	3	Tempo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos
			Coesão	4	Custo médio de deslocação entre sedes de concelho em transportes públicos coletivos

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
			Coesão	12	Prioridade do Transporte Público Rodoviário
			Coesão	15	Oferta de transporte público (TP) rodoviário para pessoas de mobilidade reduzida
			Coesão	16	Percentagem de transporte público (TP) para pessoas com mobilidade reduzida por modos
			Coesão	17	Percentagem de estações e interfaces de TP adaptadas a pessoas com mobilidade reduzida por modos
			Coesão	20	Incidência dos suportes informativos dos tempos de espera nos transportes públicos urbanos
			Coesão	24	Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP coletivo
			Coesão	25	Ligações diárias diretas em transporte público coletivo de passageiros entre sedes de concelho por rodovia
			Coesão	31	Capitação da oferta de Táxis
Via Pedonal Estruturante *	- As zonas envolventes aos principais geradores de viagens (públicos e privados) e destes com as interfaces e paragens de transportes que os servem; - As ligações pedonais das interfaces de transporte face ao espaço envolvente em que se inscrevem; - As zonas com maior intensidade de comércio	Relatório de Proposta de revisão do PDM de Lisboa, datado de julho de 2011, na página 193	Ambiente	14	Potencial do modo pedonal de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano

Conceitos	Definição	Fonte	Dim	id	Designação
	e serviços; - As zonas residenciais, com a qualificação do espaço de circulação pedonal e a penalização das condições da circulação rodoviária de atravessamento (evitando ligações rectilíneas) - Os corredores de ligação entre os principais espaços verdes da cidade; - Os pólos de maior atratividade turística.		Ambiente	17	Peso da população que acede principalmente em modo pedonal à escola e/ou emprego
Via Ciclável Estruturante *	Eventual adaptação do conceito de via pedonal estruturante		Ambiente	15	Potencial do modo ciclável de acesso aos pontos focais de interesse quotidiano
			Ambiente	16	Ligação dos principais pólos geradores/attractores de deslocações à rede ciclável
Zona Sensível ao Ruído	Área definida em plano municipal de ordenamento do território como vocacionada para uso habitacional, ou para escolas, hospitais ou similares, ou espaços de lazer	Adaptado de "Regulamento Geral de Ruído (RGR)", Decreto-Lei n.º 9/2007, de 17 de janeiro	Coesão	5	Mitigação do ruído

* Conceitos a serem aprofundados quando se avançar com os indicadores que os envolvem.

ANEXO IV – ATAS DAS REUNIÕES DO GT E RESPECTIVOS ANEXOS

- ◆ 1.ª Reunião – 5. março.2010
- ◆ 2.ª Reunião – 31.Maio.2010
- ◆ 3.ª Reunião – 25.Junho.2010
- ◆ 4.ª Reunião – 13.Julho.2010
- ◆ 5.ª Reunião – 10.Setembro.2010
- ◆ 6.ª Reunião – 12.Outubro.2010
- ◆ 7.ª Reunião – 9.Novembro.2010
- ◆ 8.ª Reunião – 18.Janeiro.2011
- ◆ 9.ª Reunião – 1.Março.2011
- ◆ 10.ª Reunião – 31.Março.2011
- ◆ 11.ª Reunião – 28.Abril.2011
- ◆ 12.ª Reunião – 19.Maio.2011
- ◆ 13.ª Reunião – 6.Junho.2011
- ◆ 14.ª Reunião – 5.Julho.2011
- ◆ 15.ª Reunião – 26.Julho.2011
- ◆ 16.ª Reunião – 9.Setembro.2011
- ◆ 17.ª Reunião – 27.Setembro.2011
- ◆ 18.ª Reunião – 20.Outubro.2011
- ◆ 19.ª Reunião – 16.Novembro.2011
- ◆ 20.ª Reunião – 12.Dezembro.2011

ACTA

1ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) Conselho Superior de Estatística

1. Local e data da reunião

Pelas 10H do dia **05 de Março de 2010**, foi dado início à 1ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE), na sala de reuniões 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística.

2. Lista de presenças

Participaram na reunião:

- INE – Instituto Nacional de Estatística – Dra. Margarida Madaleno, Dra. Isabel Francisco e Dr. Francisco Vala;
- GPERI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais - Eng.^a Margarida Roxo e Dra. Maria José Silva;
- DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dra. Manuela Proença, Dr. Natalino Martins e Dra. Estela Domingos;
- DGOTDU/MAOT – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano - Doutora Isabel Sousa Lobo e Arq. Ricardo Gaspar;
- IFDR, I.P./MEID – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional – Dra. Inês Passão
- Secretariado do CSE – Dra. Cristina Brito que procedeu à abertura da sessão.

3. Ordem de Trabalhos

1. Informações e enquadramento do Grupo de Trabalho no contexto do CSE
2. Eleição do Presidente do Grupo de Trabalho

3. Definição da estratégia de actuação do Grupo de Trabalho – actividade futura e divisão de trabalho
4. Outros assuntos

Relativamente ao **ponto 1** da ordem de trabalhos (Informações), o Secretariado do Conselho Superior de Estatística (CSE), Dra. Cristina Brito , deu início à reunião, referindo os aspectos práticos sobre o funcionamento dos GTs e convidando os presentes a apresentarem-se resumidamente. De seguida tomou a palavra a Dra. Manuela Proença, enquanto Presidente da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial (SPEBT), que enquadrou a criação do GTMT, salientou os pontos definidos para o mandato deste grupo e fez referência à necessária programação dos trabalhos de modo a apresentar-se um Relatório de Progresso que incluía os pontos 1 e 2 do mandato num prazo de seis meses após o início dos trabalhos.

Para a eleição do Presidente do GTMT (**ponto 2** da ordem de trabalhos), o INE propôs aos presentes a nomeação da representante do GPERI/MOPTC – Maria José Silva, salientando a natureza do papel transversal do GPERI no que respeita à temática em causa (Território e Acessibilidades). A proposta foi apoiada por todos os presentes, tendo a condução da reunião passado para a nova Presidente do Grupo de Trabalho.

No que se refere ao **ponto 3** da ordem de trabalhos, a Presidente propôs, e foi aceite, que se adoptasse o critério da responsabilidade rotativa de produção das súmulas das reuniões pelas diversas entidades participantes, cabendo já a primeira ao GPERI.

Seguidamente, a Presidente apelou aos presentes que se pronunciassem sobre a forma como deveria ser organizado o trabalho a desenvolver pelo Grupo, tendo considerado indispensável fazer-se à partida a inventariação dos serviços de interesse geral existentes (educação, saúde, justiça...) por constituírem pólos geradores de necessidade de acesso, a par das interfaces de transporte.

As várias entidades pronunciaram-se sobre as suas expectativas quanto ao levantamento a levar a cabo e respectivas prioridades podendo em síntese apontar-se para a seguinte abordagem:

- 1- Identificar a localização dos equipamentos de interesse geral tendo-se presente que alguns poderão estar já georreferenciados;
- 2- Identificar as acessibilidades a esses equipamentos sociais/terciários e a informação estatística (tempos de transporte, custos, tipos de energia utilizada pelos diferentes meios de transporte, níveis de utilização do transporte publico face ao individual, taxas de motorização) que importa ter disponível de modo a fundamentar e monitorizar as medidas de política ligadas à acessibilidade aos equipamentos colectivos, à mobilidade quotidiana, à utilização das infra-estruturas de transporte e à sustentabilidade ambiental;
- 3- Em ambos os casos, foi salientado que, tendo em conta o ponto 1 do mandato do grupo, num primeiro momento importa identificar tipologias de pontos focais / centros de interesse (tipos de equipamentos de interesse geral, cidades e nós das redes de acessibilidade), bem como tipologias de redes / acessibilidades, focando a atenção nas necessidades, independentemente do que existe, cujo levantamento constitui matéria do ponto 2 do mandato;
- 4- Numa primeira abordagem, para além do reconhecimento das responsabilidades horizontais de todos os membros do grupo, ficou o consenso de que, em cooperação com o INE, o GPERI / MOPTC e a DGOTDU, seriam as instituições nucleares para a identificação referida no parágrafo 3, no primeiro caso no que se reporta às redes, incluindo os nós / interfaces, e, no segundo caso, no que se reporta aos centros urbanos e equipamentos. Em relação ao DPP, ficou o consenso em relação à sua intervenção no domínio da pesquisa de necessidades decorrentes das políticas nacionais de mitigação e adaptação às alterações climáticas. Relativamente ao IFDR foi referido que a sua participação neste Grupo de Trabalho se enquadra sobretudo no interesse deste Instituto em acompanhar o processo de criação de indicadores de mobilidade territorial e de fazer reflectir no GT as preocupações e dificuldades relativamente aos Indicadores de

resultado e impacto no âmbito do QREN e do seus Programas Operacionais. A este propósito foi dado como exemplo o Indicador Comum Comunitário - Valor (euros /ano) dos ganhos do tempo de percurso gerado pelos Projectos de reconstrução e construção de estradas/ferrovia (mercadorias e passageiros) apoiados no âmbito do QREN – para o qual ainda não foi definida uma metodologia de cálculo

- 5- Face ao calendário atribuído para o cumprimento do mandato, concluiu-se que a inventariação de necessidades deverá ser preconizada numa perspectiva de identificação conjunta das necessidades mais relevantes para as diferentes abordagens às questões da mobilidade e acessibilidade territorial, subjacentes aos vários organismos representados no GTMT, e não tanto numa perspectiva de inventariação exaustiva de todas as necessidades específicas de cada um deles.
- 6- Preparar um Plano de Acção (PA) para os trabalhos a desenvolver. O INE disponibilizou-se para, conjuntamente com o GPERI, apresentar um primeiro *draft* do PA que será discutido e alvo dos contributos dos restantes membros do GT. Considerou-se ser possível concluir e adoptar o PA até final de Março;
- 7- Convidar um conjunto de entidades e especialistas a apresentar ao GTMT estudos desenvolvidos no âmbito da Mobilidade Territorial, que possam contribuir para a inventariação de necessidades de informação definidas no ponto 1 do mandato, sendo que o trabalho prévio do grupo nesse domínio poderá ser útil para a escolha das entidades e especialistas a convidar.

Foi agendada a próxima reunião do GT para o dia 13 de Abril, às 10H, no INE, com a seguinte ordem de trabalhos:

- Aprovação do Plano de acção para o GT;
- Apresentação de um estudo por parte de uma universidade

ACTA

2ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) Conselho Superior de Estatística

1. Local e data da reunião

Pelas 14H30 do dia **31 de Maio de 2010**, foi dado início à 2ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE), na sala de reuniões 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística.

2. Lista de presenças

Participaram na reunião:

- GPERI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais - Dra. Maria José Silva e Dra. Carla Mota Alves;
- INE – Instituto Nacional de Estatística –, Dra. Isabel Francisco, Dr. Francisco Vala e Dr. Porfírio Leitão;
- DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins DGOTDU/MAOT – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano - Doutora Isabel Sousa Lobo
- IFDR, I.P./MEID – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional – Dra. Inês Passão

3. Ordem de Trabalhos

1. Aprovação da Acta da 1.ª reunião
2. Aprovação do Plano de Acção (PA) a desenvolver
3. Identificação das possíveis fontes de informação nas áreas em análise e definição das iniciativas a promover
4. Outros assuntos

Relativamente ao **ponto 1** da ordem de trabalhos, Aprovação da Acta da 1ª Reunião, não houve alterações a introduzir na mesma, tendo sido aprovada por unanimidade.

Quanto ao Plano de Acção a Desenvolver (**ponto 2** da ordem de trabalhos), procedeu-se a ajustamentos por necessidade de recalendarização das acções a desenvolver e por ter sido entendido pelos membros do GT não considerar as *Origens e destinos dos fluxos de pessoas e mercadorias (alínea ii) do PA*), por não fazer parte do mandato atribuído ao Grupo a vertente de indicadores sobre fluxos. Por sugestão do INE foi feita uma alteração na matriz de indicadores, sendo acrescentada a hipótese “3. Não disponível” e clarificada a hipótese “2. Apenas informação de base disponível”, no ponto Tipo de Disponibilidade. O PA e a matriz de indicadores aprovados fazem parte integrante da presente acta.

De acordo com o calendário aprovado no início da reunião, era desejável concluir as Acções 1 e 2 do PA o que não foi possível concretizar por dificuldade de conciliação sobre a delimitação do âmbito dos pontos focais/ serviços de interesse geral e da sua abrangência territorial. Face a esta situação decidiu-se antecipar o convite a entidades com trabalhos desenvolvidos nestas matérias e que possam ajudar a circunscrever o âmbito da análise a desenvolver pelo GT.

Não tendo sido possível conciliar a delimitação dos pontos focais/ serviços de interesse geral, ficou acordado pelos membros do GT que pelas menos as áreas da saúde, ensino, justiça e segurança pública seriam focadas.

Por sugestão do DPP serão convidados a apresentar ao Grupo, o resultado de trabalhos desenvolvidos ou em desenvolvimento, a Professora Teresa Sá Marques, da Universidade do Porto, que acompanhou a elaboração de vários Planos Regionais de Ordenamento do Território e o Instituto Geográfico Português. O INE ficou também de avaliar da hipótese de uma apresentação por parte do Departamento responsável pela geo-informação. Pretende-se que estas apresentações ocorram entre 14 e 16 de Junho.

Relativamente às redes relevantes, consideradas no ponto prévio do PA, o GPERI informou que através do IMTT será possível ter acesso à oferta de transporte rodoviário de passageiros a nível nacional, até finais de 2011, informação georreferenciada e construída sobre a rede rodoviária nacional.

O INE fez referência a um conjunto de informação sobre os equipamentos de utilização colectiva que tem sistematizados ou cujo acesso está relativamente facilitado (Comunicações, justiça, ensino não superior e superior, hospitais, centros de saúde, farmácias, cinemas, galerias de arte, museus e centros comerciais), que disponibilizará via mail ao GT.

Tendo em vista definir a delimitação dos pontos focais, designadamente os serviços de interesse geral definidos na alínea i) do Plano de Acção, o IFDR disponibilizou-se para enviar por email as fichas dos Indicadores Comuns Nacionais do QREN (FEDER e Fundo de Coesão) relativos a “outros equipamentos apoiados” e “estabelecimentos de ensino” uma vez que estes indicadores são subdivididos por tipologia.

A DGOTDU ficou de coligir a informação legal relativa aos equipamentos de utilização colectiva e respectivas áreas de influência.

O **ponto 3** da ordem de trabalhos foi abordado superficialmente durante a discussão relativa ao ponto 2 da agenda desta reunião, devendo por isso ser retomado na próxima reunião.

Foi agendada a próxima reunião do GT para o dia 25 de Junho, às 14:30H, no INE.

ACTA
3ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
(GTMT)
Conselho Superior de Estatística (CSE),

Local e data da reunião

Pelas 14h30 do dia 25 de Junho de 2010 foi dado início à 3ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE), na sala de reunião 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística.

Lista de presenças

Foram as seguintes as participações na reunião, ordenadas e identificadas por entidade que representam:

- **GPERI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr.ª Isabel Francisco e Dr. Porfírio Leitão
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dra. Estela Domingos
- **DGOTDU/MAOT** – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento urbano – Doutora Isabel Sousa Lobo
- **IFDR, IP/MEID** – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. Apresentação por parte da Dr.ª Ana Santos do Departamento de Metodologia e Sistemas de Informação/serviço de Geo-referenciação do INE,IP.
2. Aprovação da acta da 2ª reunião.
3. Balanço das audições realizadas em 14 de Junho 2010 – Prof.ª Doutora Teresa Sá Marques e Prof. Doutor Rui Pedro Julião.
4. Conclusão das acções 1 e 2 do Plano de Acção (PA).
5. Ponto de situação da listagem de indicadores relevantes (acção 3 do PA).
6. Outros assuntos.

1. Apresentação por parte da Dr.ª Ana Santos do Departamento de Metodologia e Sistemas de Informação/Serviço de Geo-referenciação do INE, IP.

A Dr.ª Ana Santos fez uma apresentação sobre o sistema de geo-referenciação dos dados do INE, referindo as diferentes fases por que tem passado a infra-estrutura de base de dados geográficos do INE ao longo dos vários Censos tendo igualmente feito especial referência ao que neste momento está a ser preparado como base geográfica de referenciação da informação (BGRI) que servirá de suporte à operação Censos 2011.

Ficou acordado entre os membros presentes que faria parte desta acta, constituindo o Anexo I, um documento único, compilado pelo DPP, com contributos das várias entidades, contemplando as principais conclusões das apresentações da Dr.^a Ana Santos, da Prof.^a Doutora Teresa Sá Marques e do Prof. Doutor Rui Pedro Julião.

2. Aprovação da acta da 2ª reunião

A acta da 2ª reunião foi aprovada.

3. Balanço das audições realizadas em 14 de Junho 2010 – Prof.^a Doutora Teresa Sá Marques e Prof. Doutor Rui Pedro Julião

Foi feita uma breve síntese das duas apresentações realizadas em 14 de Junho tendo-se concluído, nomeadamente, que:

- É relevante a definição de uma hierarquia de pontos focais (equipamentos sociais, centros urbanos, etc) em função da diversidade e aglomeração de funções, bem como o estabelecimento de demarcações para essa hierarquia, sendo que estes factores influenciam a acessibilidade a estes pontos focais;
- Os pólos geradores de emprego também devem ser considerados como um ponto focal, devendo ser aproveitada e potenciada para o efeito a informação facultada pelos quadros de pessoal;
- A informação disponibilizada pela Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP) é muito útil sendo desejável e recomendável a sua continuidade.

4. Conclusão das acções 1 e 2 do Plano de Acção (PA)

Relativamente ao **Ponto 1 do PA** - Definir e validar os elementos estruturantes do Sistema de Informação, nomeadamente, pontos focais e redes - foi acordado que, ao nível dos pontos focais, os equipamentos a considerar teriam como base os que constam da 1ª prioridade do relatório final elaborado pela GEOEQUIP sobre o Sistema Nacional de Informação Georreferenciada de Equipamentos Urbanos de Utilização Colectiva e que constituem o Anexo II a esta acta. Esta lista de equipamentos resultou da conjugação dos equipamentos constantes na Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP) do INE, da informação constante nas Normas para a programação e caracterização dos equipamentos da DGOTDU e de informação dos sectores. No entanto, referiu-se a existência de um problema de escala dos equipamentos contemplados naquela listagem, pelo que a mesma deverá ser complementada com outros equipamentos pelo GTMT (ex: centros comerciais, hipermercados, etc).

A inclusão como pontos focais dos pólos geradores de emprego públicos e privados foi também acordada.

Foi ainda referido que os pontos focais devem ser sempre preferencialmente geo-referenciados, ou seja, identificados a uma escala o mais detalhada possível, sendo que os indicadores daí resultantes poderão ser obtidos a escalas de nível mais agregado.

No que respeita ainda à definição dos elementos estruturantes do Sistema de Informação relativo à Mobilidade e Acessibilidade Territoriais, o DPP apresentou um pequeno documento com notas de apoio à definição de conteúdos destes elementos estruturantes, procurando clarificar alguns conceitos e parâmetros a ter em conta na prossecução do trabalho a desenvolver pelo Grupo, e cujos conteúdos deverão ser discutidos e validados pelo GTMT. Acordou-se, assim, que a acção 1 do Plano de Acção não estava desta forma concluída.

Relativamente ao **Ponto 2 do PA** - Identificação das fontes - o GPERI informou já ter agendado reuniões com as seguintes entidades:

- EP - Estradas de Portugal para dia 29 de Junho p.p. pelas 10h;
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) para dia 5 de Julho p.p. para apresentação do sistema SIGGESC.

O GPERI referiu igualmente que está a diligenciar a marcação de reuniões com a REFER - Rede Ferroviária Nacional e o **InIR** - Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias, I.P..

Ainda no que diz respeito às fontes, considera-se que a base de informação do emprego deverá ser geo-referenciada tendo como fonte os Quadros de Pessoal, sobretudo dos grandes empregadores. Os quadros de pessoal estão classificados ao nível da freguesia no que diz respeito ao local de residência do trabalhador e com código postal no que respeita ao local de trabalho. O DPP disponibilizou-se para aprofundar qual a informação disponibilizada ou passível de vir a ser disponibilizada a partir dos Quadros de Pessoal com relevância para o PA.

Relativamente aos equipamentos, o relatório da GEOEQUIP já contempla algumas das entidades que dispõem de informação geo-referenciada ou em processo de geo-referenciação, ficando os representantes do INE de averiguar os contactos já estabelecidos ou a estabelecer para os estabelecimentos de ensino e outros equipamentos de acordo com o levantamento efectuado pelo INE sobre a Informação relevante para a Mobilidade Territorial (Anexo III).

Foi acordada a importância da audição futura da equipa que está a trabalhar no Sistema de Georreferenciação para monitorização do Plano Estratégico dos Transportes (PET).

A DGTODU disponibilizou-se para recolher dos Planos Regionais de Ordenamento do Território (PROT's) e do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), a terminologia e metodologia de hierarquização dos centros urbanos.

Foi acordado que a delimitação e identificação dos pontos focais (ponto 1 do PA) e das fontes (ponto 2 do PA) estaria em construção enquanto durasse o mandato, apesar de no PA constar uma data para conclusão destes dois pontos, devendo o GTMT de ora em diante concentrar-se na identificação dos pontos focais que permitam dar resposta às

questões relacionadas com a competitividade e o ambiente conforme previsto no mandato do GTMT.

5. Ponto de situação da listagem de indicadores relevantes (acção 3 do PA)

O DPP identificou alguns dos indicadores relevantes tendo como base o estudo de avaliação estratégica ambiental do Plano Estratégico dos Transportes (PET).

O GPERI identificou indicadores tendo como base de informação os indicadores necessários à monitorização do PET e algumas necessidades identificadas pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.

O IFDR também identificou 2 indicadores comuns comunitários relevantes:

- Valor (em euros/ano) dos ganhos no tempo de percurso, gerado pelos projectos de construção e reconstrução de estradas (mercadorias e passageiros)
- Valor (em euros/ano) dos ganhos no tempo de percurso, gerado pelos projectos de construção e reconstrução de ferrovias (mercadorias e passageiros)

Um primeiro levantamento de indicadores relevantes, identificados até à data desta reunião, consta do Anexo IV.

6. Outros assuntos

Foi acordado por todos os presentes passar a utilizar o critério da responsabilidade rotativa de produção das actas, por ordem alfabética das instituições representadas no GTMT. Neste sentido a presente acta foi elaborada pela representante do IFDR devendo a próxima acta ser elaborada por um dos representantes do INE.

Ficou agendada a próxima reunião para dia 13 de Julho p.p. nas instalações do GPERI pelas 14h30.



SECÇÃO PERMANENTE DE ESTATÍSTICAS DE BASE TERRITORIAL

GRUPO DE TRABALHO SOBRE ESTATÍSTICAS DA MOBILIDADE TERRITORIAL (GTMT)

Balanço da audição de 25 de Junho 2010

Dra. Ana Santos – Departamento de Geo-Informação, Metodologias e Sistema de Informação do INE

Em conformidade com a Acta da 2ª Reunião do GTMT e no âmbito do ponto 4. do Plano de Acção, no passado dia 25 de Junho de 2010, o GTMT realizou uma audição à Drª Ana Santos do serviço de Geo-Informação, do Departamento de Metodologias e Sistema de Informação do INE, mediante proposta e convite do INE. A audição realizou-se no edifício do INE pelas 14h30m, e esteve enquadrada na 3ª reunião do GTMT.

1. O serviço de Geo-Informação do departamento de Metodologia e Sistemas de Informação é responsável pela criação, integração e gestão dos dados geográficos, pela preparação da geografia de referência do Censos 2011 - base geográfica de referenciação da informação (BGRI) e edifícios - e pela infra-estrutura de dados espaciais do INE;
2. O Censos 2011 vai dispor da BGRI ao nível das subsecções estatísticas, cobrirá a totalidade do território nacional, em formato digital, e disponibilizará informação relativa a nomes de ruas, números de porta, códigos postais e serão também georreferenciados os edifícios;
3. Esta informação geográfica está a ser construída pelo INE com recurso à CAOP – Carta administrativa oficial portuguesa, com uma base de eixos de via adquirida ao exterior e ortofotocartografia de referência cedida pelo IGP, pela DRIGOT (R.A. Madeira) e pela SRCTE (R.A. Açores);
4. Para a delimitação territorial dos Lugares, o INE em colaboração com os Municípios, utiliza, sempre que viável, os perímetros Urbanos definidos nos Planos Municipais de Ordenamento do Território;
5. A BGRI 2011 contará não só com a representação dos lugares censitários (lugar com denominação própria e com 10 ou mais edifícios com alojamentos de habitação – corresponde a uma subsecção ou um conjunto de subsecções, independentemente dos limites administrativos, nomeadamente de freguesia), mas também com a representação dos eixos da via georreferenciados (cujos atributos são a classificação toponímica e o tipo de via – praça, rua, travessa, etc. de acordo com as componentes do endereço) e os edifícios. O Censos 2011 vai permitir dar resposta à crescente procura de informação para pequenas áreas geográficas;

6. A Infra-estrutura de Dados Espaciais (IDE) do INE é constituída por 3 componentes: Dados; Metadados; Serviços;
7. Os dados geográficos estão a ser produzidos ao abrigo da Directiva INSPIRE e constituem-se por:
 - i. Dados de referência
 - ii. Unidades Administrativas
 - iii. Unidades Estatísticas
 - iv. Unidades Censitárias
 - v. Eixos de via
 - vi. Edifícios
8. A delimitação de Lugares com categoria de “cidade” ou “Vila” está a ser alvo de um tratamento cuidado para assegurar que todas as povoações com estas categorias administrativas constituem Lugares censitários representados na BGRI.;
9. A colaboração com os municípios tem sido de extrema relevância no processo de construção da BGRI, no entanto, nem sempre é de fácil aplicação a operacionalização do conceito de Lugar censitário .

Por fim, foi referido pela Dr^a Maria José Silva do GPERI/MOPTC que o INE poderá assim disponibilizar informação geo-referenciada da habitação, o INE em conjunto com o IMTT poderá fornecer informação geo-referenciada sobre os nós de rede mas que o INE não detém informação geo-referenciada dos equipamentos. A Dr^a Ana Santos referiu que através dos pontos extremos dos eixos de via podem localizar pontos focais (exemplo dado das escolas) através do endereço dos mesmos e sua colocação no eixo de via.

O Dr. Natalino Martins questionou ainda a Dr^a Ana Santos sobre a actualização do Atlas das Cidades (onde é detido o conceito de cidade estatística) com os resultados do Censos 2011, tendo a Dr^a Ana Santos dado uma resposta afirmativa. O Dr. Natalino Martins referiu ainda o interesse de chegar à delimitação de cidades económicas (contínuos urbanos que configuram uma cidade, como Cascais e Odivelas, mas que não constituem cidades em termos administrativos), ao que a Dr^a Ana Santos referiu ser possível através da agregação de subsecções estatísticas.

A recente revisão da Tipologia de Áreas Urbanas sob proposta da SPEBT/CSE, assenta predominantemente numa abordagem morfológica (critérios de dimensão e densidade populacional), classificando as Freguesias do território nacional em Áreas Predominantemente Urbanas, Áreas Mediamente Urbanas e Áreas Predominantemente Rurais e delimita ainda “Áreas Urbanas” com designação distintiva, independentemente, da categoria administrativa de Vila ou Cidade.

SECÇÃO PERMANENTE DE ESTATÍSTICAS DE BASE TERRITORIAL

GRUPO DE TRABALHO SOBRE ESTATÍSTICAS DA MOBILIDADE TERRITORIAL (GTMT)

Balanço das audições de 14 de Junho de 2010 – Prof^a Doutora Teresa Sá Marques e Prof. Doutor Rui Pedro Julião

Em conformidade com a Acta da 2^a Reunião do GTMT e no âmbito do ponto 4. do Plano de Acção, no passado dia 14 de Junho de 2010, o GTMT realizou uma audição à Prof^a Doutora Teresa Sá Marques, Professora Associada no Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, e ao Prof. Doutor Rui Pedro Julião, Sub-Director do Instituto Geográfico Português, mediante proposta e convite do DPP. As audições realizaram-se no edifício do GPERI do MOPTC pelas 14h30m.

Pretende-se agora realizar uma súmula e balanço das audições efectuadas quanto ao seu contributo para as acções a desenvolver pelo GTMT e, especialmente, na coadjuvação à definição dos pontos focais.

O Dr. Natalino Martins (NM) começou por referir, em termos introdutórios, que tem vindo a entender-se a densidade da rede de pontos focais e a mobilidade na rede de pontos focais como substitutas, sendo que a política pública actual tende a diminuir o número de pontos focais (densidade) criando outras condições de mobilidade mais favoráveis.

Prof^a Doutora Teresa Sá Marques

A Prof^a Doutora Teresa Sá Marques (TSM) avançou com diversas reflexões relativamente à questão da mobilidade territorial e dos seus indicadores:

- 1- Os novos conceitos de política territorial não são acompanhados pelos indicadores;
- 2- Os indicadores de stocks são mais apropriados para sistemas urbanos hierárquicos enquanto os indicadores de fluxos adequam-se a sistemas urbanos policêntricos;
- 3- O sistema urbano é fundamental na estruturação do território, existindo uma maior disponibilidade de indicadores de stocks mas no que respeita aos indicadores de fluxos/relações (pessoas, mercadorias, relações institucionais) não existem indicadores;
- 4- Existem boas bases de redes de acessibilidade, rede viária, população/habitação e de acessibilidade do ponto de vista do transporte individual mas fica de fora uma questão importante como os transportes públicos.
- 5- É fundamental considerar como pontos focais grandes equipamentos como hospitais (e centros de saúde) e escolas e grandes concentradores como centros comerciais. Os hospitais e as escolas podem constituir excelentes fontes de informação estatística sobre mobilidade, embora não disponibilizem facilmente a informação aos utilizadores interessados.

- 6- Associada à questão da procura de serviços ligada à criação de emprego, considera importante começar a geo-referenciação dos geradores de emprego, através da base de dados dos Quadros de Pessoal do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social (MTSS) e da Base do Emprego Público da DGAEP. O emprego dá excelente informação sobre as tendências da mobilidade assim como a residência (o novo Censos fará o recenseamento da população geo-referenciada ao edifício).
- 7- Sublinhou a importância da informação fornecida pelo recenseamento e da que poderá também ser fornecida pelas empresas operadoras de transportes, exemplificando com a informação estatística passível de ser retirada do “Andante” do Porto (equivalente ao “Lisboa Viva” em Lisboa) designadamente quanto aos percursos dominantes das pessoas que utilizam transportes públicos (onde entram/saem, as redes que percorrem) e da “Via Verde”. O IMTT está a efectuar um trabalho de organização das bases de dados dos transportes/mobilidade.
- 8- Referiu também como relevante para as questões do ordenamento do território e da mobilidade a informação de finanças públicas que poderá ser obtida através do Ministério das Finanças e da Administração Pública;
- 9- A escala a adoptar dependerá do que o GTMT querará medir, embora escalas mais detalhadas permitam obter diferentes níveis para os indicadores.

Referiu que se devem privilegiar as abordagens funcionais e relacionais:

- Redes funcionais, ou seja, para além do número e diversidade de oferta de serviços, saber preferencialmente onde a população procura o serviço – comércio, saúde, educação, administrativos, cultura e lazer, sociais e do conhecimento; mais do que o volume interessa a diversidade da oferta e a possibilidade de poder escolher onde ir para determinada função;
- Necessidade de diferenciação espacial dos sistemas de mobilidade em função das formas de ocupação do espaço:
 - Ocupação difusa implica maior exigência na rede de acessibilidade e gera menor risco de catástrofe;
 - a residência é a grande promotora do difuso e da insustentabilidade consequente – maior dependência do transporte individual.
 - Maior concentração gera mais intensidade de fluxos;
- A mobilidade não se alterou com a redefinição das centralidades (perdas de importância de Lisboa e Porto);
- Movimentos casa-trabalho (o Censos dá informação mas é exangue);
- Níveis de acessibilidades às diferentes funções e centralidades urbanas (analisada usualmente pela rede viária);

- Cooperação institucional (não há indicadores organizados).

De seguida TSM caracterizou os sistemas urbanos de diferentes regiões, distinguindo a estrutura urbana da Área Metropolitana do Porto (AMP) e da Área Metropolitana de Lisboa (AML), sendo a primeira polinucleada e difusa (equipamentos, emprego, habitação) requerendo mobilidades com geometria variável (importante a pequena mobilidade) e uma rede de transportes muito grande, enquanto a segunda é polinucleada à volta da coroa com grandes fluxos de manhã e à noite. No Alentejo, há concentração de equipamentos estando as questões mais ligadas à mobilidade num contexto de baixa densidade populacional e falta de transportes públicos. No Centro, os problemas concentram-se no litoral e a mobilidade é cada vez mais urbana pois o despovoamento é grande. A mobilidade inter-urbana não é muito forte (aparentemente dado que não há indicadores, só inquéritos) dada a fraca especialização dos centros urbanos, existindo uma tendência de fragmentação da região (Aveiro e Guarda mais ligadas ao Porto e Leiria e Castelo Branco mais ligadas a Lisboa).

TSM terminou sublinhando as seguintes tendências da mobilidade e considerações sobre a disponibilidade de informação:

- 1- A proximidade e a vizinhança vão ter força no discurso político devido à sustentabilidade (importância dos pequenos equipamentos); A Carta de Equipamentos e Serviços de Apoio à População (CESAP) do INE era uma boa fonte de informação dos equipamentos sobretudo básicos.
- 2- O envelhecimento é muito importante nas questões da mobilidade, colocando-se a questão de como organizar equipamentos e redes para uma mobilidade de curta distância no dia-a-dia (já não tanto ao emprego) e longas distâncias fora do dia-a-dia;
- 3- A mobilidade está também influenciada pela crise, sendo que esta diminui o volume de fluxos de transportes públicos devido ao desemprego e diminui as grandes mobilidades (exemplificado com a menor utilização do serviço Alfa);
- 4- Descontinuidade nas áreas de influência complexifica os sistemas de indicadores;
- 5- Perda de importância das figuras administrativas do território e o reforço dos territórios funcionais de geometria variável;
- 6- Diversidade de situações problemáticas aconselha diversidade nas bases de dados;
- 7- Só damos importância à informação pelo conhecimento, não basta haver a informação, tem de estar acessível e exige-se celeridade no acesso para se poder decidir com rigor;
- 8- Qualidade dos indicadores não é separável da escala territorial em que são utilizados.

Prof. Doutor Rui Pedro Julião

O Prof. Doutor Rui Pedro Julião (RPJ) referiu qual o apoio que o Instituto Geográfico Português (IGP) pode dar às acções do GTMT, designadamente:

1. Compatibilização dos dados com técnicas de geo-referenciação diferentes;
2. Produção de dados designadamente de informação de contexto fornecida pelos ortofotomapas e informação cartográfica;
3. Investigação na análise das acessibilidades (exemplificou com um caso prático dos tempos médios de percurso no acesso dos bombeiros à floresta).

Esclareceu que o IGP não tem dados sobre mobilidade mas pode ajudar a geo-referenciar os dados. Efectuou ainda uma breve apresentação sobre o Sistema Nacional de Informação Geográfica (SNIG), cujo objectivo é criar condições (infra-estruturas) para dar “mobilidade aos dados” permitindo que os dados sejam uniformes, harmonizados e conhecidos entre as várias fontes, tendo o projecto apoio da União Europeia no âmbito da Directiva Inspire (infra-estrutura europeia de dados espaciais que vai alimentar-se dos SNIG’s dos vários países). No Relatório do Inspire estão identificadas as entidades responsáveis por diversos dados geográficos existentes, estando mencionados o INIR e a REFER. Referiu ainda que existem outros projectos temáticos como o Sistema Nacional de Informação Territorial (SNIT) da DGOTDU e Sistema Nacional de Informação dos Recursos Hídricos (SNIRH) do INAG, bem um projecto de articulação dos sistemas de informação do MAOT, existindo já um protótipo que poderá fornecer dados num futuro próximo.

Referiu ainda que os indicadores a apurar vão determinar as possibilidades de representação dos novos paradigmas de estruturação do território.

As audições terminaram com uma consulta ao site do Portal de Tráfego (www.estradas.pt) que possui informação sobre a rede rodoviária com base em mapas da NAVTEQ. Foi ainda referido que as Direcções Regionais de Educação e as Direcções Regionais de Saúde estão a realizar um trabalho de geo-referenciação de equipamentos nas respectivas áreas.

Balanço das Audições

O balanço efectuado das audições realizadas traduz-se nos seguintes aspectos principais e o GTMT irá incorporar os aspectos mais relevantes que não estejam plenamente incorporados nos elementos estruturantes e acções do Plano de Acção:

1- A política territorial e, em particular, a mobilidade territorial, necessita de desenvolvimentos nos sistemas de indicadores designadamente de uma melhoria da informação relativa aos stocks mas também de disponibilização de indicadores de fluxos que permitam conhecer melhor a estruturação do território e os sistemas urbanos. Os fluxos não fazem parte do mandato do GTMT mas é recomendável constituir matéria a abordar em Grupos de Trabalho futuros.

2- No âmbito do mandato do GTMT, considera-se importante a contemplação no elemento estruturante dos pontos focais, para além dos equipamentos e dos serviços de interesse geral, outros pontos focais de acesso como os pólos geradores de emprego. A sua geo-

referenciação poderá potencialmente ser feita a partir da base de dados dos Quadros de Pessoal e eventualmente da base de dados do emprego público.

3- A residência constitui um importante ponto focal, retida em termos de ponto focal de origem, e deverá ser incluída no elemento estruturante dos pontos focais;

4- Devem ser incluídos nos pontos focais os pontos focais de acesso associados a serviços de: comércio, saúde, educação, administrativos, cultura e lazer, sociais e do conhecimento. Os equipamentos básicos de nível local também são importantes principalmente numa óptica de reforço da proximidade como factor de sustentabilidade e num contexto de envelhecimento da população. Neste âmbito dever-se-ia avaliar a possibilidade de actualização decenal do CESAP (edição de 2004, relativa a 2002).

5- A informação sobre as redes (oferta), procura e modos de utilização dos transportes públicos é fundamental para o que se torna essencial a disponibilização de dados por parte das empresas operadoras de transportes públicos.

6- Na escala a adoptar parece ser mais vantajoso a escala com maior detalhe possível, permitindo obter escalas mais agregadas, mas também a que seja plausível face aos recursos humanos e financeiros existentes e necessários para o efeito e à própria natureza das variáveis a representar.

6- O IGP está disponível para ter um papel importante na geo-referenciação de informação estatística que se venha a ser seleccionada e que não esteja geo-referenciada ou que não tenha a geo-referenciação uniformizada.

7- Parece-nos fundamental em sequência das conclusões retiradas destas audições efectuar uma investigação da disponibilidade de dados ou audições adicionais que se mostrem necessárias relativamente aos grandes pólos de emprego (Quadros de Pessoal do MTSS e Base do Emprego Público da DGAEP), aos pólos de oferta diversificada de serviços mercantis (comércio, logística) e às redes e instituições de oferta e regulação de transportes (Estradas de Portugal, REFER, CP, IMTT, INIR, IPTM,...).

ANEXO 1 – Listagem de Equipamentos**LISTAGEM EQUIPAMENTOS - 1.ª PRIORIDADE**

Tipo	Subtipo Equipamento
Administração Pública	Câmara Municipal (Paços do Concelho)
	Junta de Freguesia (Sede)
	Posto de Turismo
Comércio	Mercado Abastecedor
	Mercado Municipal
	Parque de Exposições
Cultura e Lazer	Auditório
	Biblioteca
	Cinema
	Museu
	Teatro
	Jardim Botânico
	Jardim Zoológico
Desporto	Grande Campo de Jogos (Campo de Futebol, Campo de Râguebi e Campo de Hóquei)
	Pequeno Campo de Jogos (Campo de Ténis, Campo Polidesportivo)
	Pavilhões e Salas de Desporto (Sala de Desporto Polivalente, Pavilhão Polivalente, Pavilhão Desportivo)
	Piscinas Cobertas (Piscina de aprendizagem, Piscina Polivalente e Piscina Desportiva)
	Piscina ao Ar Livre (Piscina Recreativa e Piscina Polivalente)
	Pista de Atletismo [Pista Reduzida (250 m), Pista Regulamentar (400 m)]
	Campo de Golfe
	Estádios (integrando Grandes Campos de Jogos ou Pistas de Atletismo)
	Hipódromo
	Complexo Desportivo
	Outros (especificar)

GEOEQUIP

Sistema Nacional de Informação Georreferenciada de Equipamentos Urbanos de Utilização Colectiva

Relatório Final

Anexo 1 - Equipamentos de 1ª prioridade (continuação)

Tipo	Subtipo Equipamento
Educação e Ensino	
Educação Pré-escolar	Jardim Infância (JI)
Ensino Básico	Escola Básica do 1.º Ciclo (EB1)
	Escola Básica do 1.º Ciclo com Jardim Infância (EB1/JI)
	Escola Básica do 1.º e 2.º Ciclos (EB12)
	Escola Básica do 2.º Ciclo (EB2)
	Escola Básica do 2.º e 3.º Ciclos (EB23)
	Escola Básica Integrada (EBI)
	Escola Básica Integrada com Jardim de Infância (EBI/JI)
Ensino Secundário	Escola do Ensino Básico Mediatizado (EBM)
	Escola Básica do 2.º e 3.º Ciclos com Ensino secundário (EB23/ES)
	Escola Secundária com 3.º Ciclo do Ensino Básico (ES/EB3)
	Escola Secundária (ES)
Ensino Secundário Especializado	Escola secundária Artística (ESA)
	Escola Profissional (EP)
Ensino Superior Público	Ensino Superior Público Universitário
	Ensino Superior Público Politécnico
	Ensino Superior Militar e Policial
Ensino Superior Particular e Concordatário	Ensino Superior Particular e Cooperativo
	Ensino Superior Concordatário
	Estabelecimento de Ensino Particular de Educação Especial
Ensino Particular de Educação Especial	Estabelecimento de Ensino Particular de Educação Especial
Investigação e Desenvolvimento	Centro de Ciência Viva

GEOEQUIP

Sistema Nacional de Informação Georreferenciada de Equipamentos Urbanos de Utilização Colectiva

Relatório Final

Anexo 1 - Equipamentos de 1ª prioridade (continuação)

Tipo	Subtipo Equipamento
Justiça	Cartório Notarial
	Secretaria Notarial
	Conservatória
	Estabelecimento Prisional
	Tribunal
Saúde	Centros de Saúde (Centros de Saúde com SAP, Centros Saúde com Unidades de Internamento)
	Extensões de Centros de saúde
	Hospital Central (Hospitais Gerais e Hospitais Especializados)
	Hospitais Distritais Gerais
	Hospitais Distritais de Nível I
	Estabelecimentos de Saúde Mental (Psiquiatria, Alcoologia e Toxicodependência)
	Hospital Privado
Segurança Pública	Posto
	Esquadra
	Capitania - Polícia Marítima
	Polícia Municipal
	Quartel Bombeiros
Segurança Social e Trabalho	Crianças e Jovens
	Reabilitação e Integração de Pessoas com deficiência
	Idosos
	Família e Comunidade
	Toxicodependentes
	Pessoas Infectadas pelo HIV/Sida e suas Famílias
	Área Saúde Mental
	Respostas Sociais Integradas
	Centro Formação Profissional
	Centro Reabilitação Profissional
Cemitérios	Cemitérios

Informação em processo de análise relevante para o projecto Mobilidade Territorial até à data consiste nas seguintes BD:

Domínio de informação	Fonte	Equipamentos/Serviços	Período disponível	Desagregação territorial disponível
Comunicações	CTT	Estações e postos de Correio (CTT)	2008	Freguesia ¹
Justiça	GPLP/MJ	Tribunais ²	-	-
Ensino não superior	GEPE/ME	Escolas 1º Ciclo Publicas/Privadas; 1º Ciclo com JI	2006/2007 ³	Endereço
Ensino superior	GPEARI/MCTES	Estabelecimentos de ensino superior; Centros de Investigação ⁴	-	-
Saúde	Ficheiros expedição	Hospitais	1999 a 2008	Endereço
		Centros de Saúde ⁵	1999 a 2008	Endereço
Cultura	Ficheiros expedição	Cinemas	2000 a 2005 ⁶	Endereço
		Galerias de arte	2000 a 2008	Endereço
		Museus, J. Zoológicos, J. Botânicos e aquários	2000 a 2008	Endereço

¹ Estações e postos de Correio (CTT): só foram solicitadas contagens por freguesia.

² Tribunais: Após estabilização do processo de delegação de competências (Gabinete de Política Legislativa e Planeamento do Ministério da Justiça).

³ Escolas 1º Ciclo e Escolas 1º Ciclo com Jardim-de-infância: Informação obtida no âmbito do projecto Indicadores de Desenvolvimento Rural desenvolvido com o Eurostat. Foi endereçado ao GEPE um pedido mais extenso relativo a todos os níveis de ensino para os anos lectivos de 1999/2000 a 2008/2009 (limitado ao universo de difusão de dados estatísticos). Em apreciação.

⁴ Estabelecimentos de ensino superior e Centros de Investigação: abordado numa reunião com o GPEARI/MCTES sendo considerado possível obter o código postal e a morada dos estabelecimentos do Ensino superior. O pedido não foi formalizado.

⁵ Centros de Saúde: Em fase de apuramento.

⁶ Cinema: apenas se incluem dados até 2005, porque a partir de 2006 (inclusive) os dados são fornecidos pelo ICA - Instituto do Cinema e Audiovisual, de acordo com o projecto de informatização das bilheteiras (Decreto-Lei Nº 125/2003 de 20 de Junho). Uma primeira validação das moradas da BD revelou grandes inconsistências para a localização do estabelecimento. Não foi contactado o ICA.

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Coertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
1. Quatro componentes básicas do congestionamento: duração; extensão; intensidade; periodicidade 2. Tráfego médio diário (TMD) e velocidade média do tráfego. E TMH (tráfego médio por hora)? 3. Horas de congestionamento nos corredores de transportes próximos ou de passagem na região	Congestionamento. Estado do tráfego em geral e de circulação dos transportes públicos	3. Média diária mensal de horas de tráfego em vias coletoras ou arteriais dentro da região ou nos limites da mesma com velocidades médias inferiores a 35km/hora		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar	3. Horas				SICIT/Estradas de Portugal Gertrude/Câmara Municipal de Lisboa			
Taxa de acessibilidade aos serviços pela população em geral através de transportes públicos.	Exclusão social e transportes: acessibilidade a educação, emprego, saúde sem carro ?	1. ??? Rendimento médio da população/custo mensal do transporte público - razão entre o rendimento médio mensal da população e o custo total mensal no transporte público referente a duas viagens diárias (ida e volta ao centro urbano) 2. ??? Custo médio de viagem no transporte público para o núcleo central de actividades - valor médio pago por viagem de transporte público até ao núcleo central da cidade, compreendendo o uso de um ou mais sistemas de transportes		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar	1. Rendimento €/tarifa € (%) 2. Euros	??? Bial	??? Nacional					

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
1. Parcela de vias com passeio 2. Acidentes com pedestres/ciclistas por 1000 habitantes 3. Parcelas de intersecções com faixas para pedestres	Segurança (para todas as idades) em ambiente urbano	1. % de vias com passeio em ambos os lados, com largura superior a 1,20m em relação à extensão total de vias 2. Média mensal de acidentes envolvendo pedestres ou ciclistas com veículos para cada mil habitantes 3. Percentagem de intersecções com faixas para pedestres em relação ao total de intersecções		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar	1. km/km (%) 2. Número de acidentes/1000 Hab 3. Num. inter. faixa.ped/num.total inters (%)				2. Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária 3. Câmaras Municipais			
Parcela de pontos de acesso a transportes públicos de carreira com painéis informativos de horários e tempo de espera em tempo real	Capacidade de "escolha informada" dos meios de transporte	% de pontos de acesso a transportes públicos de carreira com painéis informativos de horários e tempo de espera em tempo real		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar					Operadoras de Transporte Público ou IMTT (?)			
Informação sobre horários e tempo de espera em tempo real via sistemas móveis de informação	Capacidade de "escolha informada" dos meios de transporte	% de operadores de transportes públicos de carreira (rodoviários, metro, ferroviários, fluviais,...) com serviços de informação de horários e tempos de espera em tempo real para sistemas móveis de informação		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar					Operadoras de Transporte Público ou IMTT (?)			

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
1. Extensão de ciclovias 2. Distância média de caminhada a escolas 3. População dentro de uma distância de 500 m de vias com uso predominante comércio e serviços 4. População residente com acesso a áreas verdes ou de lazer dentro de um raio de 500 m das mesmas	Acesso a modos/redes suaves de locomoção. Capacidade de "escolha informada" dos meios de transporte	1. Razão entre a extensão de vias com ciclovias e a extensão total de vias coletoras e arteriais 2. Média das maiores distâncias entre os limites da região e as escolas da mesma. Ou, quando houver disponibilidade de informação, este indicador pode ser medido pela distância média de caminhada dos alunos até às residências. 3. Média de população residente dentro de uma faixa de 500m ao longo de vias com uso predominante, acima de 50%, de comércio e serviço 4. Razão entre a população total dentro de um raio com distância de caminhada de no máximo 500m, em vias com passeios, (pop1), e a população total da área (popT)		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar	1.km/km(%) 2.Distância máxima total a cada escola/número de escolas 3. População 4. pop1/popT (%)				1. Municípios 2. Inquérito às escolas 3. Censos			
1. Oferta de transporte para pessoas de mobilidade reduzida 2. Acesso a transportes <i>on-demand</i>	Acesso a transportes on-demand.Diversificação/diferenciação da oferta de serviços de acessibilidade específicos para cidadãos com necessidades especiais (idosos, crianças, pessoas com deficiências várias)	1. Capacidade média diária de veículos especiais de transporte público para deslocação de pessoas com mobilidade reduzida (PMR). Ou, o número de veículos diários com facilidades para transporte de pessoas com mobilidade reduzida 2. Capacidade média diária de veículos de transporte público on-demand. Ou, o número de veículos diários de transporte públicos <i>on-demand</i>		DPP	Directiva da AAE/Factores (de avaliação) de ambiente e sustentabilidade do PET (Plano Estratégico de Transportes): factor desenvolvimento humano e bem- estar	1. Num. Passageiros PMR/dia ou veículos PMR/dia 2. Num. Passageiros On-demand/dia ou veículos On-demand/dia				Operadoras de Transporte Público ou IMTT (?)			

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
Emprego por concelhos	Caracterizar os concelhos da AML e AMP	Indicador quantitativo, objectivo, directo	n.a.	GPERI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ paineis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	número	Anual	Concelho	1	INE		Nacional	
PIB por concelho	Caracterizar os concelhos da AML e AMP			GPERI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ paineis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	euros	Anual	Concelho	1	INE	1995-2008	NUTS III	
PIB per capita/ concelho	Caracterizar os concelhos da AML e AMP	PIB do concelho/n.º de pessoas empregadas no concelho	PIB do concelho . N.º de pessoas empregadas no concelho	GPERI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ paineis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	euros	Anual	Concelho	1	INE	1995-2008	NUTS III	
n.º empresas por concelho	Caracterizar os concelhos da AML e AMP			GPERI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ paineis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	número	Anual	Concelho	1	INE		Nacional	
N.º estudantes por concelho	Caracterizar os concelhos da AML e AMP			GPERI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ paineis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	número	Anual	Concelho	1	INE		Nacional	

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
Passageiros Transportados por linha	Número de passageiros transportados nos metropolitanos, por linha			GPRI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ painéis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	passageiros	Mensal	Concelho/NUT III	1	ML; MP; MM; MST			
Investimento das transportadoras rodoviárias	Investimento em material circulante e infra-estrututra			GPRI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ painéis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	euros	Anual		1	Carris, STCP, INIR, EP			
Investimento das transportadoras ferroviárias	Investimento em material circulante e infra-estrututra			GPRI/AMTL	informação a disponibilizar, em brochura/ painéis de informação da AMTL e no Sistema de Informação do MOPTC	euros	Anual		1	ML; MP; MM; MST; REFER; CP			
Tempos médios de acesso	Freguesias-sedes concelho Sedes de concelho – sedes de distrito Sedes de distrito às sedes das AM	Tempos de viagem na rede rodoviária.		GPRI									
VAB	Valor Acrescentado Bruto dos transportes, por modo			GPRI			Anual			INE - Anuário nacional mas engloba transportes e comunicações			
Emprego	Emprego do sector dos transportes, por modos			GPRI		n.º pessoas	Anual						
Produtividade	Produtividade do sector dos transportes, por modos			GPRI									

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
Emissões de GEE pelo sector dos transportes				GPRI						APA - Agência Portuguesa de Ambiente			
Tempos de percurso às capitais europeias em transporte terrestre	Ferrovia e Rodovia			GPRI									
Número de ligações directas entre centros urbanos por cada modo				GPRI									
Taxa de Motorização	Número de veículos por cada 1000 habitantes			GPRI				concelho					
Passageiros*km	Passageiros KM em transporte colectivo, por modos			GPRI									
Taxis	Número de taxis licenciados			GPRI		Número	Anual	Concelho	1	IMTT		Distrito	
Número de carreiras em transporte colectivo rodoviário	Carreiras conceccionadas			GPRI		Número	Anual	Concelho	3	IMTT			

Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial
Sessão Restrita da Secção Permanente de Estatísticas de Base
Matriz de Indicadores

Necessidades de Informação/ Identificação de Indicadores e Informação de Base													Observações
Designação	Descrição do Indicador	Método de Cálculo	Variáveis elementares	Pertinência		Unidade	Periodicidade	Desagregação territorial máxima	Tipo de disponibilidade	Fonte da informação	Ponto de situação		
				Entidade que identifica	Contexto de utilização						Série temporal disponível	Cobertura territorial	
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 no seio do GTMT que identifica o indicador como uma necessidade	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 (ou informação cartográfica digital(...))	1. Indicador disponível ou 2. Apenas informação de base disponível ou 3. Não disponível	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	
Valor (em euros/ano) dos ganhos nos tempo de percurso, gerado pelos projectos de construção e reconstrução de estradas (mercadorias e passageiros)				IFDR		Euros/Ano							Indicador Comum Comunitário de reporte anual à CE através dos Relatórios anuais dos PO do QREN.
Valor (em euros/ano) dos ganhos nos tempo de percurso, gerado pelos projectos de construção e reconstrução de ferrovias (mercadorias e passageiros)				IFDR		Euros/Ano							Indicador Comum Comunitário de reporte anual à CE através dos Relatórios anuais dos PO do QREN.

Para as duas AMT: classificar a rede urbana e suburbana por tipo de operador (**público** - carris, CP, Metros, TT e Soflusa - e **privado** - Vimeca, rodoviária de Lisboa, TST, Barraqueiro...)

ACTA
4ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)
Conselho Superior de Estatística (CSE), Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial

Local e data da reunião

Pelas 14h30 do dia 13 de Julho de 2010 foi dado início à 4ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE), na sala de reunião do GPERI/MOPTC.

Lista de presenças

Foram as seguintes as participações na reunião, ordenadas e identificadas por entidade que representam:

- **GPERI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.^a Maria José Silva e Dr.^a Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.^a Isabel Francisco e Dr. Porfírio Leitão
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dra. Estela Domingos
- **DGOTDU/MAOT** – Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento urbano – Arqt.^o Ricardo Gaspar
- **IFDR, IP/MEID** – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional – Dr.^a Inês Passão

Adicionalmente, participaram representantes do **Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres do (IMTT/MOPTC)**, entidade convidada no âmbito dos trabalhos da 4ª reunião:

- **IMTT/MOPTC** – Eng. José Manuel Leitão
- **ISEGI, Universidade Nova de Lisboa** – Dr. Rui Pires

Ordem de Trabalhos

1. Apresentação do IMTT – Sistema de Informação Geográfica para a Gestão de Carreiras (SIGGESC)
2. Aprovação da acta da 3ª reunião
3. Síntese das reuniões na EP - Estradas de Portugal e na REFER

4. Identificação de outras fontes de informação a consultar e definir, para o efeito, qual a entidade do GTMT responsável.
5. Outros Assuntos

1. Apresentação do IMTT – Sistema de Informação Geográfica para a Gestão de Carreiras (SIGGESC)

O Dr. Rui Pires fez uma apresentação sobre o projecto do IMTT SIGGEST que consiste num SIG vocacionado para o sector dos transportes públicos rodoviários que operam ao abrigo do Regulamento de Transportes Automóveis (RTA) e que se pretende que venha a constituir um instrumento de apoio ao planeamento no sector dos transportes, nomeadamente, para acções de fiscalização e atribuição de concessões. O sistema foi institucionalizado através da publicação do Despacho Normativo nº32/2009 do MOPTC, incide apenas no território do Continente e tem por base cartografia comercial adquirida à NAVTECH.

A apresentação (Anexo I a esta acta, dela fazendo parte integrante) incidiu sobre as principais componentes deste sistema e as funcionalidades associadas a cada um deles:

- Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores (SICO) – aplicação SIG Desktop que permite aos operadores a introdução e edição de informação espacial e alfanumérica relativa às carreiras, produção de relatórios e transferência de novos dados para o IMTT.
- Portal SIGGESC – aplicação Web que permite aos operadores fazerem pedidos sobre novas carreiras, acederem a pedidos já efectuados e consulta de estado, acederem a manuais, aplicações, etc. disponibilizados pelo IMTT e elaboração de relatórios com base em elementos associados às suas carreiras.
- Aplicação WebGIS (tecnologia ArcGIS Server) – aplicação Web, em fase de implementação, que permitirá aos operadores consultarem os dados espaciais das carreiras, adição de novos dados geográficos e aceder a funcionalidades de análise espacial. Pretende-se implementar o mesmo tipo de funcionalidades associadas ao SICO com a vantagem da transmissão de dados ser imediata. Esta plataforma constituirá a base integrada de dados geográficos e alfanuméricos para consulta e análise pelo IMTT, DRMT e AMT. O âmbito dos dados a

disponibilizar ao público em geral e formato de consulta da informação espacial ainda se encontra em fase de estudo pelo IMTT.

Considerando a apresentação efectuada e as questões colocadas pelos elementos do GT, importa salientar os seguintes aspectos relativamente ao projecto SIGGESC:

- Prevê-se que o carregamento da informação (geográfica e alfanumérica) através da aplicação SICO esteja concluída até final de 2010, no que diz respeito aos operadores das áreas metropolitanas, e até final de 2011 para os restantes;
- Apesar deste sistema apenas abranger as carreiras concessionadas ao abrigo do RTA, excluindo as empresas públicas de transporte rodoviário (nomeadamente as urbanas Carris e STCP), o IMTT pretende vir a expandir a utilização da mesma plataforma para o registo destas carreiras. É o caso particular da CARRIS, empresa com a qual já foram desenvolvidos contactos neste sentido, e o caso das cidades envolvidas no projecto Barómetro sobre Cidades, desenvolvido pela rede da EMTA – European Metropolitan Transport Authorities;
- Nesta fase o IMTT está a pedir aos operadores que registem a oferta real dos serviços por si efectuados e não, exclusivamente, as carreiras licenciadas. O IMTT salientou a futura mudança da figura de “concessão” para “contrato”, na sequência da aplicação de nova legislação regulamentar, que deverá permitir uma reavaliação da oferta. Neste âmbito salientou que as novas carreiras reconhecidas têm o carácter de “carreiras provisórias”;
- O IMTT esclareceu que este sistema incide sobre “transporte público” e não sobre “transporte colectivo”, pelo que os “serviços a pedido” não estão incluídos no sistema, tendo-se tomado como exemplo o serviço prestado pela Autoeuropa aos seus trabalhadores, que apesar de constituírem serviços regulares, se enquadram na figura de “serviço ocasional”, excluída do âmbito deste licenciamento;
- O IMTT esclareceu que nem todos os campos associados ao SICO são de preenchimento obrigatório, referindo em particular, o número de passageiros/km por carreira e o tarifário.

- Apesar de existir um campo associado à paragem relativo à proximidade a equipamentos estruturantes, o preenchimento deste campo não obedece a uma lista de equipamentos pré-definida (e não é de registo obrigatório).
- O sistema do IMTT tem informação para modelizar a distância-tempo através das carreiras registadas, pelo registo da informação dos tempos mínimos, médios e máximos associados a cada carreira e que constituem base para a geração dos horários.

2. Aprovação da acta da 3ª reunião

A acta da 3ª reunião foi aprovada.

3. Síntese das reuniões na EP - Estradas de Portugal e na REFER

O GPERI fez uma breve síntese das audições realizadas à EP – Estradas de Portugal, a 29 de Junho de 2010 e à REFER, a 5 de Julho, tendo obtido o acordo de todos os presentes relativamente aos conteúdos apresentados. Estas sínteses constituem, respectivamente, os Anexos II e III a esta acta, dela fazendo parte integrante.

4. Identificação de outras fontes de informação a consultar e definir, para o efeito, qual a entidade do GTMT responsável

O GPERI propôs consultar, para além do Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR), entidade com a qual tem estabelecido contacto para a marcação de uma reunião, a CARRIS, a CP e a CP Carga e o Instituto Português e dos Transportes Marítimos (IPTM). No caso particular da CARRIS, como está previsto o registo da informação deste operador no SICO, entendeu-se ser, de momento, irrelevante esta audição. O GPERI também sugeriu a audição do Prof. Abreu e Silva a propósito da georeferenciação para monitorização do PET. Estas propostas obtiveram o acordo dos elementos presentes e o GPERI fará os respectivos contactos.

O DPP propôs consultar, no âmbito do Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética, a Direcção Geral de Energia e Geologia (DGEG) e a Agência para a Energia

(ADENE). No âmbito da componente ambiental associada ao mandato atribuído ao GT, propôs também consultar a Agência Portuguesa do Ambiente (APA). Propôs ainda que fosse também auscultada a equipa responsável pela Avaliação Ambiental Estratégica do Plano Estratégico dos Transportes, tendo o GPERI ficado de analisar a possibilidade desta audição. Estas propostas obtiveram o acordo dos elementos presentes.

Adicionalmente, o DPP esclareceu que a Base de Dados dos Quadros de Pessoal de que dispõe fornecida pelo GEP/MTSS não é conclusiva sobre a possibilidade de referenciação do local de residência dos trabalhadores à escala da freguesia, mas permite a identificação do local de trabalho dos trabalhadores bem como do local de empresas e estabelecimentos ao nível da freguesia. Não foi possível confirmar através da base de dados a disponibilidade de informação relativa às moradas dos estabelecimentos e empresas e local de residência do trabalhador para apuramentos por código postal. O INE referiu a este respeito que já solicitou ao GEP esta informação, no âmbito de outros projectos, sem sucesso: em particular, este pedido foi efectuado pelo cruzamento do NISS (recolhido nos Quadros de Pessoal) com outra informação administrativa disponível no MTSS. O DPP referiu que manteria contactos bilaterais com o GEP/MTSS.

O INE referiu que não estabeleceu ainda qualquer contacto formal enquadrado pelo mandato do GT, no âmbito dos equipamentos que prestam “serviços de interesse geral” e que o levantamento de informação disponível enviado para a 3ª reunião correspondia a informação existente no INE associada a outros projectos. O GT acordou que o início destas consultas pelo INE ocorresse sobre um quadro de equipamentos (e respectiva informação alfanumérica) mais consensualizado pelo GT. Ficou também acordado que, posteriormente, poderiam ser desenvolvidas audições nos moldes das efectuadas até ao momento.

5. Outros Assuntos

Na sequência do ponto anterior o INE referiu existirem elementos para a construção de uma primeira lista de pontos focais conforme estabelecido no ponto 1. do plano de acção: o referencial estabelecido na 3ª reunião sobre os equipamentos de 1ª prioridade associados ao relatório do GEOEQUIP (enviado pela DGOTDU); os restantes documentos enviados pela DGOTDU; a hierarquia de serviços da CESAP enviados pelo

INE; os indicadores sistematizados pelo IFDR, GPERI e DPP; e a reflexão disponibilizada pelo DPP.

O DPP referiu ser necessário desenvolver um trabalho de conceptualização para a concretização do sistema de informação, designadamente, no que respeita à conceptualização dos seus elementos estruturantes, tomando em consideração o mandato do GTMT e em particular os seus considerandos. Este trabalho de conceptualização não impede a continuação do preenchimento da matriz de indicadores. O documento de reflexão disponibilizado pelo DPP na 3ª reunião tinha exactamente esse objectivo, sendo esperado um contributo dos elementos do GT sobre aquele documento.

A Presidente do GT referiu não ter sido esse o seu entendimento, uma vez que o documento foi apresentado como estando ainda em desenvolvimento pelo DPP; solicitou o seu envio em formato digital aos restantes membros do GT e referiu que o GPERI daria os seus contributos.

A este respeito o INE referiu entender que o Plano de Acção estava estabilizado, sendo necessário concretizar os pontos de acção aí definidos. Referiu ainda que, se o GT entender voltar a abrir o Plano de Acção, o INE defende a simplificação das entradas do Sistema de Informação (ponto prévio) e, em concreto, retirar as referências às “hierarquias” e “áreas de influência”, uma vez que estas devem decorrer da análise de informação associada ao sistema. Defendeu também a necessidade de distinguir o plano de acção do relatório, cujo desenvolvimento deve ser iniciado, tendo em conta os calendários extremamente apertados (final de Setembro).

O DPP colocou à consideração do GT a formulação de um pedido de adiamento da entrega do relatório de progresso à secção Permanente de Estatística de Base Territorial; indicou que iria enviar o seu documento de reflexão em formato digital, solicitando contributos aos restantes elementos do GT. Referiu em particular a importância da metodologia de hierarquização dos centros urbanos utilizada no âmbito dos PROT e que a DGOTDU tinha ficado de enviar.

A DGOTDU referiu que o levantamento indicado pelo DPP seria enviado oportunamente aos restantes elementos do GT.

O GT acordou, sob proposta do DPP, que a lista de indicadores sistematizada pelas várias entidades se mantivesse independente numa primeira fase para facilitar a circulação de informação.

O INE propôs que, para a próxima reunião, as várias entidades fizessem uma proposta dos pontos focais associados ao 1º ponto do mandato, para o GT conseguir aferir objectivamente o grau de consenso existente.

A Presidente do GT sugeriu a marcação de mais uma reunião ainda em Julho. Esta hipótese ficou para aferição através de correio electrónico *(não foi possível concretizar, dada a ausência em férias de alguns elementos, tendo a reunião seguinte sido agendada para 10 de Setembro, às 14:30h, no INE)*.



Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

SIGGESC
Sistema de Informação
de Gestão de Carreiras

Instituto Superior de Estatística e Gestão da Informação – ISEGIUNL

UNIVERSIDADE NOVA
ISEG

Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres – IMTT

imtt
Instituto da Mobilidade
e dos Transportes Terrestres, I.P.

EUE 2010 | 8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

ESRI Portugal
Sistemas e Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC 3

Equipa SIGGESC ISEGIUNL  ► Coordenação: ► Professor Doutor Marco Painho ► Equipa Técnica: ► Eng.º Roberto Henriques ► Dr. Tiago Oliveira ► Dr. Fernando Dias ► Dr. Tiago Ribeiro ► Dr. Rui Pires	Equipa SIGGESC IMTT  ► Coordenação: ► Arqt. Isabel Seabra ► Eng.º José Leitão
---	---

EUE 2010 8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal 

PORTUGAL EM ACTO

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC 4

Resumo

- 1. Apresentação do Projecto SIGGESC**
- 2. Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores (SICO)**
- 3. Portal SIGGESC e Portal ArcGIS Server**
- 4. Fluxo de Informação Operador – IMTT**
- 5. Divulgação Pública**

EUE 2010 8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal 

PORTUGAL EM ACTO

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras –
SIGGESC

5

1. Apresentação do Projecto SIGGESC

EUE 2010 8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

 **ESRI Portugal**
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras –
SIGGESC

6

1.1 Apresentação do Projecto SIGGESC

- ▶ Consiste no desenvolvimento de um sistema de informação geográfica vocacionado para o sector dos transportes públicos rodoviários de passageiros, o **Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC)**.
- ▶ SIGGESC é um Projecto que dota o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) das condições base para um **planeamento no sector dos transportes**, particularmente nos transportes colectivos de passageiros.
- ▶ É um instrumento que irá possibilitar o **aumento da eficiência nas acções de fiscalização e atribuição de concessões**.

EUE 2010 8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

 **ESRI Portugal**
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

7

1.1 Apresentação do Projecto SIGGESC

- Constitui ainda uma mais-valia para a **gestão e planeamento das linhas e redes exploradas** pelos Operadores de Transporte Público Rodoviário de Passageiros.
- A **utilização do SIGGESC pelos Operadores** que operam ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), **foi institucionalizada através da publicação do Despacho Normativo nº 32/2009** do Ministério da Obras Públicas, Transportes e Comunicações – Gabinete da Secretária de Estado dos Transportes, alargando o seu número de utilizadores.
- Mudança de paradigma em termos de registo e atribuição de concessões aos Operadores

EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO
 **ESRI Portugal**
Sistemas e Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

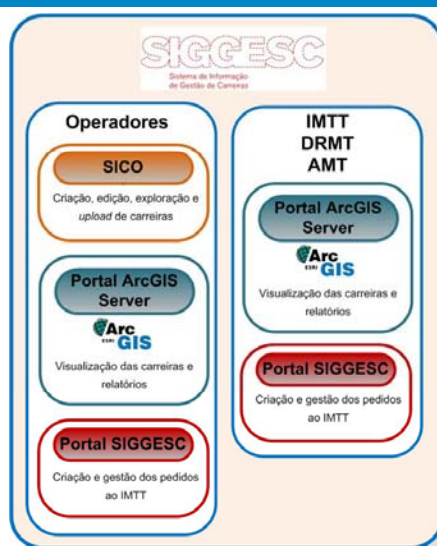
8

1.2 Módulos SIGGESC

- O **SIGGESC** é composto por **3 módulos funcionais**:

- **Aplicação Desktop** – Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores (SICO)
- **Aplicação Web** – Portal SIGGESC
- **Aplicação WebGIS** – Portal ArcGIS Server

- **AMT** – Autoridades Metropolitanas de Transportes
- **DRMT** – Direcções Regionais de Mobilidade e Transportes
- **IMTT** – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres



EUE 2010

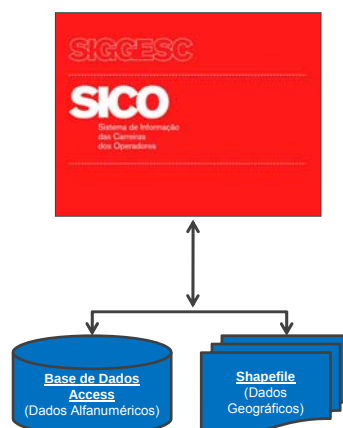
8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO
 **ESRI Portugal**
Sistemas e Informação Geográfica

2. Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores (SICO)

2. SICO – Aplicação Desktop

► Aplicação SIG Desktop que permite aos Operadores:

- **Introdução e edição** de informação espacial e alfanumérica relativa a: carreiras, paragens, troços e horários;
- **Exploração** da informação carregada: croquis, relatórios, cálculo de indicadores, etc.
- **Upload** de carreiras ao IMTT



Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

11

2. SICO – Aplicação Desktop

► **Introdução/Edição** de informação relativa a:

► Carreiras dos Operadores:

- Caracterização dos meios afectos à produção e respectivos equipamentos;
- Venda e validação de títulos de transporte;
- Títulos de transporte utilizados;
- Caracterização da oferta;
- Caracterização da procura.

EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

12

2. SICO – Aplicação Desktop

► **Introdução/Edição** de informação relativa a:

► Paragens:

- Localização: nome da rua (preenchida automaticamente);
- Designação;
- Equipamento:
 - Tipo de informação ao público (mapa de rede; horários; informação em tempo real);
 - Abrigo;
 - Recorte de paragem;
 - Existência de bancos;
 - Sinalização;
 - Equipamentos servidos;
 - Estado de conservação.
- Restrições

EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

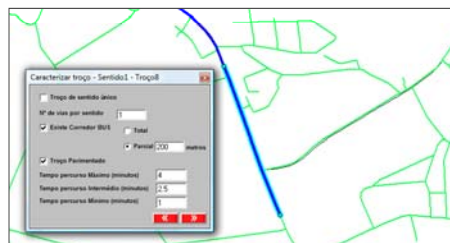
13

2. SICO – Aplicação Desktop

► **Introdução/Edição** de informação relativa a:

► **Troços:**

- Caracterização da infra-estrutura;
- Tempos de percurso entre paragens: Máximo; Intermédio; Mínimo



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

14

2. SICO – Aplicação Desktop

► **Introdução/Edição** de informação relativa a:

► **Horários:**

- Introdução de horários;
- Edição de frequências.

Sentido de via		Sentido de via			
Escolha o ano:		Paragens/Frequência			
2008	Escolher	Paragem Eduardo VII (M. Pombal)	07:05	07:26	07:42
		R. Joaquim António Aguiar (Rta)	07:06	07:27	07:43
		Av. Eng. Duarte Pacheco (ESCP)	07:07	07:28	07:44
		Av. Eng. Duarte Pacheco (Bombar Gulp)	07:08	07:29	07:45
		Av. Fátima (Tramvia)	07:21	07:42	07:58
		Av. Fátima (Fin. Bombeiros SP)	07:22	07:43	07:59
		Av. Prof. Rómulo dos Santos (Est. S. Pa)	07:22	07:43	07:59
		R. Manuel Teófilo Gomes (Sta. Nova)	07:23	07:44	08:00
		R. Aquilino Ribeiro (Rta 7)	07:24	07:45	08:01
		R. Aquilino Ribeiro (Est. Paços de Pers)	07:25	07:46	08:02
		Av. Portugal (Est. Paços de Pers)	07:25	07:46	08:02
		Tempo de Percurso	Mínimo	Mínimo	Mínimo

EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

15

2. SICO – Aplicação Desktop

► Exploração da informação carregada:

- Croquis;
- Espinha das paragens;
- Diagrama de cargas;
- Horários;
- Relatórios (de carreiras; de paragens; de títulos);
- Cálculo de indicadores: número de circulações; veículos quilómetro; lugares quilómetro oferecidos; taxa de quilómetro bus;
- Tabela quilométrica;
- Etc.



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

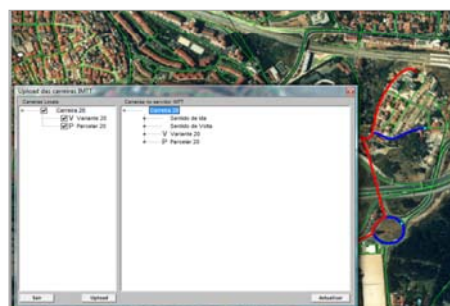
Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

16

2. SICO – Aplicação Desktop

► Upload de carreiras ao IMTT:

- Upload de carreiras para o Portal SIGGESC;
- Verificação e visualização (espacial e alfanumérica) de carreiras já enviadas ao IMTT



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras –
SIGGESC

17

2. SICO – Demonstração



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

ESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras –
SIGGESC

18

3. Portal SIGGESC e Portal ArcGIS Server



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

ESRI Portugal
Sistemas de Informação Geográfica

19

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

3.1 Portal SIGGESC – Aplicação Web

PORTAL SIGGESC
<http://siggesc.iseqi.unl.pt>



**IMTT
DRMT
AMT**

OPERADORES

- Questionário SIGGESC** – “Estado da arte” dos Operadores, no que se refere à informação existente sobre as carreiras exploradas e aos sistemas de informação em funcionamento e/ou planeados;
- Downloads:** manuais, aplicações, etc.
- Pedidos ao IMTT;**
- Visualização de pedidos anteriores ao IMTT.**

- Análise e validação de pedidos** solicitados pelos operadores;
- Visualização de pedidos anteriores dos Operadores.**

• Produção de relatórios alfanuméricos:

- Relatórios da Carreira;
- Relatórios de Paragens;
- Relatórios de Títulos;
- Cálculo de Indicadores: número de circulações, veículos quilómetro, lugares quilómetro oferecidos, taxa de quilómetro BUS;
- Horários;
- etc.



8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO



20

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

3.2 Portal ArcGIS Server – Aplicação WebGIS





OPERADORES

- Principais funcionalidades de consulta, navegação e análise espacial:**
 - Consulta de dados espaciais das carreiras do operador;
 - Adição de dados geográficos locais

**IMTT
DRMT
AMT**

- Principais funcionalidades de consulta, navegação e análise espacial:**
 - Pesquisa e visualização de Carreiras, por:
 - Operador;
 - Unidade territorial (região, concelho, freguesia, etc.);
 - Estado do Pedido.

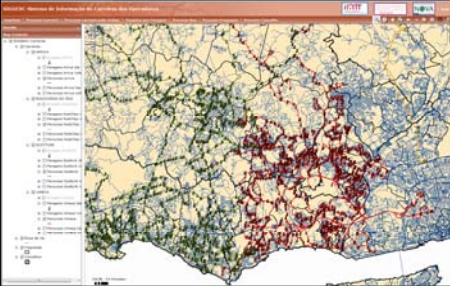


8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO



Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC 21

3.3 Portal SIGGESC e Portal ArcGis Server – Demonstração

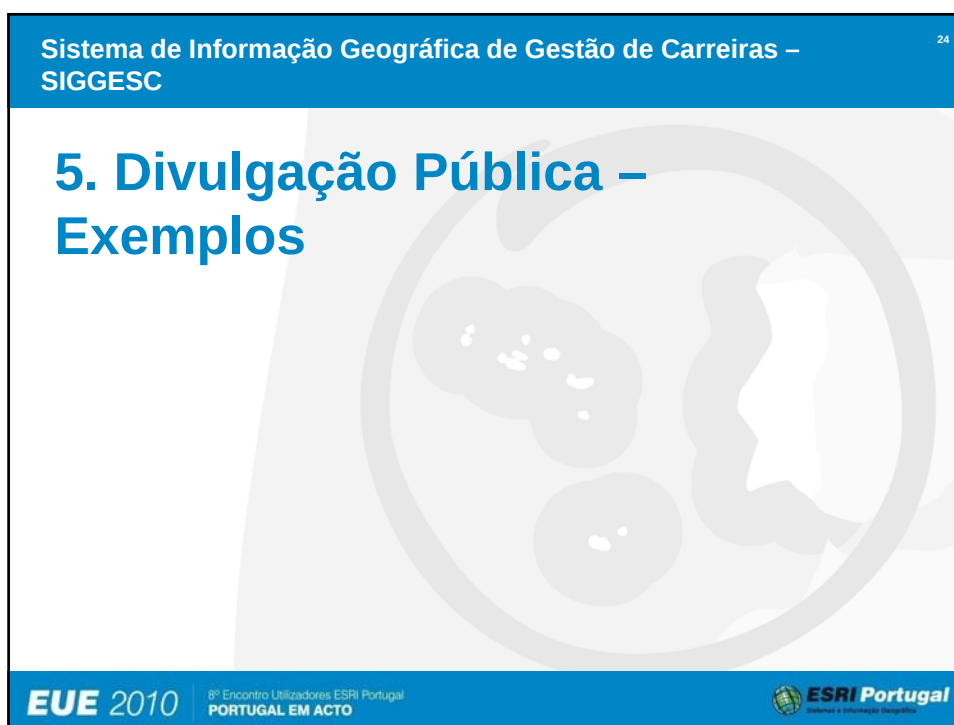
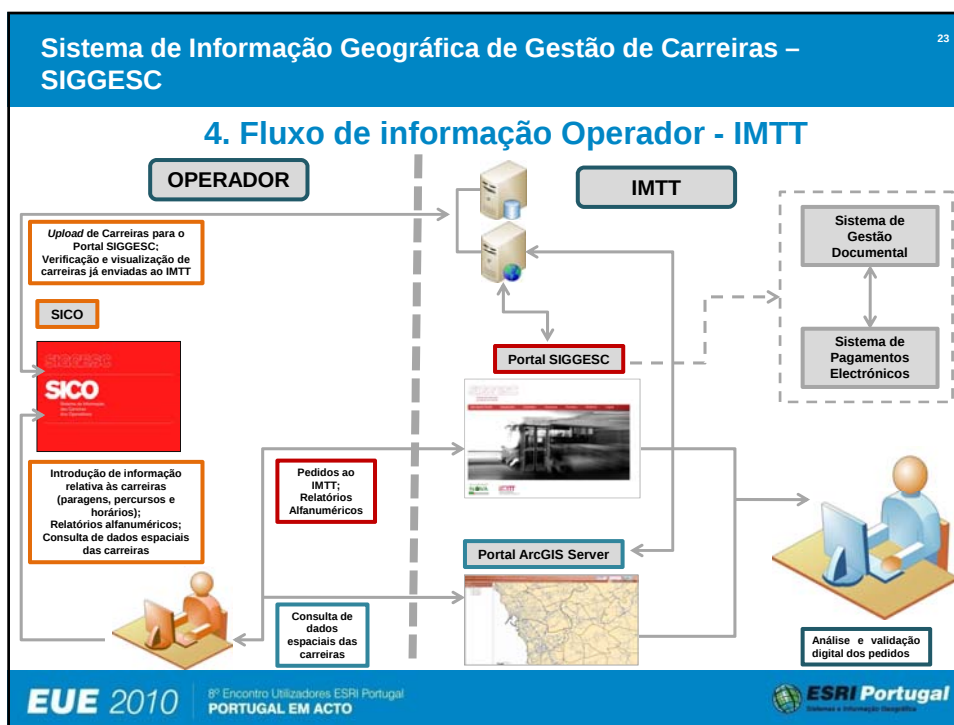
EUE 2010
8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO


Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC 22

4. Fluxo de Informação Operador – IMTT



EUE 2010
8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

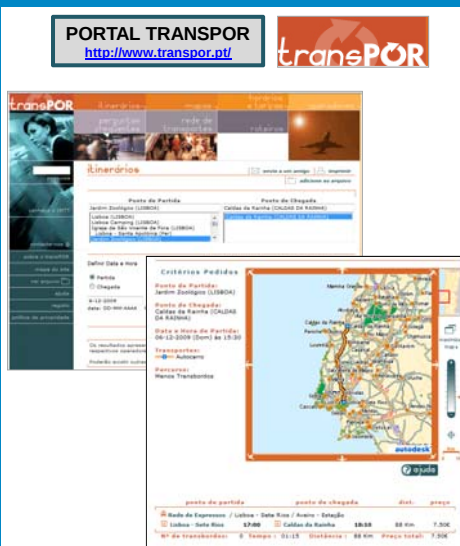



Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

25

5. Divulgação Pública – Exemplos

► As **características das carreiras** (paragens, percursos, horários) introduzidas no SIGGESC poderão adicionadas ao **cálculo de percursos** do Portal Transpor, **aumentando o número de operadores e carreiras existentes** neste Portal, beneficiando o utilizador



EUE 2010

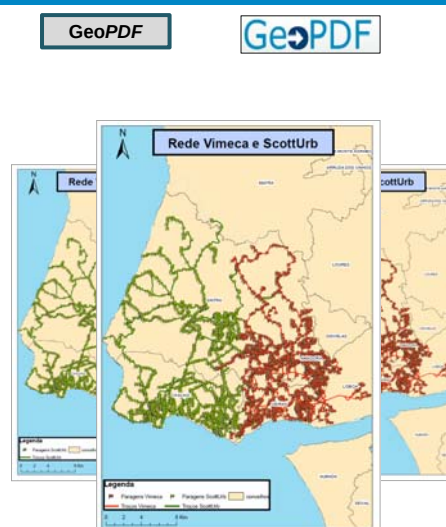
8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas e Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

26

5. Divulgação Pública – Exemplos

► Formato de distribuição de dados geoespaciais em PDF;
 ► **Modo simples, acessível e dinâmico de utilização de dados geográficos** (p.e.: paragens e percursos das carreiras);
 ► **Criação e disponibilização de GeoPDF's aos utilizadores** com informação relativa às carreiras dos operadores (ex: **componente espacial** – paragens e percursos – e **componente alfanumérica** – horários)



EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTOESRI Portugal
Sistemas e Informação Geográfica

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

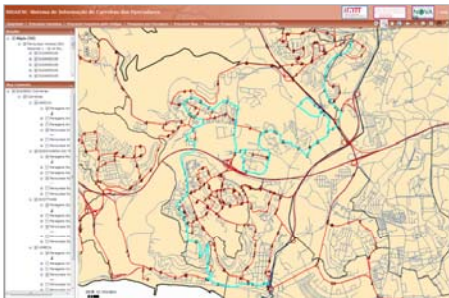
27

5. Divulgação Pública – Exemplos

- ▶ Os utilizadores poderão aceder ao conteúdo e funcionalidades constantes no Portal ArcGIS Server:
 - ▶ Pesquisa e visualização de carreiras por:
 - Operador;
 - Unidade Territorial (região, concelho, freguesia, etc.)

PORTAL ArcGIS Server





EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

 **ESRI Portugal**
Sistemas de Informação Geográfica

28

Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras – SIGGESC

Dúvidas
Comentários
Sugestões

ISEGI – UNL

CEGI
Centro de Estatística e Gestão da Informação

ISEGI > NOVA

Instituto Superior Técnico - Universidade Nova de Lisboa

4 de Março de 2010

www.isegi.unl.pt

EUE 2010

8º Encontro Utilizadores ESRI Portugal
PORTUGAL EM ACTO

 **ESRI Portugal**
Sistemas e Informação Geográfica

Memorando

Reunião: REFER – 05.JULHO.2010

Participantes:

Eng.º Eduardo Borges Pires

Dra. Sofia Carvalho

Eng.º Rui Velez

Eng.º João Carlos Silva

GTEMT: Margarida Olim, Maria José Silva, Carla Mota Alves, Isabel Francisco, Porfírio Leitão, Francisco Vala, Estela Domingos, Natalino Martins

Prof. João Abreu e Silva

Síntese:

A REFER **dispõe da rede em exploração georreferenciada**, mas ainda carece de mais alguns detalhes no que diz respeito à caracterização das estações, nós intermodais, etc, mas que poderão passar a fazer parte, como atributo, nos metadados da caracterização da rede.

Existe um **regulamento que estipula a caracterização da rede**. A base georreferenciada está em Datum 73 mas pode ser coordenado para o Modelo IGP. Aliás, consideram o **formato INSPIRE para fornecimento da Informação**.

O **Directório de Rede**, produzido anualmente pela REFER e com uma decalage de 2 anos para a frente, poderá ser suficiente como momento para fornecimento de informação. A informação relativa ao ano de 2011 está on-line e o de 2012 sairá brevemente.

Não existe informação sobre todos os ramais de mercadorias, nomeadamente, os privados e de pequena dimensão.

Em relação à **caracterização dos terminais de mercadorias** a REFER tem dificuldades em ter essa informação, mas a CP deverá ter dos terminais onde opera. Mas faltaram ainda os restantes que são privados.

É possível retirar do sistema de informação os **km lineares da rede dentro de cada concelho**, embora existam algumas ambiguidades quando a linha férrea coincide com o limite administrativo, sendo ela própria o limite físico do município.

É possível obter o **número de circulações em cada troço**, bem como os comboios-km realizados efectivamente.

Memorando

Reunião: Estadas de Portugal, S.A. – 29.JUNHO.2010

Participantes:

Eng.ª Rita Gomes Cruz (Directora de planeamento Controlo e Desenvolvimento)

Dr. José Alexandre Maçarico

Arq.ª Cristina Martins – Departamento de Ambiente

GTEMT: Maria José Silva, Carla Mota Alves, Isabel Francisco, Porfírio Leitão, Francisco Vala, Estela Domingos, Natalino Martins

Síntese:

Segundo nos foi informado pela Eng.ª Rita Cruz a informação existente nas Estradas de Portugal não é suficiente nem a melhor e por isso estão a operar 2 procedimentos para melhorar a estrutura e qualidade da informação:

- Reestruturação interna dos serviços
- Novos sistemas de informação – no planeamento dos transportes

Será implementada uma base com a Rede Rodoviária para constituir o sistema de informação (até final de 2010). Tem sido pesquisado o que se faz internacionalmente para replicar ao nosso caso. Será adquirida a **rede georreferenciada**.

Ao nível do **tráfego está a ser construído o desenho conceptual do sistema de monitorização** da rede, que medirá toda a extensão da rede e não só em pontos concretos, mas apenas inclui as estradas concessionadas;

A **EP pediu ao INIR a informação das estradas** que não pertencem ao seu contrato de concessão para poderem caracterizar e modelar a rede, no entanto não poderão fornecer essa informação, pois não lhes pertence.

Existem actualmente cerca de **55 postos automáticos** e numa primeira fase o novo sistema de recenseamento deverá contar com **100**, que serão aumentados à medida que se vão percebendo as necessidades. Estão também em estudo quais deverão ser as características dos vários contadores a implementar.

A **área de influência de cada contador** está controlada pois a rede vectorial a adquirir (NAVTEQ ou TELE-ATLAS) inclui todos os locais de entrada ou saída de cada troço, logo esses pontos definem a área de influência de cada troço, associado a 1 contador.

Existe uma **lacuna gravíssima na informação sobre infra-estrutura** rodoviária, pois desconhecesse a verdadeira extensão da rede viária nacional, bem como as suas características por tipo de estrada.

Actualmente os **contadores nas fronteiras** que se encontram a funcionar são: Valença, Monte Francisco e Quintanilha. Vilar Formoso, Caia e Vila Verde de Raia estão inactivos.

ACTA
5ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)
Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

Aos 10 dias do mês de Setembro do ano de 2010, pelas 14h30, realizou-se, na sala 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística (INE), a 5ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr.ª Isabel Francisco e Dr. Francisco Vala
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Dora Ferreira
- **IFDR, IP/MEID** – Instituto Financeiro para o Desenvolvimento Regional – Dr.ª Inês Passão

Participou na presente reunião, com o estatuto de convidado, o Doutor João Abreu e Silva, docente do **Instituto Superior Técnico**.

Ordem de Trabalhos

1. **Apresentação do projecto sobre a Geo-referenciação do PET, pelo Prof. João Abreu e Silva;**
2. **Aprovação da Acta da 4ª reunião;**
3. **Ponto de situação sobre os indicadores identificados;**
4. **Definição da metodologia para a elaboração de Relatório Preliminar;**
5. **Outros assuntos.**

1. Apresentação do projecto sobre a Geo-referenciação do PET, pelo Prof. João Abreu e Silva do Instituto Superior Técnico

Tal como o solicitado ao Prof. Doutor João Abreu e Silva, este realizou uma apresentação relativa ao projecto Georeferenciação do Plano Estratégico dos Transportes (PET). Sucintamente, o referido projecto consiste na definição de um modelo físico de identificação do espaço territorial, implicando a produção de um conjunto de indicadores de base com vista à implementação e monitorização do PET. Para a implementação do projecto as Tecnologias de Informação Geográfica desempenharão um papel fundamental.

Pretende-se que, na sua génese, os indicadores possam ser aplicados noutros trabalhos de carácter associado à mobilidade urbana e sistema de transportes, devendo os mesmos responder às necessidades de informação, no presente e no futuro, do Sistema Nacional de Estatística.

Resumidamente, as principais componentes de discussão associadas à sua apresentação incidiram sobre:

- Os passos metodológicos do projecto que passam, numa primeira fase, pela abordagem às entidades que se constituem como possíveis fontes fornecedoras de informação estatística (devendo esta ser o mais desagregada possível para minimizar erros da informação de base) e inventariar, numa segunda fase, potenciais formas de cálculo de indicadores previamente estabelecidos.
- Os indicadores previstos para a monitorização do PET que podem ser classificados como indicadores simples (de realização ou de resultado), indicadores de impacto e de contexto (para os casos de ausência de contrafactual), bem como de recursos / eficiência, especialmente vocacionados para a avaliação de tendências e que permitam perceber as influências à alteração dos padrões de mobilidade.
- Os objectivos específicos e os objectivos operativos do Plano e a designação dos respectivos indicadores de implementação e monitorização, acoplando-se esta informação às respectivas fontes de recolha de informação.
- Esclarecimentos sobre o sistema de informação do PET que será de acesso ao público em geral através do sistema de informação/comunicação do MOPTC, pretendendo-se que os indicadores sejam actualizados anualmente.
- Actualmente, o projecto encontra-se na fase de recolha de informação junto de entidades fornecedoras de dados, para posterior compilação. A disponibilidade ou insuficiência de dados poderá influenciar o método de cálculo dos indicadores.
- Na sua apresentação alertou para a necessidade de se conhecer os métodos de cálculo dos indicadores recolhidos, referenciá-los relativamente à fonte de dados, devendo ser o mais coerente possível com os dados do PET, aspecto reforçado pelo INE.
- O INE salientou a importância da adequação entre os indicadores de monitorização das políticas públicas e os indicadores produzidos no quadro do SEN, sempre que possível. Não obstante, será sempre relevante assegurar que as várias entidades do GT possam aceder, em tempo útil, aos dados produzidos no âmbito deste projecto.
- Faz parte integrante desta acta, o conjunto de diapositivos apresentados pelo Prof. João Abreu e Silva (Anexo I).
- Foi realçado o interesse deste trabalho para o GTMT, uma vez que, não obstante a maior especialização de objectivos da monitorização do PET comparativamente aos

objectivos do Grupo, os indicadores apresentados ajustam-se genericamente às suas necessidades. O GPERI referiu que este trabalho serviu de suporte à sua proposta de indicadores.

- A representante do IFDR solicitou que fosse disponibilizado e enviado o método de cálculo dos Indicadores de monitorização do PET apresentados.

2. *Aprovação da acta da 4ª reunião*

A acta da 4ª reunião foi aprovada por unanimidade.

3. *Ponto de situação sobre os indicadores identificados*

- O DPP apresentou uma proposta de indicadores inspirada no Estudo de Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do Plano Estratégico dos Transportes (PET), cuja aplicabilidade poderá na sua generalidade caber, no futuro, a estudos de mobilidade, estudos de sustentabilidade ambiental, económica e social dos sistemas urbanos e dos transportes. Apresentou-se ainda, um indicador aplicado às Plataformas Logísticas (PL) prevendo-se que o mesmo possa ser diferenciado em função das categorias de PL conforme Programa Portugal Logístico;
- O INE apresentou uma lista de pontos focais definidos com base no critério “grau de importância ou de procura” para análise conjunta.
- A este propósito, e na sequência dos comentários ao documento “Notas de apoio à definição de conteúdos ...”, anteriormente enviado, o DPP reafirmou o interesse de, sempre que seja o caso, os indicadores de acesso aos equipamentos terem em conta o facto de que a diversidade da oferta de serviços em cada local gera economias de aglomeração para os utilizadores. Trata-se de ter presente que, na definição de acessibilidade, se pode ter em conta o custo de acesso ou benefício líquido do acesso. A questão não reuniu consenso generalizado, ficando tacitamente remetida para a discussão dos indicadores propostos ou a propor.
- Ficou decidido que os elementos do Grupo de Trabalho (GT) apresentarão opiniões acerca da matriz apresentada pelo DPP e da que já anteriormente fora apresentada pelo GPERI e pelo IFDR, fixando-se um prazo de 2 semanas para essa pronunciação.

4. *Definição da metodologia para a elaboração de Relatório Preliminar*

O DPP alertou para o facto de haver dissonância entre o Plano de Acção que refere “Relatório Preliminar” e a 2ª *Deliberação da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial do Grupo de Trabalho de Estatísticas de Mobilidade Territorial (SPEBT/GTMT)*, na qual se menciona “Relatório de Progresso”. Tendo em conta que se trata de conceitos diferentes tornou-se necessário esclarecer a questão, tendo ficado acordado que se deve seguir o definido na 2ª *Deliberação da SPEBT/GTMT*, o qual destaca como objectivo a

apresentação de um relatório de progresso onde sejam descritos o ponto 1. e 2. e fixação de um prazo para a conclusão do Relatório Final.

O GT decidiu, ainda, que isso não impede a inclusão de outros tópicos no relatório de progresso, como: a apresentação e discussão da informação recolhida das audições realizadas junto de investigadores e instituições e outros *outputs* resultantes das tarefas desenvolvidas pelo GT até ao momento.

Ficou acordado entre os elementos do Grupo, a possibilidade de adiamento da sua entrega à SPEBT do CSE, face ao exposto na 2ª Deliberação da SPEBT/GTMT que determina a sua data de conclusão a 30 de Setembro. Com efeito, a presidente do GT enviará a proposta de adiamento à SPEBT do CES, estabelecendo-se como limite para a sua conclusão, o dia 30 de Outubro de 2010.

O INE salientou a importância de haver uma estrutura para o relatório, no qual todos os elementos do GT se revejam, para posterior redacção e distribuição de tarefas.

O GPERI ficou de enviar aos restantes elementos do GT um *draft* do Relatório de Progresso para análise e discussão.

5. Outros assuntos

- A presidente do GT propôs a apresentação de contributos para a preparação do plano de actividades do Grupo, a desenvolver no ano 2011, a apresentar ao CSE até ao dia 24 de Setembro. Os respectivos contributos devem ser apresentados até dia 20 de Setembro do corrente ano.
- A presidente do GT informou que a CP Carga se disponibiliza para fornecer informação de base necessária ao cumprimento dos trabalhos, ficando em aberto a possibilidade de agendar futuramente uma reunião, se o Grupo entender necessário.
- A presidente do GT informou que no dia 22 de Setembro terá lugar reunião no IPTM, pelas 10h00, no Edf. Vasco da Gama, Rua General Gomes Araújo.
- O DPP reafirmou o interesse de uma reunião com a Direcção Geral de Energia e Geologia para junto desta entidade obter conhecimentos de projectos a decorrer ou decorridos sobre formas alternativas de mobilidade, disponibilizando-se para agendar reunião com a entidade.
- O DPP detectou, pela análise da lista de pontos focais elaborada pelo INE, o interesse de contactar a Direcção Geral das Actividades Económicas, para entendimento sobre as possibilidades de hierarquizar os Centros Comerciais (importante ponto focal gerador de tráfego, cujo grau de atractividade que pode variar em função dos serviços e actividades comerciais oferecidos). A este respeito o INE disponibilizou-se para enviar o contacto do organismo e sugere que a Associação de Centros Comerciais também deverá ser contactada, tendo ficado decidido que o DPP entrará em contacto com os referidos organismos para proposta de reunião com o GT.

- O DPP deverá igualmente indicar duas datas alternativas para reunião com a APA e informar o GT.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **12 de Outubro**, pelas **14h30**, no **INE**.



SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA O PET (Plano Estratégico de Transportes)

João de Abreu e Silva
Lisboa - Instituto Nacional de Estatística – 10/9/2010



Objectivos

- O Plano Estratégico de Transportes 2008-2020 (PET) prevê a criação de um sistema de informação para a monitorização da sua implementação:
 - Analisar a evolução de contexto;
 - Indicadores de realização;
 - Indicadores de resultados;
 - Indicadores de impactes;
- Desenhado de modo a poder servir de suporte a ferramentas de modelação de transportes.



Objectivos

- Este sistema será constituído por uma base de dados georreferenciada (actualizável numa periodicidade adequada).
- A informação constante neste sistema de informação deverá ser fornecida pelos órgãos e empresas do sector e pelo sistema estatístico nacional.



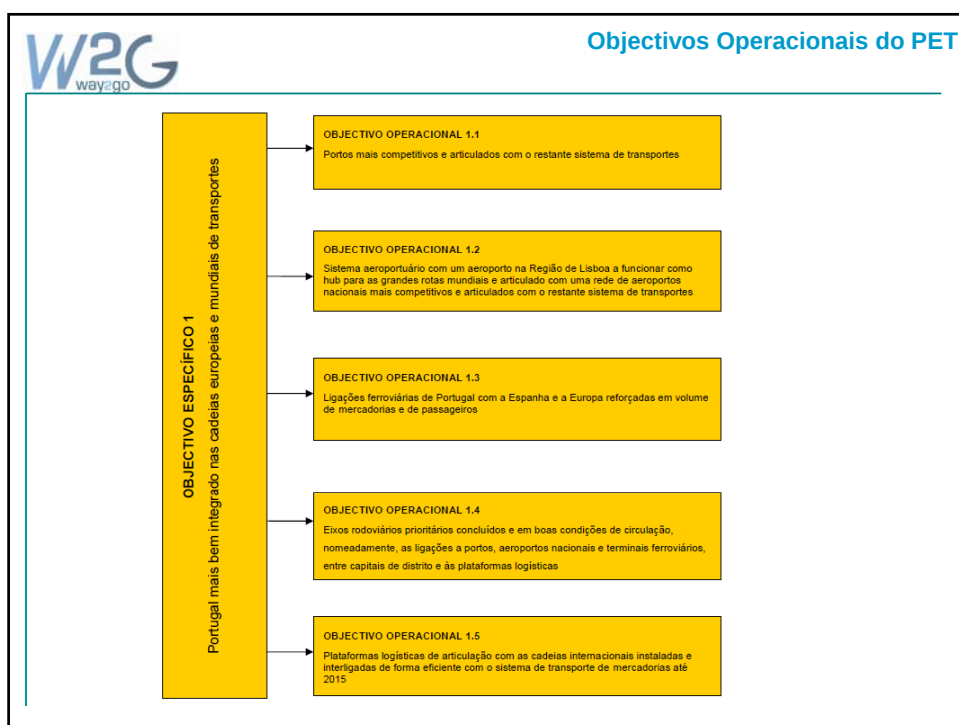
Passos Metodológicos

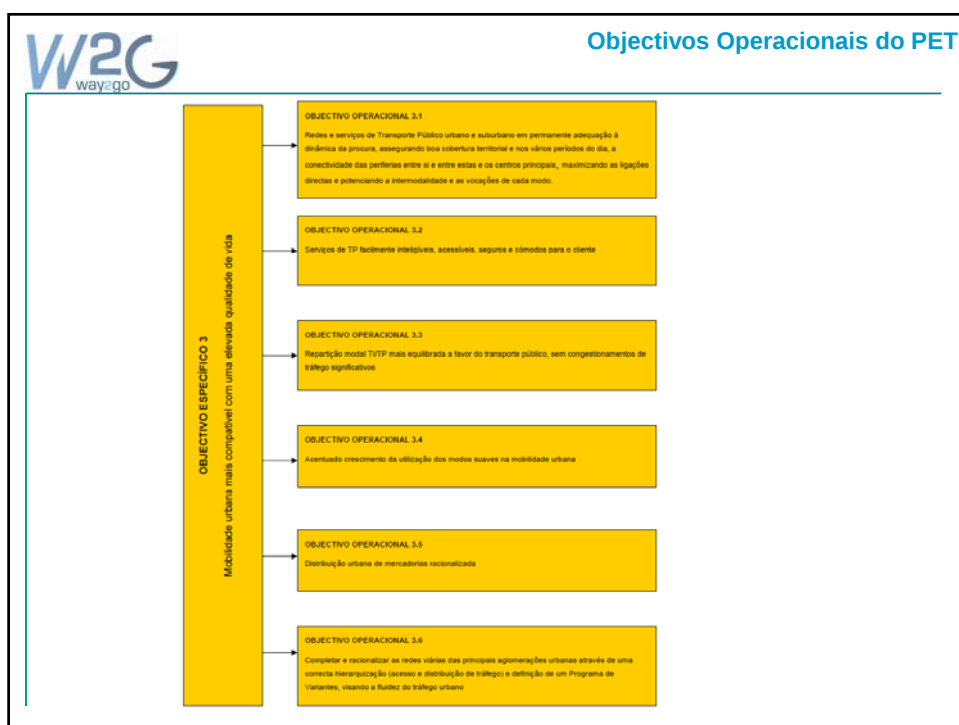
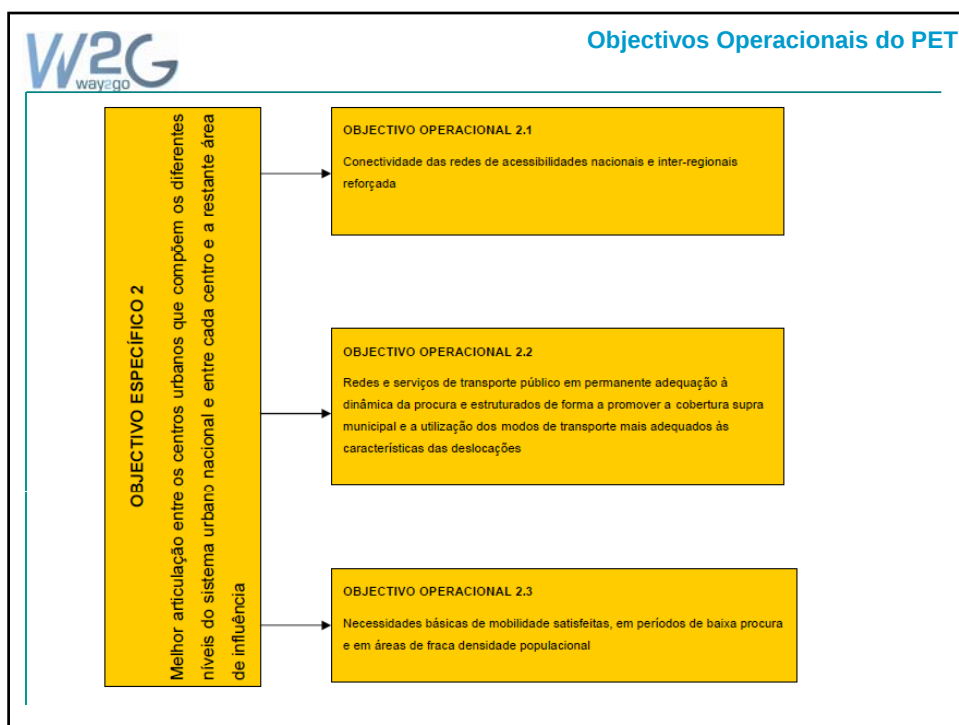
- A concepção do sistema é feita interactivamente com o GEPERI-MOPTC.
- Passos metodológicos :
 - Definição clara e exaustiva dos objectivos que o sistema deverá procurar atingir;
 - Definição clara das entidades que funcionarão como fornecedores da informação para o sistema - entidades reguladoras do sector dos transportes, gestores das infra-estruturas de transportes, principais operadores de transportes as entidades que são responsáveis pelo sistema estatístico nacional;
 - Definição clara e objectiva da informação existente e passível de ser utilizada;
 - Definição clara das variáveis a utilizar e indicadores a construir;
 - Análise dos modos de compatibilização da informação (a mesma não deve ser feita de acordo com o mínimo denominador comum);
 - Identificação dos os circuitos da informação.

- Grau de realização das várias propostas do PET. **Indicadores de realização** - monitorização de âmbito mais operacional;
- Resultados directos resultantes das propostas do PET - **Indicadores de resultados**;
- Impactes resultantes das propostas do PET - **Indicadores de impactes**;
- Imagem do contexto e das situações de partida - **Indicadores de contexto** e permitem construir uma imagem da evolução do contexto, antes e depois da implementação das medidas (úteis para o apoio na análise dos impactes) ;
- Imagem dos recursos utilizados pelas medidas do PET - **Indicadores de recursos** (permitir a realização de análises de eficiência) .

A BD estruturada em 3 grandes grupos de elementos:

- Oferta – inclui infra-estrutura e serviços;
- Procura – Matrizes OD, fluxos, pax*km ou ton*km, contagens em secção;
- Envolvente – Dados socioeconómicos. Desagregação espacial - NUT 3 ou concelho máximo.







W2G
way2go

Indicadores do PET

Ojectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo Global	PIB per capita	PIB (INE) População nacional (INE)
Objectivo Global	Indice de desenvolvimento humano	Esperança média de vida Taxa de analfabetismo PIB per capita (INE)
Objectivo Global	Emissões de GEE	Inventário Nacional das emissões de GEE (APA),

Indicadores do PET		
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo Específico 1	Número de pessoas com rendimentos abaixo do limiar de pobreza que utilizam o TC	Passes vendidos pelos operadores com desconto 3ª idade, rendimento reduzido, etc. A fornecer pelos operadores
Objectivo Específico 1	Tempos médios de acesso Freguesias-sedes concelho Sedes de concelho – sedes de distrito Sedes de distrito às sedes das AMS	Tempos de viagem na rede rodoviária.
Objectivo Específico 1	VAB, emprego e produtividade do sector dos transportes	Quadro III 3.2 do anuário nacional mas engloba transportes e comunicações (VAB, nº de empresas, pessoas ao serviço). Produtividade terá de ser calculada
Objectivo Específico 1	Nº de acidentes com vítimas e feridos graves	Dados provenientes da ANSR Seria preferível ter a variação dos acidentes face ao combustível vendido que é uma medida de exposição, caso contrário não se considera a exposição
Objectivo Específico 1	Criminalidade associada aos transportes públicos	Estes dados não parecem estar directamente disponíveis. Dados a fornecer pelas polícias
Objectivo Específico 1	Emissões de GEE pelo sector dos transportes	APA
Objectivo Específico 1	Mercadorias entradas e saídas do país por modo de transporte (comércio intra e extracomunitário)	Estatísticas do comércio externo (INE)

Indicadores do PET		
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo Específico 1	Tráfego comercial nos aeroportos nacionais	Estatísticas dos transportes ou dados da ANA
Objectivo Específico 1	Tempos de percurso às capitais europeias em transporte terrestre	Dados da oferta, mas só teremos os portugueses. Qualquer redução pode resultar tanto de alterações em Portugal como fora de Portugal (enviesariam o indicador)
Objectivo Operacional 1.1	Tempos de operação médios por tipo de carga	Dados do IPTM
Objectivo Operacional 1.1	Tarifário dos portos (todas as operações)	Dados provenientes dos regulamentos de tarifário dos vários portos
Objectivo Operacional 1.1	Ligação á rede ferroviária	Dados da oferta (REFER)
Objectivo Operacional 1.1	Nº de dias trabalhados/Nº de dias trabalháveis	Dados a serem fornecidos pelo IPTM ou pelas autoridades portuária
Objectivo Operacional 1.2	Entrada em funcionamento do NAL em 2017	
Objectivo Operacional 1.2	Nº de passageiros em trânsito no NAL	Dados a fornecer pela ANA ou pelo concessionário do NAL
Objectivo Operacional 1.2	Nº de passageiros em linhas aéreas internacionais	Dados a fornecer pela ANA ou pelo concessionário do NAL
Objectivo Operacional 1.2	Nº de ligações internacionais directas a outros aeroportos	Dados a fornecer pela ANA ou pelo concessionário do NAL

Indicadores do PET		
		
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo Operacional 1.3	Km de via (ferrovia) por categoria de ligação a Espanha	Dados da oferta. Definir claramente o que é via de ligação a Espanha,
Objectivo Operacional 1.3	Ton*km e pax*km nas ligações internacionais	Dados dos operadores
Objectivo Operacional 1.3	Tempos de percurso pela ferrovia (convencional e AV)	Dados da oferta (REFER)
Objectivo Operacional 1.4	Km de via por categoria de ligação Internacional	O mesmo que foi referido para a ferrovia
Objectivo Operacional 1.4	Nível de serviço oferecido pelas TEN-R	Dados da oferta e da procura – volumes de tráfego (EP, Concessionárias) . Não é homogéneo em todo o percurso, faria mais sentido uma média ponderada pela distância e pelo volume de tráfego
Objectivo Operacional 1.5	Número de plataformas com articulação internacional a funcionar	Dados da oferta
Objectivo Operacional 1.5	Número de operadores instalados por plataforma com ligações internacionais	Estes dados parecem ainda não existir. Quem é que os irá produzir (de qualquer modo os centros de carga aérea já existem)

Indicadores do PET		
		
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo Operacional 1.5	Toneladas de tráfego internacional processadas	Estes dados parecem não estar disponíveis- ainda não existem
Objectivo Especifico 2	Conclusão das ligações rodoviárias em falta	Dados da oferta (EP, INIR), o que implica que a caracterização da oferta terá de incluir também a rede planeada
Objectivo Especifico 2	Tempo médio de acesso das sedes de concelho às sedes de distrito e às sedes das AMs	Dados da oferta rodoviária (EP, INIR).
Objectivo Operacional 2.1	Número de ligações directas entre centros urbanos por cada modo	TI simples, TC mais complexo por causa dos dados da oferta
Objectivo Operacional 2.1	Tempos médios de percurso entre centros urbanos	Aplicam-se as mesmas considerações que no indicador anterior
Objectivo 2.2	Redução do tempo médio de percurso em TC	

W2G way2go		Indicadores do PET
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo 2.2	Ligações directas em TC entre centros urbanos	Oferta de TC, particularmente do rodoviário
Objectivo 2.2	Passageiros*km por TC	Apenas existem estes dados para o TC ferroviário
Objectivo 2.2	Peso do TC na repartição modal	Presume-se que seja nas viagens inter-urbanas
Objectivo Operacional 2.3	Número médio de viagens pelos residentes em freguesias predominantemente rurais	Só através de inquéritos
Objectivo Operacional 2.2	Sistemas de transportes a pedido	
Objectivo Especifico 3	Tempo médio viagens pendulares	Dados dos censos - INE
Objectivo 3.1	Isocrona dos 30 minutos para cada concelho das AMs	É necessário ter a rede de TC e os horários dos mesmos
Objectivo 3.1	Somatório dos tempos de viagem em TC entre sedes de concelho	O mesmo que foi indicado anteriormente

W2G way2go		Indicadores do PET
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo 3.1	Número de transbordos em TC entre sedes de concelho	O mesmo que foi referido anteriormente. Como é que se mede, é para as viagens com o menor tempo? É na globalidade, todas as potenciais ligações?
Objectivo 3.1	Peso do TC na repartição modal viagens urbanas e metropolitanas	Põe-se o mesmo problema que para a repartição modal interurbana
Objectivo 3.2	Número de sistemas tarifários por cidade	Dados dos operadores sobre os sistemas tarifários – IMTT
Objectivo 3.2	Criação de um título de transporte único por região metropolitana	Indicador binário 1 ou 0
Objectivo 3.2	Número de terminais públicos com informação sobre a rede TC	Dados provenientes dos operadores.
Objectivo 3.2	Número de clientes que utilizam os terminais públicos	Dados dos operadores. Será o número de utilizações?
Objectivo 3.2	Tempo de transbordo	Ou dados dos horários das várias carreiras que para lá convergem (preferencialmente ponderados pelo peso da procura), ou então inquéritos

W2G way2go		Indicadores do PET
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo 3.2	Melhoria da comodidade no TC	Como se mede a comodidade? Taxas de ocupação nos períodos mais carregados? Características dos veículos? Satisfação dos clientes?
Objectivo 3.2	Criminalidade no TC	Dados provenientes da polícia ou dos operadores
Objectivo 3.2	Acidentes com peões e ciclistas	Dados provenientes das ANSR
Objectivo 3.3	Peso dos passageiros*km em TC	Implica ter dados da procura em todos os modos (mínimo matriz OD para cada um dos modos).
Objectivo 3.3	Tempo perdido em congestionamento	Necessidade de ter um modelo que possibilite a construção deste indicador.
Objectivo 3.4	Extensão das ciclovias	Dados provenientes dos municípios
Objectivo 3.4	Extensão de vias pedonais	Dados provenientes dos municípios

W2G way2go		Indicadores do PET
Objectivo	Designação do indicador	Dados necessários/Notas
Objectivo 3.5	Nº de centros de distribuição urbana em funcionamento	Dados provenientes do GabLogis
Objectivo 3.5	Taxa de ocupação média dos veículos de mercadorias	Questões associadas à sua medição O que é significa, que tipo de veículos? Medida quando, à saída da plataforma? Ou serão os dados das estatísticas dos transportes? É possível calcular um indicador agregado da carga média por veículo (assumindo que não há veículos parados)
Objectivo Especifico 4	Não há indicadores	
Objectivo 4.1	Lei de bases dos transportes e respectiva regulamentação	Indicador binário 0 ou 1
Objectivo 4.2	Criação das autoridades metropolitanas de transportes	Indicador binário por AM
Objectivo 4.2	Criação de estruturas regionais de planeamento e gestão dos transportes	Indicador binário a nível regional.)
Objectivo 4.3	Legislação que articule o planeamento territorial com os transportes energia e ambiente	Indicador binário,
Objectivo 4.4	Taxa de cobertura da população por planos de mobilidade	Questões associadas ao modo como é medido
Objectivo 4.5	Criação de um observatório de mobilidade	Indicador binário

ACTA
6ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)
Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

Aos 12 dias do mês de Outubro do ano de 2010, pelas 14h30, realizou-se, na sala 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística (INE), a 6ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Dora Ferreira

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 5.ª reunião;**
2. **Debate sobre os indicadores inventariados;**
3. **Discussão sobre a estrutura do Relatório de Progresso;**
4. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da acta da 5ª reunião

A acta da 5ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Debate sobre os indicadores inventariados;

Em relação à matriz de indicadores, o GPRI agradeceu os contributos do DPP e referiu ter concordado com a sugestão de retirar os indicadores de contexto e incluir os centros urbanos nos indicadores de tempos de percursos e distâncias médias, por modos, parecendo, no entanto, fazer sentido manter os de investimento pela informação a retirar sobre o estado de renovação/manutenção da infra-estrutura inerente.

O DPP teceu as seguintes considerações face aos indicadores elencados pelo GPRI e IFDR:

- Importa fazer a distinção entre investimentos em material circulante e infra-estruturas, pelo facto de serem, geralmente, geridos por entidades distintas;
- Os tempos de percurso às capitais europeias, por rodovia e ferrovia, estão dependentes das alterações que venham a ser feitas além fronteira, pelo que serão difíceis de monitorizar. Poderão ter actualização supra-anual. É necessário definir quais as capitais em causa e o tipo de veículo utilizado;
 - A este respeito o INE apontou como mais relevante a cidade de Madrid, referindo que nos inquéritos aos transportes não se fazem apuramentos entre capitais, observando-se os fluxos mais expressivos entre zonas industriais ou portuárias, o que reflecte nos apuramentos divulgados, considerando NUTS II (ex.: os 20 principais fluxos de mercadorias não serão entre duas capitais);
- Este indicador, indicado pelo GPERI, é muito importante pois mede a competitividade do território em termos de acessibilidades às capitais europeias nos vários modos de transporte, sendo particularmente pertinente no caso do transporte de mercadorias. Não devemos, **neste âmbito**, esquecer de medir as acessibilidades por via marítima – auto-estradas marítimas;
- Os tempos médios de acesso entre as várias origens/destinos devem distinguir os que estão ou não sujeitos a horários;
- Equacionar a inclusão de um indicador compósito que concilie tempos médios de acesso e frequências da oferta;
- Definir no indicador número médio de ligações diárias por rodovia, o tipo de serviço (transporte suburbano e inter-urbano);
- Em relação aos indicadores propostos pelo IFDR, referiu trata-se de indicadores específicos que devem ser apurados por quem desenvolve os projectos para aferir os ganhos inerentes. Não parecem caber no âmbito das estatísticas da mobilidade territorial, para além disso, medir ganhos pecuniários será muito difícil; o INE aludiu para a difícil operacionalização destes indicadores.
 - O GPERI referiu que eventualmente o IFDR pretendia indicadores para avaliar a realidade subjacente à execução dos projectos;
 - O INE concordou com a perspectiva do DPP, referindo que eventualmente será possível medir as alterações de distâncias e tempos, mas não atribuir valor monetário a esses ganhos; os ganhos monetários serão de difícil operacionalização

O INE fez uma análise genérica aos indicadores do GPERI, IFDR e DPP sugerindo a inclusão das variáveis elementares de cada indicador, desagregando-os de forma a permitir uma correcta interpretação da informação de base associada à sua construção: o detalhe desta informação será fundamental na fase de avaliação da capacidade de resposta do SEN e no estabelecimento de prioridades. Referiu ainda não existir total ligação entre os indicadores e os elementos estruturantes já identificados, nomeadamente nos de impacto e nos derivados, mas, não estando ainda fechada a matriz de indicadores a propor, pode haver melhoramentos numa fase posterior. Referiu ainda a ausência de indicadores relativos à utilização de motociclos, ao que o DPP justificou pelo facto de serem considerados conjuntamente com os automóveis.

O GPERI levantou algumas dúvidas acerca dos indicadores do DPP, nomeadamente:

- Sobre a nomenclatura de classificação, tendo sido esclarecido que se tratava duma arrumação de acordo com as três vertentes do mandato do grupo – Competitividade; Coesão Territorial e Sustentabilidade Ambiental e organizadas em sub-vertentes que se referem ao seu eventual contexto de aplicação;
- Sobre os indicadores relativos à estrutura do parque automóvel segundo o tipo de energia de locomoção, onde aparentemente faltariam o diesel e a gasolina, tendo sido esclarecido que estes não entrariam na base de cálculo daquele indicador, uma vez tratarem-se de fontes de energia designadas mais poluentes;
- Sobre os indicadores “externalidades associadas ao congestionamento e aos acidentes nos transportes”, cuja unidade está %, devendo ser no primeiro caso “minutos” e no segundo caso “número”;

Considerou-se que a matriz deverá ser alvo de melhoramentos, não estando portanto fechada, por parte das várias entidades, tendo o INE referido ser fundamental a visão do Ordenamento do Território, por via da DGOTDU.

3. Discussão sobre a estrutura do Relatório de Progresso;

O GPERI propôs uma estrutura para o Relatório de Progresso que fez circular por todos os membros do Grupo, tendo recolhido do DPP algumas sugestões. Nesta reunião o INE fez as seguintes propostas de alteração:

- O ponto 5.2 deve desagregar-se em dois sub-pontos para descrever as reuniões com peritos e as reuniões com entidades conforme proposto pelo DPP;
- Deve ser renomeado o ponto 6. Passando a designar-se: “Sistema de Informação para operacionalização de indicadores de mobilidade e acessibilidade territorial”, dividindo-se em dois sub-pontos – Definição de elementos estruturantes e Necessidades de informação no âmbito das Políticas Públicas. Este último será ainda organizado segundo os seguintes tópicos: Coesão Territorial, Competitividade e Sustentabilidade Ambiental para acompanhar as dimensões identificadas no mandato atribuído ao GT;
- Em Anexo colocar-se-ão as sínteses das reuniões e apresentações e as actas das reuniões do Grupo;

O DPP e o GPERI concordaram com as alterações sugeridas pelo INE. O INE propôs-se trabalhar o ponto 6.2 na parte da coesão territorial e enviar comentários às “notas de apoio à definição de conteúdos dos elementos estruturantes do sistema de informação”. O DPP fará a introdução das partes relativas à sustentabilidade ambiental e à competitividade.

As datas constantes no Plano de Acção serão retiradas.

O INE sugeriu que no ponto 7. “Acções Futuras”, sub-ponto 3, o termo “a incorporar” fosse substituído por “a propor” passando a redacção a ser “definir e priorizar os novos produtos a propor no âmbito do SEN”, em razão de novos projectos/operações estatísticas deverem ser

avaliadas no contexto mais amplo de produção e, sobretudo, no actual quadro de restrições orçamentais.

O DPP considera que não nos devemos menorizar e que devemos trabalhar no sentido de definir os nossos interesses e necessidades de forma realista, mas sem estarmos condicionados pelos constrangimentos objectivos, orçamentais ou outros que cada entidade possa ter. O Grupo fará uma proposta à SPEBT que fará as suas recomendações ao Conselho Superior de Estatística.

Ficou acordado que até 22 de Outubro (sexta-feira) as entidades enviarão ao GPERI os contributos a incluir no relatório e no dia 25 de Outubro (segunda-feira) GPERI compila todos os contributos e envia a versão que será discutida e aprovada na reunião, a fim de ser entregue à SPEBT até ao final do mês.

4. Outros assuntos

Uma vez que a DGOTDU não compareceu às duas últimas reuniões desconhecendo-se os devidos motivos, ficou decidido que se enviaria um e-mail aos representantes daquela entidade, solicitando colaboração na redacção do Relatório de Progresso.

O DPP propôs-se enviar alguns documentos bibliográficos que poderão servir de apoio à contextualização e proposta de novos indicadores.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **26 de Outubro**, pelas **14h30**, no **INE**.

ACTA

7ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

Aos 9 dias do mês de Novembro do ano de 2010, pelas 14h30, realizou-se, na sala 216 do edifício sede do Instituto Nacional de Estatística (INE), a 7ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Dora Ferreira
- **DGOTDU/MAOT** Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 6ª reunião;**
2. **Análise do Relatório de Progresso a apresentar à SPEBT**
3. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da acta da 6ª reunião

A acta da 6ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Análise do Relatório de Progresso a apresentar à SPEBT;

Foi discutida a lista de pontos focais relevantes para a acessibilidade e mobilidade territorial tendo-se concluído que esta ainda não se encontra estabilizada. Esta lista tem por base, essencialmente, os equipamentos definidos pelo projecto GEOEQUIP, como seja os identificados na prioridade 1 e 2.

Foi ainda referido, pelo DPP, que a importância dos indicadores de acessibilidade assenta em duas componente essenciais e que se devem, por um lado, ao número de funcionalidades em cada lugar e ainda, numa perspectiva de avaliação de equidade da acessibilidade, à diferenciação dos equipamentos em função da frequência média da procura individual como determinante de custos máximos de acesso.

Tendo em vista o GTMobilidade analisar e ponderar a inclusão de novos equipamentos na citada lista, o INE ficou de:

- Actualizar a lista de pontos focais na área do Comércio, designadamente com a inclusão das grandes superfícies não alimentares;
- Enviar o Regulamento SILC que inclui questões de acessibilidade a serviços considerados básicos, na perspectiva das condições de vida das famílias (Anexo I);
- Enviar lista de indicadores do EUROSTAT sobre desenvolvimento rural, onde se incluem medidas de acessibilidade a pontos focais (em Anexo II).

A DGTODU informou que a Portaria nº 1136/01 de 25 de Setembro se encontra “praticamente revogada” e sugeriu que a mesma fosse substituída pelo Decreto Regulamentar nº 9/2009, de 29 de Maio, que define o conceito de equipamentos de utilização colectiva.

Ainda no âmbito do Relatório de Progresso, a DGOTDU ficou de se pronunciar sobre a hierarquização dos centros urbanos e a sua definição geográfica, e o INE de enviar uma versão comentada.

Relativamente à matriz de indicadores anexa ao Relatório de Progresso, foi reaberta a discussão sobre os indicadores apresentados pelo IFDR.

Neste sentido, foi referido pelo IFDR que os mesmos fazem parte de um conjunto de indicadores físicos e financeiros (de realização, de resultado e de impacte), definidos pela Comissão Europeia, que são utilizados pelos Estados Membros, com o objectivo de permitir quantificar de forma agregada os efeitos da política de coesão da União Europeia, ao nível comunitário. No âmbito do QREN, estes indicadores medem os efeitos resultantes das operações co-financiadas.

Foi ainda sublinhado que no âmbito das estatísticas da mobilidade territorial, o seu conceito é mais abrangente, uma vez que a construção e reconstrução de rede viária e ferroviária não se esgota nas intervenções apoiadas pelo QREN, pelo que medir os ganhos nos tempos de percurso resultantes de qualquer intervenção em rede viária e ferrovia (construção e

reconstrução) é relevante para avaliar a conectividade das acessibilidades e da mobilidade, na sua dupla perspectiva competitividade e coesão territorial.

Neste contexto, foi aceite a sugestão do IFDR de substituir “projectos” por “intervensões” de forma a evitar interpretações restritivas, passando a designação dos indicadores a ser a seguinte:

- Valor (em euros/ano) dos ganhos nos tempos de percurso, gerado pelas intervenções de construção e reconstrução de estradas (mercadorias e passageiros);
- Valor (em euros/ano) dos ganhos nos tempos de percurso, gerado pelas intervenções de construção e reconstrução de ferrovias (mercadorias e passageiros)

O IFDR sublinhou que a importância destes indicadores no GTMobilidade decorre do facto de não existir uma forma de cálculo estabilizada, quer em termos nacionais, quer em termos comunitários, e que no âmbito do GTMobilidade se encontram reunidas as condições para a discussão metodológica sobre a forma de calcular os indicadores, uma vez que integra especialistas na área da análise estatística e do sector dos transportes.

Foi acordado que os Indicadores apresentados pelo IFDR se manteriam na lista de indicadores anexa ao relatório de progresso, e no caso de, no âmbito do GTMobilidade não ser possível estabelecer a sua fórmula de cálculo, a sua permanência na listagem seria reponderada.

Foi ainda acordado, por sugestão do INE, substituir a expressão “informação a disponibilizar à CE” por “informação solicitada pela CE” de forma a evitar que se esteja a assumir por parte do GT um compromisso com a CE, quando essa referência apenas pretende ilustrar que estes são indicadores solicitados pela Comissão Europeia no âmbito dos Indicadores Comuns Comunitários abrangidos pelas intervenções apoiadas pelo QREN

Relativamente aos Indicadores do GPERI “tempos médios” foi sugerido pela DGOTDU e aceite pelo GTMobilidade, que os mesmos sejam aferidos por centros de 1º e 2º nível da rede do sistema urbano nacional, e não por sedes de distrito.

3. Outros assuntos

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **18 de Janeiro**, pelas **14h30**, no **INE**.

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

Annex 3

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
I.1	Population change	Change of total population	- Population year 1 - Population year 2	= pop at 1.01.2009 = pop at 1.01.2010		Yearly	ESTAT unit F1 √
I.2a.1 Amen- ded	Migration	In-migration	- International in-migration - Internal in-migration (inter NUTS3) For age groups: - 0-14 y -15-24 y -15-64 y - 65+ y		Arriving in a NUTS3 coming from abroad Arriving in a NUTS3 coming from another NUTS3 within the same MS	Yearly	National Statistical Institutes
I.2.b.1 Amen- ded	Migration	Out-migration International out-migration (Emigration)	- International out-migration (Emigration) - Internal out-migration (inter NUTS3) For age groups: - 0-14 y -15-24 y -15-64 y - 65+ y		Leaving a NUTS3 to settle abroad Leaving a NUTS3 to settle in another NUTS3 in the same MS	Yearly	National Statistical Institutes
I.3 Amen- ded	Natural population change	Birth/death ratio and % change	- Total births year 1 - Total births year 2 - Total deaths year 1 - Total deaths year 2	Live births by last residence of the mother <u>not</u> by place of birth Deaths: completed age at time of death for: 0 y, 1-4 y, 5-9 y,...85+y	MS to confirm that their data refer to last residence of the mother Information on the age at time of death is needed for indicator I.5	Yearly	ESTAT unit F1 National Statistical Institutes √
I.4 Amen- ded	Age structure changes		- Age structure year 1 - Age structure year 2	5 year age groups: 0y, 1-4y, 5-9y, 10-14y,.. 80-84y and 85+y	0 y and 1-4 y groups needed for indicator I.5	Yearly	National Statistical Institutes
I.5 new	Life expectancy at birth		- population by age groups - deaths by age group	Index of population health and longevity	Simplified method to be used, on the basis of 5 year age groups to produce abridged life tables	Yearly	ESTAT unit F1 √

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
II.1	Forms of employment	Percentage of self-employed persons	- Number of self-employed persons - Total of employed persons		Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.2	Importance of different sectors	Employment in agriculture and forestry, secondary and tertiary sector	- Average total employment in agriculture and forestry/secondary /tertiary sector - Total employed persons		Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.3	Importance of public sector	Employment in public sector	- Employment in public sector - Total employed persons		Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.4	Capacity of collective tourist accommodation (hotels and similar establishments)	Capacity of hotels and similar establishments (tourist camp sites, holiday dwellings)	- Number of establishments - Number of bedrooms - Number of bed places		Council Directive 95/57/EC of 23 November 1995 on the collection of statistical information in the field of tourism (legal basis for NUTS level 3)	yearly	ESTAT unit F6 √
II.5	Occupancy of collective tourist accommodation (hotels and similar establishments)	Occupancy of hotels and similar establishments (tourist camp sites, holiday dwellings)	- total nights spent		Available at ESTAT on NUTS2 only	yearly	National Statistical Institutes
II.6	Weight of manufacturing	GVA of manufacturing as %age of total GVA	- GVA of manufacturing - Total GVA		NACE D		ESTAT unit C2 √
II.7	Weight of tertiary sector	GVA of tertiary sector as %age of total GVA	- GVA of tertiary sector - Total GVA		NACE G - Q		ESTAT unit C2 √

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
II.8	Relative changes of unemployment	Unemployment rate	- Unemployed persons - Active population	By age groups: 15-24y, 25-54y, 55-64y	Can only be published if data are statistically significant Active population available on NUTS3	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.9	Human capital	Highest level of educational attainment (successfully completed)	- Number of people with ISCED 0-2 - Number of people with ISCED 3-4 - Number of people with ISCED 5-6	By age groups: 25-54y, 55-64y	Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.10	Potentially available human resources	Activity rate	- Active population - Population of working age (15-64 y)			yearly	ESTAT unit E1 √
II.11	Relative changes of employment	Rate of employment	- Employed persons - Active population		Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
II.12 new	Employment	Employment in the food industry	Data collected from the framework of the Business Registers	NACE rev. 1.1 DA 15 Regulation 17/2008 Annex, 2. Local Unit 2.9 and 2.10a	Can only be published if confidentiality allows	yearly	National Statistical Institutes
II.13 new	Unemployment	Long-term unemployment rate	Number of persons being unemployed for more than 26 consecutive weeks		Can only be published if data are statistically significant	Flexibility needed	ESTAT units E4 and F2 will use LFS-micro data
IIa.1	Structure of agricultural holdings	Farm size distribution	Number of farms in different size classes in ESUs (economical size units)		From FSS in census years, otherwise eventually only NUTS2 possible	Every 3 years	ESTAT unit E1 √
IIa.2	Weight of agriculture	GVA of agriculture and forestry as % of total GVA	- GVA of agriculture and forestry /of primary sector - Total GVA		NACE A If NACE A-B	yearly	National Statistical Institutes ESTAT unit C2 √

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
IIa.3	Productivity of agricultural holdings	GVA of agriculture and forestry per annual work unit	- GVA of agriculture and forestry - Annual work units		Annual work units from FSS in census years, otherwise eventually only NUTS2 possible	Every 3 years	ESTAT unit E1
III.1a	Availability of roads/railways		- Km of motorways/NUTS3 - Km of railway/NUTS3 - Number of train stations - Number of motorway exits			Every 3 years	ESTAT units E4 and E6 ✓
III.1b	Proximity to next motorway exit	%age of population within a certain distance to next motorway exit	- Location of motorway exits	Average Euclidian distance to the next motorway exit per NUTS3 area weighted with population figures		Every 3 years	ESTAT units E4 and E6 ✓
III.1c	Proximity to next railway station	%age of population within a certain distance to next railway station	- Location of railway stations	Average Euclidian distance to the next railway station per NUTS3 area weighted with population figures		Every 3 years	ESTAT units E4 and E6 ✓
III.2	Supply with primary schools	Number of primary schools per 100.000 inhabitants	- Number of primary schools per NUTS3 area - Total population per NUTS3		Available data are from 2000-2005 Needs to be up-dated Starting 2009	Every 3 years	ESTAT unit E1
III.3	Proximity to primary schools	%age of population within a certain distance to next primary school	- Location of primary schools	Average Euclidian distance to the next primary school per NUTS3 area weighted with population figures	Addresses or geo-codes and NUTS3 code needed Starting 2009	Every 3 years	National Statistical Institutes
III.4 new	Supply with secondary schools	Number of secondary schools per 100.000 inhabitants	- Number of secondary schools per NUTS3 area - Total population per NUTS3			Every 3 years	ESTAT unit E1

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
III.5 new	Proximity to secondary schools	%age of population within a certain distance to next secondary school	- Location of secondary schools	Average Euclidian distance to the next secondary school per NUTS3 area weighted with population figures	Addresses or geo-codes and NUTS3 code needed Starting 2009	Every 3 years	National Statistical Institutes
III.6 new	Supply with hospitals	Number of hospital beds per 100.000 inhabitants	- Number of hospital beds in HP.1.1 General Hospitals - Total population per NUTS3	Available in ESTAT on NUTS2 level	Starting 2009	Every 3 years	National Statistical Institutes
III.7 new	Proximity to next hospital	%age of population within a certain distance to next hospital	- Location of hospitals	Addresses or geo codes of hospitals (ICHA-HP classification of providers of health care: HP.1.1 General hospitals)	ICHA (=International Classification for Health Accounts) http://www.oecd.org/dataoecd/49/51/21160591.pdf Page 137 Addresses or geo-codes and NUTS3 code needed Starting 2009	Every 3 years	National Statistical Institutes
III.8 new	Health & Care	nursing homes / homes for the elderly	- Number of facilities - Number of beds / places	HP.2 Nursing and residential care facilities HP.2.1 Nursing care facilities HP.2.2 Residential mental retardation, mental health and substance abuse facilities HP.2.3 Community care facilities for the elderly HP.2.9 All other residential care facilities	ICHA (=International Classification for Health accounts) http://www.oecd.org/dataoecd/49/51/21160591.pdf Page 139	Every 3 years	National Statistical Institutes

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

List of indicators/variables for NUTS level 3 data collection exercise (*)

	Issue	Indicator	Variable	Further details	Comments	Frequency	Who?
III.9 new	Proximity to next university	%age of population within a certain distance to next university	- Location of universities	Average Euclidian distance to the next university per NUTS3 area weighted with population figures	Addresses or geo-codes and NUTS3 code needed Starting 2009	Every 3 years	National Statistical Institutes

(*)all data by NUTS level 3 and by gender where applicable

REGULAMENTO (CE) N.º 315/2006 DA COMISSÃO**de 22 de Fevereiro de 2006****que aplica o Regulamento (CE) n.º 1177/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas do rendimento e das condições de vida na Comunidade (EU-SILC) no que respeita à lista de variáveis-alvo secundárias relativas às condições de alojamento**

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1177/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Junho de 2003, relativo às estatísticas do rendimento e das condições de vida na UE (EU-SILC) ⁽¹⁾, nomeadamente a alínea f) do n.º 2 do artigo 15.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1177/2003 criou um quadro comum para a produção sistemática de estatísticas do rendimento e das condições de vida na União Europeia, incluindo dados transversais e longitudinais comparáveis e actualizados sobre o rendimento e sobre o nível e a composição da pobreza e da exclusão social, aos níveis nacional e da União Europeia.
- (2) Nos termos da alínea f) do n.º 2 do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 1177/2003, são necessárias medidas de execução relativas à lista de áreas-alvo e variáveis-alvo secundárias que serão incluídas anualmente na componente transversal das EU-SILC. Para o ano de 2007,

deve ser estabelecida a lista de variáveis-alvo secundárias incluídas no módulo sobre as condições de alojamento. A lista deve ser acompanhada dos códigos das variáveis e das definições.

- (3) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Programa Estatístico,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

A lista de variáveis-alvo secundárias, os códigos das variáveis e as definições para o módulo de 2007 sobre as condições de alojamento, a incluir na componente transversal das estatísticas sobre o rendimento e as condições de vida na União Europeia (EU-SILC), são os estabelecidos no anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 22 de Fevereiro de 2006.

Pela Comissão
Joaquín ALMUNIA
Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 165 de 3.7.2003, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1553/2005 (JO L 255 de 30.9.2005, p. 6).

ANEXO

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as unidades, os modos de recolha de dados, os períodos de referência e as definições seguintes.

1. Unidades

As variáveis-alvo referem-se a dois tipos de unidades:

- Agregado familiar (todas as variáveis excepto a Mudança de alojamento)
- O respondente do agregado familiar (Mudança de alojamento)

2. Modos de recolha de dados

Para todas as variáveis-alvo, o modo de recolha de dados é a entrevista pessoal com o respondente do agregado familiar ou informação extraída de registos.

3. Períodos de referência

As variáveis-alvo referem-se a três tipos de períodos de referência:

- Habitual: um Inverno/Verão habitual, na área onde o alojamento está localizado. (Alojamento confortavelmente quente durante o Inverno. Alojamento confortavelmente fresco durante o Verão)
- Últimos dois anos (Mudou de alojamento)
- Momento corrente (Todas as outras variáveis)

4. Definições**1. Escassez de espaço no alojamento**

- a) Escassez de espaço: a variável refere-se ao que o respondente pensa/sente sobre a escassez de espaço no alojamento.

2. Instalações e equipamento do alojamento

- a) Instalações eléctricas: fios, interruptores, fichas e outras instalações eléctricas permanentes no alojamento;
- b) Canalizações/instalações para a água: canos, torneiras, esgotos e sistema de escoamento;
- c) Aquecimento central ou similar: uma unidade de alojamento é considerada como tendo aquecimento central se o aquecimento provier de um centro de aquecimento comum ou de uma instalação construída no edifício ou na unidade de alojamento, criada para fins de aquecimento, independentemente da fonte de energia. Incluem-se os radiadores eléctricos fixos, os aquecedores a gás fixos e aparelhos similares. O aquecimento deverá estar disponível na maioria das divisões;
- d) Outro aquecimento fixo: uma unidade de alojamento é considerada aquecida por «outro aquecimento fixo» quando o aquecimento fixo não for considerado como «aquecimento central ou similar». Inclui fogões de sala, aquecedores, lareiras e similares;
- e) Sem aquecimento fixo: nenhum sistema de aquecimento ou dispositivo de aquecimento fixos. Aquecimento portátil;
- f) Instalações de ar condicionado: sistemas para controlar e sobretudo para baixar a temperatura e a humidade de um espaço fechado; sistemas que mantêm o ar fresco e seco. Ventoinhas simples não são consideradas como ar condicionado;
- g) Adequado: suficiente para satisfazer os requisitos/necessidades gerais do agregado familiar. Uma instalação que esteja permanentemente avariada é considerada como inexistente. Instalações inadequadas podem ser: instalações em mau estado, perigosas, repetidamente avariadas, onde não haja energia eléctrica/pressão de água suficientes para serem utilizadas, onde a água não seja potável ou onde a disponibilidade seja limitada. Problemas temporários menores, como um entupimento, não significam que a instalação seja inadequada.

3. *Acessibilidade dos serviços básicos*

- a) *Acessibilidade*: diz respeito aos serviços utilizados pelo agregado familiar, tendo em conta as condições financeiras, físicas, técnicas e sanitárias. A acessibilidade dos serviços deve ser avaliada em termos do acesso físico e técnico, e do horário de funcionamento, mas não em termos de qualidade, preço e aspectos semelhantes;
- b) *Serviços de mercearia*: serviços que podem cobrir a maioria das necessidades diárias;
- c) *Serviços bancários*: levantar dinheiro, fazer transferências e pagar facturas;
- d) *Serviços postais*: enviar e receber correio normal e encomendas;
- e) *Transportes públicos*: autocarro, metro, eléctrico e similares;
- f) *Serviços de cuidados de saúde primários*: médico de clínica geral, centro de saúde ou similar;
- g) *Escolas do ensino obrigatório*. Se mais de uma criança no agregado familiar frequentar uma escola do ensino obrigatório, o respondente deve referir-se à que apresentar mais dificuldades.

4. *Satisfação geral com o alojamento*

- a) *Satisfação geral com o alojamento*: a variável refere-se ao que o respondente pensa/sente sobre o grau de satisfação com o alojamento em termos de resposta às necessidades do agregado familiar/opinião sobre o preço, espaço, vizinhança, distância para o trabalho, qualidade e outros aspectos.

5. *Mudança de alojamento*

- a) *Razões relacionadas com a família*: mudança do estado civil/de companheiro(a). Criação de um agregado familiar próprio. Acompanhar o companheiro(a)/pais. Obter melhores condições escolares ou de saúde para os filhos ou outras pessoas dependentes;
- b) *Razões relacionadas com o emprego*: início de novo emprego ou transferência de um emprego já existente. Procura de trabalho ou perda de emprego. Estar mais próximo do emprego/ter mais facilidade de transportes. Reforma/aposentação;
- c) *Razões relacionadas com o alojamento*: desejo de mudar de alojamento ou de regime de ocupação do mesmo. Vontade de ter um(a) casa/apartamento novo(a) ou melhor. Procura de melhor vizinhança/menos criminalidade;
- d) *Despejo/arresto*: obrigado a mudar por motivos judiciais;
- e) *Proprietário não prolongou o contrato*: não renovação de contrato, contrato de curto prazo;
- f) *Razões financeiras*: problemas com o pagamento da renda/hipoteca;
- g) *Outras razões*: frequentar ou sair de faculdade/universidade, razões de saúde e outras;
- h) O período de referência é «os últimos dois anos». Se tiver havido diversas mudanças de alojamento, deve ser indicada a razão principal para a mudança mais recente.

5. **Transmissão dos dados ao EUROSTAT**

As variáveis-alvo secundárias sobre as «condições de alojamento» serão enviadas ao EUROSTAT no ficheiro de dados dos agregados familiares (H) após as variáveis-alvo primárias.

ÁREAS E LISTA DE VARIÁVEIS-ALVO

Módulo 2007 Condições de alojamento

Nome da variável	Código	Variável-alvo
<i>Escassez de espaço no alojamento</i>		
MH010		Escassez de espaço no alojamento
	1	Sim
	2	Não
MH010_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
<i>Instalações e equipamento do alojamento</i>		
MH020		Instalações eléctricas adequadas
	1	Sim
	2	Não
MH020_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Sem electricidade/instalações)
MH030		Canalizações/adequadas para a água
	1	Sim
	2	Não
MH030_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Sem água corrente/instalações)
MH040		Alojamento equipado com instalação de aquecimento
	1	Sim — Aquecimento central ou similar
	2	Sim — Outro aquecimento fixo
	3	Não — Sem aquecimento fixo
MH040_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
MH050		Alojamento confortavelmente quente durante o Inverno
	1	Sim
	2	Não
MH050_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
MH060		Alojamento equipado com instalação de ar condicionado
	1	Sim
	2	Não
MH060_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
MH070		Alojamento confortavelmente fresco durante o Verão
	1	Sim
	2	Não
MH070_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta

Nome da variável	Código	Variável-alvo
<i>Satisfação geral com o alojamento</i>		
MH080	1	Satisfação geral com o alojamento Muito insatisfeito(a)
	2	Algo insatisfeito(a)
	3	Satisfeito(a)
	4	Muito satisfeito(a)
MH080_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
<i>Acessibilidade dos serviços básicos</i>		
MH090	1	Acessibilidade de serviços de mercearia Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH090_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Não utilizados pelo agregado familiar)
MH100	1	Acessibilidade de serviços bancários Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH100_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Não utilizados pelo agregado familiar)
MH110	1	Acessibilidade de serviços postais Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH110_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Não utilizados pelo agregado familiar)
MH120	1	Acessibilidade de transportes públicos Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH120_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Não utilizados pelo agregado familiar)

Nome da variável	Código	Variável-alvo
<i>Acessibilidade dos serviços básicos</i>		
MH130		Acessibilidade dos serviços de cuidados de saúde primários
	1	Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH130_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Não utilizados pelo agregado familiar)
MH140		Acessibilidade de escola do ensino obrigatório
	1	Com grande dificuldade
	2	Com alguma dificuldade
	3	Com facilidade
	4	Com muita facilidade
MH140_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (Nenhuma criança em escola do ensino obrigatório)
<i>Mudança de alojamento</i>		
MH150		Mudança de alojamento
	1	Sim
	2	Não
MH150_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
MH160		Razão principal para a mudança de alojamento
	1	Razões relacionadas com a família
	2	Razões relacionadas com o emprego
	3	Razões relacionadas com o alojamento
	4	Despejo/arresto
	5	Proprietário não prolongou o contrato
	6	Razões financeiras
	7	Outras
MH160_F	1	Variável preenchida
	-1	Em falta
	-2	nd (MH150 não = 1)

ACTA

8ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

Aos 27 dias do mês de Janeiro do ano de 2011, pelas 14h30, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (MOPTC), na Rua da Prata, nº 8, em Lisboa, a 8ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Dora Ferreira
- **DGOTDU/MAOT** Arq. Ricardo Gaspar
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 7.ª reunião;**
2. **Informação sobre a apresentação do Relatório de progresso do Grupo de Trabalho na 5ª reunião da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial.**
3. **Planeamento das acções a desenvolver em 2011.**
4. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da acta da 7ª reunião

A acta da 7ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Informação sobre a apresentação do Relatório de progresso do Grupo de Trabalho na 5ª reunião da Secção Permanente de Estatísticas de Base Territorial;

Foi feita referência ao destaque dado pela Presidente da Secção Permanente, Dr^a Manuela Proença, à necessidade de aprofundar os aspectos ligados aos pontos focais relevantes para a acessibilidade e mobilidade, à importância de se retomar o projecto GEOEQUIPE criando-se assim condições para o enriquecimento dos elementos considerados estruturantes do SI associado à mobilidade territorial (nomeadamente na matéria referente aos equipamentos) e à necessidade de ajustar a calendarização do Plano de Actividades para 2011 de modo a que o GTMobilidade apresente o seu Relatório Final até Outubro próximo.

O INE referiu que também o Observatório do QREN destacou a importância do trabalho desenvolvido pelo GTMT.

3. Planeamento das acções a desenvolver em 2011

Foi distribuído pelos presentes uma proposta de calendário para a execução do Plano de Actividades de 2011 onde se prevê a conclusão dos trabalhos em Outubro próximo (em anexo). As actividades directamente relacionadas com os indicadores e a sistematização das fontes para fornecimento de informação (Pontos 1, 2 e 3) deverão estar concluídas até ao verão; a proposta e o Relatório Final serão elaborados no tempo remanescente.

O INE considerou que o Grupo de Trabalho deverá primeiro definir quais os equipamentos que pretende estudar e só posteriormente terá de modelizar os dados. O DPP, estando genericamente de acordo, pronunciou-se pelo entrosamento e sobreposição de diferentes fases, referindo nomeadamente a questão de avançar com os indicadores independentemente da definição dos pontos focais estar estabilizada, uma vez que não está ainda definido formalmente o conjunto dos pontos focais a considerar. Assim, o DPP sugeriu que os pontos 1.1, 1.2 e 1.3 fossem desenvolvidos simultaneamente em Fevereiro e Março, pois a clarificação dos vários indicadores não depende dos pontos focais seleccionados e, alguns dos indicadores descritos, poderão ser utilizados para aferir a acessibilidade a vários tipos de pontos focais.

O INE reforçou esta questão da operacionalização dos indicadores referindo a diferente relação que os mesmos indicadores podem ter com pontos focais diversos.

O GPERI/MOPTC referiu a conveniência de começar por definir o nível de desagregação dos equipamentos de acordo com as necessidades de cada uma das entidades que integram o GT.

O DPP considerou razoável o lote de indicadores já recolhido, sem prejuízo de considerar como mais fraco o conjunto relativo à coesão territorial, tendo por isso sugerido a preparação de uma proposta revista de indicadores por parte das entidades com particulares responsabilidades na matéria, nomeadamente a DGOTDU e o IFDR.

O INE referiu a importância da definição da escala de trabalho e o seu impacto na definição dos indicadores. Referiu igualmente como sequência do trabalho a avaliação e revisão dos indicadores, a identificação dos equipamentos e pontos focais em linha com as três perspectivas de Sustentabilidade Ambiental, Competitividade e Coesão Territorial. Assim, de uma forma consensual, foi considerado que deveria ser efectuada a análise das necessidades em matéria de indicadores, elementos estruturais e pontos focais, por temas e pela ordem acima enunciada. Um tema por mês e sem compartimentação rígida. Relativamente à Coesão Territorial, foi sugerido à DGOTDU a análise dos indicadores que existam e/ou que sejam necessários.

O INE referiu igualmente que tem uma lista hierarquizada de centros urbanos, resultado da CESAP - carta de equipamentos sociais de apoio à população, considerando todavia que tal lista faz mais sentido constituir um resultado do sistema de informação que como dado apriorístico. O DPP concordou com, esta abordagem.

O IFDR ficou de enviar a lista de equipamentos utilizada para a monitorização física do QREN, como contributo para o trabalho a desenvolver com vista à definição dos equipamentos a considerar.

Como conclusão deste ponto foi referida a necessidade de afectação das tarefas a desenvolver e a reformulação do Plano de Actividades.

3. *Outros assuntos*

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **1 de Março**, pelas **14h30**, no **INE**.

EM ANEXO: Cronograma do Plano de Actividades 2011

ANEXO

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2011

ATIVIDADES		JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
1.1	Rever/Avaliar a ligação entre os indicadores e os elementos estruturantes no que respeita à designação e variáveis elementares;	X	X	X	X								
1.2	Completar a Matriz de Indicadores em todas as vertentes;	X	X	X	X								
1.3	Identificação pelo INE dos indicadores disponíveis no sistema estatístico nacional, e dos casos de não cobertura total e de cobertura parcial, quantitativa e qualitativa;		X	X	X								
2.	Hierarquização dos indicadores por grau de importância da necessidade e por possibilidade de obtenção;				X	X							
3.	Sistematização de fontes administrativas ou outras para fornecimento de informação;				X	X							
4.	Definir e priorizar os novos produtos ou operações estatísticas a incorporar no sistema estatístico nacional;						X	X					
5.	Produção do Relatório Final;									X	X		

ACTA

9ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 1 do mês de Março do ano de 2011, pelas 14h30, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística, a 9ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Dora Ferreira
- **DGOTDU/MAOT** Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 8.ª reunião;**
2. **Análise da Matriz de indicadores reavaliada e dos pontos focais**
3. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da Acta da 8.ª reunião;

A acta da 8ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Análise da Matriz de indicadores reavaliada e dos pontos focais

2.1 Discussão sobre os pontos focais

A discussão sobre os pontos focais iniciou-se com a proposta da DGOTDU em alterar a designação de “*ponto focais - equipamentos de utilização colectiva*” para apenas “*pontos focais*”, uma vez que o âmbito adoptado no GTMT não será necessariamente coincidente com o formalizado no Decreto Regulamentar n.º 9/2009, de 29 de Maio, que define os “*Conceitos técnicos do ordenamento do território e urbanismo a utilizar nos instrumentos de gestão territorial*”. Esta proposta foi aceite pelo GTMT.

O IFDR apresentou sumariamente as fichas de Indicadores Comuns Nacionais (ICN) associados aos Programas Operacionais do QREN e directamente relacionados com a selecção de pontos focais (enviados previamente aos restantes membros do GT): estabelecimentos de ensino, equipamentos sociais, equipamentos desportivos, e equipamentos culturais e agregações adoptadas para a construção de indicadores de realização. No que diz respeito aos equipamentos escolares, o INE referiu que, não obstante a agregação conforme proposta formalizada no âmbito do QREN para a apresentação de resultados dos indicadores, seria importante manter os pontos focais individualizados de acordo com a tipologia de estabelecimentos de ensino definida pelo GEPE/ME. O INE propôs-se visitar a lista de pontos focais da área da educação não superior para garantir que está de acordo com a classificação em vigor do GEPE/ME.

Da análise dos equipamentos culturais considerados no âmbito do QREN enviados pelo IFDR resultou a agregação dos teatros com os cineteatros num ponto focal único.

O IFDR propôs a criação do ponto focal “*áreas de acolhimento empresarial*”, onde deveriam ser incluídos os “*parques industriais*”. Assim, o ponto focal “*áreas industriais*” foi extinto. O IFDR ficou de recuperar a definição de “*áreas de acolhimento empresarial*” nos regulamentos do QREN.

A este respeito a DGOTDU questionou onde ficariam os Parques de Ciência e Tecnologia e o DPP referiu que os Centros de Ciência Viva funcionam como espaços de divulgação de Ciência, não devendo, por isso, estar associados aos equipamentos do Tipo “*Investigação e Desenvolvimento*”. Foi também discutida a relevância da análise dos “*Laboratórios*”. O IFDR, concordando com as dúvidas levantadas pelo DPP, sugeriu manter os Centros de Ciência Viva pela sua relevância no âmbito do QCAIII e colocá-los no âmbito da Cultura e Lazer .

O INE propôs retirar o conceito “*outro comércio*” da lista de pontos focais, uma vez que os equipamentos englobados nesta designação já estão incluídos no “*conjunto comercial*”.

O DPP referiu a necessidade de fazer a distinção entre, por um lado, as paragens rodoviárias interurbanas e, por outro, as “*intraurbanas*” e “*suburbanas*” e, distinguido entre estas, as que detêm dispositivos de indicação dos tempos de espera, o que permitiria acompanhar os indicadores sugeridos pelo DPP. O INE acrescentou que esta distinção ao nível dos pontos focais poderia implicar a dupla contabilização da informação, uma vez que existem paragens que conjugam as duas valências e defendeu que esta distinção se fizesse com um atributo associado ao ponto georreferenciado. No seguimento desta discussão, a DGOTDU referiu a importância de distinguir paragens intraurbanas, paragens interurbanas e paragens suburbanas, às quais devem ser acrescentados os respectivos tempos de espera. A DGOTDU acrescentou ainda que esta classificação deve ser adoptada para o modo ferroviário e modo rodoviário.

O GTMT acordou que, independentemente do modelo de dados que venha a ser adoptado, as diferenciações propostas deviam ficar formalizadas na lista de pontos focais.

O GTMT acordou também a introdução das áreas urbanas, cf definidas na Tipologia de áreas urbanas, na base de pontos focais, uma vez que estes territórios constituirão base para a definição de alguns dos indicadores de acessibilidade.

Na discussão acerca dos pontos focais relativos à “*Segurança Social e do Trabalho*”, o INE referiu a orientação sectorial assumida no projecto GEOEQUIP e que esta orientação deveria ser avaliada no âmbito dos objectivos do GTMT. O INE referiu ainda a necessidade de se verificar se o relatório do GEOEQUIP apresentava um maior nível de desagregação para as entradas associadas à “*Segurança Social e Trabalho*” já que a tabela retida para o GTMT limitava-se à síntese de prioridades de implementação constantes na proposta à SEOT. A DGOTDU disponibilizou-se para enviar o documento do GEOEQUIP.

Neste âmbito, foi também discutida a necessidade de incluir os Centros de Segurança Social, os Centros de Emprego, as Repartições de Finanças e a Loja do Cidadão/Balcão Único. O DPP referiu ainda necessidade de equacionar os pontos focais relativos aos cuidados paliativos e hospitais das misericórdias no âmbito das respostas a “*idosos*”.

O DPP reforçou o contexto distinto de desenvolvimento do projecto GEOEQUIP face aos objectivos do GTEMT. Ficou acordado que cada um dos constituintes do GTMT avaliaria a pertinência dos pontos focais a reter no âmbito do GTMT:

- INE- Turismo, Comércio, Comunicações e Transportes, Educação (Ensino), Cultura e Lazer.
- IFDR- Saúde e Desporto
- GPERI/MOPTC- Segurança Social e Trabalho
- DPP- Ambiente (ilhas ecológicas)
- DGOTDU - Justiça

2.2 Discussão sobre os indicadores

O GPERI sugeriu que cada indicador fosse discutido individualmente, em conjunto pelo Grupo, sugestão que foi acatada. Deste modo, a discussão iniciou-se com base nos indicadores definidos pelo GPERI/MOPTC. Em termos de apreciação global, o DPP chamou a atenção para os diferentes entendimentos, nos indicadores já apresentados, do item “Pertinência / Contexto de utilização” dos indicadores, considerando que se devem apontar possíveis utilizações, que não a mera divulgação e respectivos suportes, ainda que não se possa ser exaustivo.

Número de passageiros/linha e períodos de horário - o DPP referiu a necessidade de se desagregar esta informação por dias úteis/fins-de-semana e horas de ponta/horas “mortas”. O INE referiu a inexequibilidade de conseguir esta informação para todos os meios de transporte. O DPP referiu que os indicadores são, nesta fase, uma base de intenções, a avaliar posteriormente.

Número de passageiros transportados por linha e Passageiros-quilómetro transportados por linha - o DPP referiu que também este indicador deveria ser desagregado em dias úteis/fins-de-semana e horas de ponta/horas “mortas”.

A DGOTDU salientou que existem um conjunto de propostas de indicadores que constituem uma mera contagem de determinado fenómeno e que, neste contexto, a designação mais correcta seria “variáveis” em vez de “indicadores”. O GTMT acordou reavaliar a pertinência deste tipo de indicadores e respectiva forma de operacionalização, não obstante ter ficado claro que, em alguns casos, o que se pretende é de facto um indicador do tipo contagem, em valor absoluto.

Número de ligações directas entre centros urbanos por rodovia e número de ligações directas por modo de transporte por ferrovia- o DPP referiu a necessidade de se distinguir entre dias úteis/fins-de-semana. O INE questionou se, no caso do modo ferroviário, se tratavam de ligações sem paragens

ou, apenas, existência de ligação. O GPERI confirmou tratar-se da segunda hipótese, devendo as ligações directas ser interpretadas como não existência de transbordo.

Taxa de motorização - O INE referiu que este indicador não está disponível no SEN. Sugeriu, por isso, que o campo “Tipo de disponibilidade” passasse a assumir a posição “2. Apenas informação de base disponível” e que o campo “Fonte de informação” não referisse o INE.

Número de Táxis - O INE referiu que disponibiliza esta informação por distrito, mas as licenças são feitas ao nível municipal, pelo que os dados poderão ser apurados por município. Com base nas especificações deste indicador na matriz, o INE questionou sobre a interpretação que estava a ser feita do campo “cobertura territorial (âmbito territorial da cobertura)”: e.g. Distritos. O GTMT acordou que este campo deveria ser preenchido em função da desagregação territorial da informação já disponibilizada e o âmbito territorial da cobertura (e.g. Distritos do Continente). A entrada “Cobertura Territorial” na Matriz de indicadores será revisitada nesta perspectiva.

Três indicadores de investimento (infra-estruturas rodoviárias, material circulante ferroviário, infra-estruturas ferroviárias) – O INE solicitou que fossem especificados os níveis de “desagregação territorial máxima para difusão”, constantes na matriz como “regional” e que fossem validadas as empresas que surgem como “fonte de informação”, uma vez que existem empresas que executam investimento e não estão contempladas neste campo. O DPP salientou ainda a necessidade de distinguir o investimento em novas aquisições do investimento corrente de conservação e beneficiação.

O GPERI ficou de reformular a formalização destes três indicadores na matriz, indicando ainda, e por recurso aos indicadores enviados pelo IFDR, a inclusão de indicadores em km relativos às infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias.

Tempo médio de acesso em transporte particular – O DPP e a DGOTDU sugeriram que não se adoptasse o indicador de acessibilidade considerando os níveis dos Centros Urbanos uma vez que os critérios de definição das hierarquias dos centros urbanos nos PROTs não são homogéneos entre as diferentes regiões e que o DPP já havia concordado que a hierarquização dos centros urbanos deveria resultar dos níveis de dotação de cada centro urbano, procurando-se definir indicadores de acessibilidade agregada. O INE sugeriu que esta entrada fosse segmentada na matriz em função do número de indicadores que a compõe. A discussão conduziu aos seguintes indicadores: média de tempo de acesso entre sedes de concelho (a definir o critério de sede de concelho); média de tempo de acesso entre centros urbanos (considera-se o conceito de “área urbana” cf definido na Tipologia

de áreas urbanas); média de tempo de acesso das “áreas urbanas” às sedes das áreas metropolitanas.

Foram também discutidos os problemas para a determinação do ponto de origem e ponto de destino e a forma de apresentação do indicador: matriz “um para um” ou vector “um para muitos”. Tendo em consideração a discussão suscitada por este indicador, o GPERI ficou de reformular a sua formalização na matriz de indicadores.

Tempo médio de acesso em transporte colectivo - Para além das questões que decorrem do indicador anterior, o DPP sugeriu ainda que a informação fosse desagregada por modo de transporte e por tempo de viagem. O GPERI ficou de reformular a sua formalização na matriz de indicadores.

Tempo médio de acesso às capitais europeias (transporte rodoviário e ferroviário) - este indicador foi debatido por todo o GTMT e equacionou-se a hipótese de reduzir o indicador à distância entre Lisboa e Madrid. O GPERI propôs que este indicador medisse o acesso entre as principais cidades portuguesas (Lisboa e Porto) às principais cidades ibéricas.

Tempo médio de acesso por via marítima - o DPP reforçou a importância deste indicador em razão do projecto “*Auto-estradas do Mar*” que valoriza as ópticas da sustentabilidade ambiental e da competitividade territorial, salientando as diferenças do seu significado para passageiros e mercadorias, sugeriu que este indicador fosse operacionalizado apenas para o transporte de contentores. O INE questionou se este indicador aferia a acessibilidade potencial ou efectiva. O GTMT acordou que o indicador seria operacionalizado com base na informação da oferta disponibilizada pelos operadores (acessibilidade potencial).

Pela discussão suscitada por estes três indicadores (*Tempo médio de acesso às capitais europeias - transporte rodoviário e ferroviário; e Tempo médio de acesso por via marítima*), o GPERI irá reavaliar a sua operacionalização e respectiva formalização na matriz de indicadores.

Frequência média do serviço de metropolitano- todo o grupo de trabalho concordou em distinguir dias úteis/fins-de-semana.

O DPP sugeriu que se acrescentasse um novo indicador: “***ligações directas entre Portugal e as restantes cidades mundiais por modo aéreo***”. O INE acrescentou que este indicador deve ter em

conta as etapas de voos entre as várias cidades, aferindo exclusivamente as ligações directas entre cidades.

3. Outros assuntos

Ficou decidido que na próxima reunião serão discutidos os indicadores do IFDR e do DPP. Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **31 de Março**, pelas **14h30**, no **INE**.

ACTA

10ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 31 do mês de Março do ano de 2011, pelas 14h30, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística, a 10ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins, Dr.ª Dora Ferreira e Dr.ª Ana Gonçalves
- **DGOTDU/MAOT** – Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 9.ª reunião;**
2. **Análise da Matriz de indicadores reavaliados e dos pontos focais;**
3. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da Acta da 9.ª reunião;

A acta da 9ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Análise da Matriz de indicadores reavaliados e dos pontos focais

2.1 Discussão sobre os pontos focais

A discussão sobre os pontos focais iniciou-se com a proposta do INE sobre os estabelecimentos de ensino não superior, enviada previamente por correio electrónico, que resultou da análise de legislação sobre a tipologia dos estabelecimentos de ensino. A proposta era próxima da adoptada no projecto GEOEQUIP, para os equipamentos ligados à Educação e Ensino Não Superior.

O IFDR referiu, que no âmbito do Regulamento específico “Requalificação da Rede Escolar do Ensino Básico e da Educação”, está previsto o co-financiamento pelo QREN, de Centros Escolares do 1.º Ciclo do Ensino Básico e da Educação Pré-Escolar. Referiu ainda que de acordo com a troca de impressões com as Autoridades de Gestão aquando da negociação dos Indicadores Comuns Nacionais do QREN (FEDER e Fundo de Coesão), lhe foi transmitido não ser possível reportar diferenciadamente os Jardins de Infância das Escolas Básicas Integradas devido ao próprio conceito de Centro Escolar, que muitas vezes num mesmo estabelecimento reúne os dois níveis de ensino.

A DGOTDU considera que o conceito de Centro Escolar pode incluir outros níveis, podendo deturpar a informação de base. Tem que se definir a necessidade dessa desagregação, Jardim de Infância, Escola Básica e Educação Pré-Escolar.

O Grupo de trabalho concordou em diferenciar o público do privado, no que se refere aos equipamentos ligados à Educação e Ensino Não Superior.

O INE argumentou que poderão ser atribuídos vários atributos para os diferentes níveis de ensino e que existem pontos focais que poderão ter um ou dois níveis, dependendo dos atributos disponíveis.

Procurando esclarecer o que está em causa na determinação das acessibilidades, o DPP colocou as seguintes questões:

- O que é importante é o acesso a uma unidade física (ex. escola básica) ou o acesso a uma determinada função (atributo) sendo que uma unidade física pode prestar mais do que uma função?
- O ponto focal define-se pela unidade física ou pela função ou cada uma das funções prestadas pela unidade física?

Tanto a DGOTDU como o INE frisaram que, para efeitos da Gestão do Território, interessam as funções.

Relativamente ao Ensino Superior, o INE, referiu que a divisão adoptada pelo SEM, apenas diferenciava o Ensino Público e Privado e o Ensino Universitário e/ou Politécnico.

Todos os representantes concordaram numa versão mais simplificada da metodologia do GEOEQUIP, no que se refere ao Ensino Superior.

O DPP, o IFDR, a DGOTDU, o GPERI e o INE concordaram que deverá existir uma distinção entre ensino público e privado, o que pode ser introduzido no modelo de dados como atributos dos equipamentos de Ensino Superior (e Não Superior).

O DPP considera que a distinção entre público e privado é muito importante, pois para além dos custos de distância, há também o custo económico relacionado com a prestação do serviço. Embora a lógica da função, seja a mesma no Ensino Superior Público e no ensino Superior Privado.

No que se refere ao tema Segurança Social, e após consulta ao ISS, foram identificados pelo GPERI como pontos focais os seguintes equipamentos: Creches (até aos três anos); Jardins-de-Infância (a partir dos três anos); Lares de infância e juventude; Estabelecimentos de apoio a crianças e jovens (essencialmente disfuncionais); Centro de apoio a toxicodependentes; Lares de idosos; Centros de assistência social e paroquial e centro de emprego e formação profissional.

Ainda neste tema das respostas sociais ficou decidido por unanimidade, que os Jardins-de-Infância passariam a fazer parte do tema da Educação e Ensino Superior.

No tema Justiça, a DGOTDU sugeriu os seguintes pontos focais: Tribunais; Estabelecimentos prisionais; Conservatória do Registo Civil; Conservatória do Registo Predial; Conservatória do Registo Comercial; Conservatória do Registo de Veículos; Cartórios Notariais; e Lojas do Cidadão.

Poderão ainda ser adicionados os Centros Educativos, geridos pela Direcção Geral de Reinserção Social.

A DGOTDU explicou que a lógica seguida para a escolha dos equipamentos referentes ao tema Justiça, foi: *“O que poderá originar fluxos da população?”*

Segundo a DGOTDU, o equipamento “Loja do Cidadão” em si, é um ponto focal que origina muitos fluxos. O IFDR sugeriu como ponto focal, neste âmbito, os centros multiserviços e os balcões únicos,

uma vez que no âmbito do QREN o indicador comum nacional relativo às lojas do cidadão inclui também os centros multiserviços e os balcões únicos, por sugestão das Autoridades de Gestão aquando da negociação do mesmo.

No caso das Conservatórias, segundo a DGOTDU, existem locais que juntam vários serviços como o tribunal ou o notário, no tratamento dos dados em ambiente SIG, estas valências podem ser identificadas como atributos do elemento que constitui o ponto focal.

No que se refere aos Pontos focais relativos à Saúde, foi aprovada a proposta apresentada pelo IFDR com as seguintes sugestões:

- O INE e a DGOTDU sugeriram que as farmácias fossem classificadas na área da Saúde, uma vez que eram frequentadas em caso de necessidade e não por mero comércio. O que mereceu o consenso do grupo de trabalho.
- O DPP sugeriu que os hospitais poderiam ser distinguidos pelo facto de serem ou não integrados no SNS, uma vez que isso é relevante para o custo do acesso à função.
- Para a DGOTDU, a saúde mental deveria integrar os hospitais especializados.

Neste sentido, foram definidos os seguintes pontos focais na área da Saúde:

- Estabelecimentos hospitalares (integrados e não integrados no Serviço Nacional de Saúde/ Gerais e especializados);
- Unidades de saúde familiar, centros de saúde e extensões de saúde
- Unidades de Cuidados Paliativos e Continuados
- Farmácias

Em termos de pontos focais relativos ao Desporto, cuja tipologia teve por base o Decreto-lei nº 317/97 de 25/11, que define o regime de instalação e funcionamento das instalações desportivas de uso público, foi aprovada a proposta apresentada pelo IFDR que considera três tipologias: Instalações desportivas, Instalações desportivas especializadas e Instalações especiais para o espectáculo desportivo, sendo excluídas as instalações de base recreativa (vide tabela apresentada no ponto 2.2).

No tema Ambiente, foram identificados pelo DPP como pontos focais os ecopontos e outros pontos de recolha selectiva, uma vez que estes têm um contributo ambiental positivo, obrigando à mobilidade dos indivíduos. Na consideração da recolha porta a porta, em que não há deslocação do cidadão, não há propriamente ponto focal, mas, em termos da acessibilidade a essa recolha, convirá obter indicadores relativos à incidência populacional desse método em cada nível territorial.

Nos Temas Cultura e Lazer, mantêm-se válidos os pontos focais do GEOEQUIP, no entanto não foi possível encontrar a legislação que estruturasse este tipo de equipamentos.

O INE apresentou uma lista actualizada de pontos focais relativos a Transportes, Turismo, Comércio e Comunicações. Concluiu-se que as marinas e as praias ficariam mais bem enquadradas na função Cultura e Lazer.

Foi colocada a hipótese, pelo INE, de se excluir os pontos focais associados à mobilidade essencialmente empresarial, decorrente, por exemplo, do transporte de mercadorias.

O DPP lembrou que o estudo não abrange os fluxos de mercadorias, mas sim a mobilidade e acessibilidades.

O INE propôs retirar da lista de pontos focais o entreposto grossista, uma vez que sai do âmbito do trabalho do grupo. Esta proposta foi aprovada por unanimidade.

2.2. Quadro Resumo dos pontos focais

Na presente acta, apresenta-se um quadro com os pontos focais apresentados e rectificados.

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)	GEOEQUIP
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Administração Pública	Câmara Municipal	Paços do Concelho	X
			Balcões de Atendimento	
		Junta de Freguesia		X
		Posto de Turismo		X
		Loja do Cidadão		X
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Cemitérios	Cemitérios		X
INE	Comércio	Mercado Abastecedor		X
		Mercado Municipal		X
		Conjunto Comercial (centro comercial, retail park, outlet centre e centros temáticos)		
		Supermercado / Hipermercado / Unidade comercial de dimensão relevante de retalho não alimentar		
		Parque de Exposições		X
		Postos de abastecimento de combustíveis		
INE	Cultura e Lazer	Auditório		X
		Biblioteca		X
		Cinema		X
		Museu		X
		Teatro		X
		Jardim	Botânico	X
			Zoológico	X
		Galeria de Arte		
		Local de culto religioso		
		Centro de Ciência Viva		X
		Praia / Zonas Balneares	Águas Interiores	
			Águas costeiras e de transição	
		Marinas		

IFDR	Desporto	Instalações desportivas de base formativas	Grandes campos de jogos para Futebol, Râguebi e Hóquei em campo	X
			Pistas de atletismo regulamentares	X
			Salas de desporto e pavilhões polivalentes	X
			Instalações normalizadas de pequenos jogos polidesportivos, campos de ténis e ringues de patinagem ao ar livre	X
			Piscinas de aprendizagem, piscinas desportivas e piscinas polivalentes, ao ar livre ou cobertas	X
		Instalações desportivas especializadas	Salas de desporto apetrechadas e destinadas exclusivamente a uma modalidade;	X
			Instalações de tiro com armas de fogo;	X
			Instalações de tiro com arco;	X
			Campos de golfe;	X
			Pistas de ciclismo;	X
			Picadeiros, campos de equitação e pistas hípcas de obstáculos;	X
			Instalações para desportos motorizados	
			Pistas de remo, pistas de canoagem e outras instalações para desportos náuticos	
		Instalações especiais para o espectáculo desportivo	Estádios integrando campos de grandes jogos ou pistas de atletismo;	X
			Hipódromos contendo pistas de obstáculos ou de corridas;	X
			Velódromos;	X
			Autódromos, motódromos e kartódromos;	X
			Estádios aquáticos e complexos integrando piscinas para competição	
			Estádios náuticos e instalações integrando pistas de competição de remo ou canoagem	
INE	Educação e Ensino Não Superior	Educação Pré-escolar	Jardim Infância (JI) - Público e/ou Privado	X
		Escola Básica	1.º Ciclo (EB1) - Público e/ou Privado	X
			1.º Ciclo com Jardim Infância (EB1/JI) - Público e/ou Privado	X
			1.º e 2.º Ciclos (EB12) - Público e/ou Privado	X

			2.º Ciclo (EB2) - Público e/ou Privado	X
			2.º e 3.º Ciclos (EB23) - Público e/ou Privado	X
		Escola Secundária	Público e/ou Privado	X
		Escola Artística	Público e/ou Privado	X
		Escola Profissional	Público e/ou Privado	X
INE	Educação e Ensino Superior	Ensino Superior	Universitário - Público e/ou Privado	X
			Politécnico - Público e/ou Privado	X
INE	Empresas	Áreas de Acolhimento Empresarial		
		Agências Bancárias		X
DGOTDU	Justiça	Cartório Notarial		X
		Conservatória do Registo	Civil	
			Predial	
			Comercial	
			Veículos	
		Estabelecimento Prisional		X
		Tribunal		X
		Centro Educativo		
IFDR	Saúde	Estabelecimentos Hospitalares	Integrados no SNS (Geral e Especializado)	
			Não integrados no SNS (Geral e Especializado)	
		Unidades de saúde familiar, centros de saúde e extensões de saúde		
		Unidade de Cuidados Paliativos e Continuados	Integrados e não integrados no SNS	
		Farmácias		
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Segurança Pública	Posto	GNR	X
		Esquadra	PSP	X
			Polícia Municipal	X
		Capitania - Polícia Marítima		
		Quartel Bombeiros		X
GPERI	Segurança Social e do Trabalho	Creches (até aos três anos)		
		Lares de infância e juventude		
		Estabelecimentos de apoio a criança e jovens (essencialmente disfuncionais)		

		Centro de apoio a toxicodependentes		
		Lares de idosos		
		Centros de assistência social		
		Centros sociais e paroquiais		
		Centro de emprego		
		Centro de formação profissional		
INE	Transportes	Rodoviários	Paragem Rodoviária de Transportes Intra Urbanos e Suburbanos (com e sem dispositivo de tempo de espera)	
			Paragem Rodoviária de Transportes Interurbanos	
			Praça de Táxis	
			Terminal Rodoviário de Passageiros	
			Terminal Rodoviário de Mercadorias	
			Nó de AE	
			Áreas de Serviço de AE	
			Parques de Estacionamento Públicos	
		Ferroviários	Estação	
			Apeadeiro	
			Terminal Ferroviário de Mercadorias	
		Marítimos	Porto Marítimo	
			Porto Fluvial	
			Porto de Pesca	
		Aéreos	Aeroporto Internacional	
			Aeródromo	
		Plataforma Intermodal		
INE	Comunicações	Estações e postos de correio		
INE	Turismo	Hotel		X
		Apartamento (Aparthotel)		X
		Pensão (Pensão - Residencial, Albergaria)		X
		Estalagem		X

		Motel		X
		Parque de Campismo		X
		Restaurante Típico		X
		Pousada		X
		Pousada da Juventude		X
		Turismo Espaço Rural		X
DPP	Ambiente	Recolha Selectiva de Lixo	Ecopontos	
			Recolha Selectiva Directa	

2.2 Discussão sobre os indicadores

Ficou decidido que a discussão sobre os indicadores propostos pelo DPP sobre a Coesão, seriam os primeiros a serem analisados, ficando os restantes indicadores (Competitividade e Ambiente) para serem analisados numa próxima reunião.

No primeiro indicador de Coesão, **“% de população com tempo de acesso ao emprego/escola inferior a 30 minutos”**, foi proposto pelo grupo uma alteração ao critério temporal, em vez de ser inferior a 30 minutos, ser por classes de tempo. Proposta aprovada por unanimidade.

No quinto indicador **“ Densidade rodoviária e ferroviária”**, face às objecções apresentadas relativamente à consideração do transporte ferroviário, o DPP propôs retirar-se a densidade ferroviária, ficando apenas a densidade rodoviária. Proposta aprovada por unanimidade.

No décimo segundo indicador **“Acessibilidade de indivíduos com mobilidade condicionada no acesso a edifícios”** ficou decidido pelo grupo, que a descrição do método de cálculo do Indicador seria a seguinte:

Número de edifícios que:

1. Têm rampas de acesso.
- ~~2.~~ Não têm rampas de acesso, mas é acessível.
3. Não tem rampas de acesso e não é acessível.

E por último, no décimo sétimo indicador **“ Incidência dos acidentes com peões e ciclistas”**, a descrição do indicador foi alterada para **“ Avaliar a segurança da circulação pedestre e ciclável”** e nas observações foi acrescentado que **“A informação actual só se refere a acidentes nas vias rodoviárias e ferroviárias, não abrangendo vias cicláveis e pedestres”**.

Houve ainda acertos na periodicidade da disponibilidade de informação e nas fontes de informação. A este propósito foi esclarecido pelo DPP ter o entendimento que a fonte de informação não será apenas a fonte primária, mas também os suportes secundários quando estes não se limitam a repetir os primeiros.

Anexa-se a matriz com os Indicadores de Coesão rectificados.

3. Outros assuntos

Ficou decidido, que na próxima reunião serão discutidos os indicadores do DPP.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **28 de Abril**, pelas **14h30**, no **INE**.

ACTA

11ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 28 do mês de Abril do ano de 2011, pelas 14h30, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística, a 11ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Ana Gonçalves
- **DGOTDU/MAOT** – Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 10.ª reunião;**
2. **Continuação da análise da Matriz de indicadores e dos pontos focais;**
3. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da Acta da 10.ª reunião;

A acta da 10ª reunião foi aprovada após alguns ajustamentos à proposta distribuída previamente à reunião, a saber: reposição do parágrafo sobre o que está em causa na determinação das acessibilidades, alterado pelo GPRI; considerar como pontos focais para a área “justiça” os propostos pela DGOTDU e aprovados em reunião do GT; na tabela anexa à Acta considerar como pontos focais para a área “saúde” os propostos e aprovados na 10.ª reunião.

2. Continuação da análise da Matriz de indicadores e dos pontos focais;

2.1 Discussão sobre os pontos focais

A discussão sobre os pontos focais iniciou-se com a proposta do INE sobre os estabelecimentos de cultura e lazer, enviada previamente por correio electrónico. Ficou acordado considerarem-se os seguintes equipamentos:

- Teatro, Cineteatro e Auditório
- Biblioteca
- Cinema
- Museu
- Centro de Ciência Viva
- Praia/Zonas Balneares (Águas interiores e águas costeiras e de transição)
- Marina
- Parque urbano, jardim público e outros espaços verdes

O DPP esclareceu que na tabela enviada (extra-acta 10) pretendia-se separar os equipamentos dos seus atributos, fazendo a distinção do que é público e privado. Esta tabela constituía uma proposta do DPP para discussão nesta reunião.

O DPP frisou ainda que para além do acesso em termos geográficos seria importante ter também a noção do que é o acesso económico a cada uma das funções, daí a intenção de classificar os equipamento segundo a natureza da entidade promotora (pública ou privada). O objectivo seria diferenciar o custo de acesso - associado ao custo de deslocação. Há ainda que acrescentar o custo do serviço. Genericamente, quando o custo do serviço é inferior a 50% do custo real trata-se de um serviço público, quando o utente/cliente paga mais de 50% do custo real é um serviço privado. O DPP propôs assim incluir na tabela de pontos focais, associada às entradas relativas à segmentação público/privado uma nota que traduzisse esta perspectiva. Esta solução gerou um debate em torno de exemplos específicos que salientaram a possível dificuldade de operacionalizar esta abordagem transversalmente aos vários sectores (e.g. saúde, educação).

O DPP referiu que, por exemplo, nas áreas da saúde e da educação já é utilizada uma classificação em termos de privado/público, ou seja, se as receitas próprias da instituição atingirem um mínimo de 50% das despesas totais (excluindo as despesas co-financiadas pelo Orçamento das Comunidades

Europeias), consideram-se que é uma instituição privada, se as receitas próprias não atingirem o mínimo referido anteriormente, a instituição é considerada pública e obrigada a utilizarem o Poc-P.

O INE salientou que as estatísticas sectoriais já formalizam a distinção público/privado e defendeu a adopção da distinção conceptual já existente no SEN, no quadro de produção sectorial. O INE considerou que, dada a importância atribuída a esta discussão e complexidade associada, este assunto fosse abordado de forma mais desenvolvida em sede de relatório – não se limitando a uma nota na tabela dos pontos focais –, podendo constituir uma recomendação a fazer ao CSE. No entanto, em termos de aferição dos indicadores, considera difícil fazer a distinção Público/Privado associando a noção económica (custo) do acesso. Referiu ainda que esta discussão não faz parte do âmbito central de análise deste GT.

Ficou assim decidido que este assunto será desenvolvido no relatório final do GT.

Ainda no que se refere à Lista dos Pontos Focais no tema da “Cultura e Lazer” ficou decidido retirar os Locais de Culto, os Estádios Aquáticos e as Galerias de Arte. Foi decidido retirar também, na temática do Turismo os Restaurantes típicos. Em Anexo apresenta-se nova versão da lista de pontos focais.

2.2 Discussão sobre os indicadores

O GPERI contextualizou os documentos que enviou previamente à reunião, referindo tratar-se de um conjunto de indicadores presentes no Pacote da Mobilidade que será apresentado pelo IMTT no dia 29 de Abril e que constituem uma base para os Municípios fazerem a monitorização dos seus planos de mobilidade.

Destes indicadores, em alguns casos semelhantes aos já identificados pelo GTEMT, faz parte um conjunto de 22 que será obrigatório e recomendável para todos os municípios e um outro conjunto, mais alargado e sistematizado, que permitirá às Câmaras Municipais acompanhar e monitorizar os seus planos de forma eficaz.

Por se tratar de indicadores já consolidados e cuja aplicação se pretende bastante abrangente, importa que o GTMT os analise e pondere quais os que devem integrar a nossa matriz de indicadores e quais os que podem substituir alguns dos indicadores já identificados.

O GPERI informou ainda que a equipa do IMTT, nomeadamente a Arq. Isabel Seabra se mostrou disponível para esclarecer o GT acerca dos indicadores.

De seguida, deu-se início à análise dos indicadores propostos pelo DPP sobre a Competitividade.

No primeiro indicador de Competitividade, **“Acidentes Rodoviários”**, foi proposta a alteração do tipo de disponibilidade – passando de 1 para 2. Foi também sugerido a acrescentar ANSR – Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária à fonte da informação. O INE referiu que apenas dispõe da informação relativa a acidentes com vítimas ou com intervenção das autoridades.

O IFDR sugeriu que o Indicador *“Acidentes Rodoviários”* fosse substituído pelos 3 indicadores do objectivo estratégico 9 do pacote de mobilidade do IMTT: *nº de acidentes por tipologia, indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas e sinistralidade rodoviária municipal*.

O indicador relativo à **“Percepção do factor segurança em relação aos transportes públicos”** foi decidido que seria substituído pelo indicador **“Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP”**, sugerido pelo IMTT nos indicadores de monitorização do Pacote da Mobilidade.

Relativamente aos indicadores **“Mobilidade pendular da população estudantil”**, **“Mobilidade pendular da população empregada”**, **“Taxa de repulsão”** e **“Taxa bruta de atracção da população empregada”** ficou o INE de validar o conceito, bem como o seu método de cálculo e se o denominador é a população total ou a população activa.

Os indicadores **“Taxa de repulsão”** e **“Taxa bruta de atracção da população empregada”** ficaram de ser diferenciados entre população trabalhadora e estudantil, à semelhança dos indicadores de mobilidade.

3. Outros assuntos

Ficou decidido, que na próxima reunião serão discutidos os indicadores relativos ao Ambiente apresentados pelo DPP, tendo-se sugerido que os restantes membros do GT enviem as suas observações aos indicadores em causa antes da próxima reunião.

Ficou ainda decidido que o GT faria uma análise aos indicadores do Pacote da Mobilidade para avaliar os que podem ser passíveis de integrar a matriz de indicadores.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **19 de Maio**, pelas **14h30**, no **GPERI**.

Anexo

Lista de Pontos Focais (versão 28.04.2011)

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Administração Pública	Câmara Municipal	Paços do Concelho
			Balcões de Atendimento
		Junta de Freguesia	
		Posto de Turismo	
		Loja do Cidadão	
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Cemitérios	Cemitérios	
INE	Comércio	Mercado Abastecedor	
		Mercado Municipal	
		Conjunto Comercial (centro comercial, retail park, outlet centre e centros temáticos)	
		Supermercado / Hipermercado / Unidade comercial de dimensão relevante de retalho não alimentar	
		Parque de Exposições	
		Postos de abastecimento de combustíveis	
INE	Cultura e Lazer	Teatro, Cineteatro e Auditório	
		Biblioteca	
		Cinema	
		Museu	
		Centro de Ciência Viva	
		Marinas	
		Praia / Zonas Balneares	Águas Interiores
			Águas costeiras e de transição
		Parque Urbano, Jardim Público e outros espaços verdes	
IFDR	Desporto	Instalações desportivas de base formativas	Grandes campos de jogos para Futebol, Râguebi e Hóquei em campo

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)
			Pistas de atletismo regulamentares
			Salas de desporto e pavilhões polivalentes
			Instalações normalizadas de pequenos jogos polidesportivos, campos de ténis e ringues de patinagem ao ar livre
			Piscinas de aprendizagem, piscinas desportivas e piscinas polivalentes, ao ar livre ou cobertas
		Instalações desportivas especializadas	Salas de desporto apetrechadas e destinadas exclusivamente a uma modalidade;
			Instalações de tiro com armas de fogo;
			Instalações de tiro com arco;
			Campos de golfe;
			Pistas de ciclismo;
			Picadeiros, campos de equitação e pistas hípcas de obstáculos;
			Instalações para desportos motorizados
			Pistas de remo, pistas de canoagem e outras instalações para desportos náuticos
		Instalações especiais para o espectáculo desportivo	Estádios integrando campos de grandes jogos ou pistas de atletismo;
			Hipódromos contendo pistas de obstáculos ou de corridas;
			Velódromos;
			Autódromos, motódromos e kartódromos;
			Estádios aquáticos e complexos integrando piscinas para competição
			Estádios náuticos e instalações integrando pistas de competição de remo ou canoagem
INE	Educação e Ensino Não Superior	Educação Pré-escolar	Jardim Infância (JI) - Público e/ou Privado
		Escola Básica	1.º Ciclo (EB1) - Público e/ou Privado
			1.º Ciclo com Jardim Infância (EB1/JI) - Público e/ou Privado
			1.º e 2.º Ciclos (EB12) - Público e/ou Privado
			2.º Ciclo (EB2) - Público e/ou Privado
			2.º e 3.º Ciclos (EB23) - Público e/ou Privado
		Escola Secundária	Público e/ou Privado

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)
		Escola Artística	Público e/ou Privado
		Escola Profissional	Público e/ou Privado
INE	Educação e Ensino Superior	Ensino Superior	Universitário - Público e/ou Privado
			Politécnico - Público e/ou Privado
INE	Empresas	Áreas de Acolhimento Empresarial	
		Agências Bancárias	
DGOTDU	Justiça	Cartório Notarial	
		Conservatória de Registo	Civil
			Predial
			Comercial
			Veículos
		Estabelecimento Prisional	
		Tribunal	
IFDR	Saúde	Estabelecimentos Hospitalares	Integrados no SNS (Geral e Especializado)
			Não integrados no SNS (Geral e Especializado)
		Unidades de saúde familiar, centros de saúde e extensões de saúde	
		Unidade de Cuidados Paliativos e Continuados	Integrados e não integrados no SNS
		Farmácias	
INE (CESAP E GEOEQUIP)	Segurança Pública	Posto	GNR
		Esquadra	PSP
			Polícia Municipal
		Capitania - Polícia Marítima	
GPERI	Segurança Social e do Trabalho	Quartel Bombeiros	
		Creches (até aos três anos)	
		Lares de infância e juventude	
		Estabelecimentos de apoio a criança e jovens (essencialmente disfuncionais)	

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)
		Centro de apoio a toxicodependentes	
		Lares de idosos	
		Centros de assistência social	
		Centros sociais e paroquiais	
		Centro de emprego	
		Centro de formação profissional	
INE	Transportes	Rodoviários	Paragem Rodoviária de Transportes Intra Urbanos e Suburbanos (com e sem dispositivo de tempo de espera)
			Paragem Rodoviária de Transportes Interurbanos
			Praça de Táxis
			Terminal Rodoviário de Passageiros
			Terminal Rodoviário de Mercadorias
			Nó de AE
			Áreas de Serviço de AE
			Parques de Estacionamento Públicos
		Ferroviários	Estação
			Apeadeiro
			Terminal Ferroviário de Mercadorias
		Marítimos	Porto Marítimo
			Porto Fluvial
			Porto de Pesca
		Aéreos	Aeroporto Internacional
			Aeródromo
		Plataforma Intermodal	
INE	Comunicações	Estações e postos de correio	
INE	Turismo	Hotel	
		Apartamento (Aparthotel)	

Origem da Proposta	Função	Equipamento / Serviços	Atributo (Valências)
		Pensão (Pensão - Residencial, Albergaria)	
		Estalagem	
		Motel	
		Parque de Campismo	
		Pousada	
		Pousada da Juventude	
		Turismo Espaço Rural	
DPP	Ambiente	Recolha Selectiva de Lixo	Ecopontos
			Recolha Selectiva Directa

ACTA

12ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 19 do mês de Maio do ano de 2011, pelas 14h30, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais, a 12ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística – Dr. Francisco Vala, Dr. Davide Miranda e Dr.ª Rute Cruz
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Ana Gonçalves
- **DGOTDU/MAOT** – Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 11.ª reunião;**
2. **Continuação da análise da Matriz de Indicadores**
3. **Outros assuntos.**

1. Aprovação da Acta da 11.ª reunião

A acta da 11ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. Continuação da análise da Matriz de indicadores

2.1 Foi discutida uma nova versão apresentada pelo DPP de alguns indicadores que tinham levantado dúvidas na reunião anterior, com destaque para:

- Indicadores “taxa bruta de atracção da população estudantil” e “taxa bruta de repulsão da população estudantil”, para os quais o INE ficou de fornecer os conceitos e a definição das variáveis de base dos mesmos indicadores que constam no SEN; O DPP propôs que estes indicadores se referissem apenas ao Ensino Superior e que se tivesse como máxima desagregação territorial a NUTS III, o que foi aceite por todos os membros do grupo de trabalho; o INE apresentou a formulação conforme o estudo “Movimentos Pendulares e Organização do Território Metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto 1991-2001” (INE, 2003):
 - **Taxa bruta de atracção concelhia de empregados** - relação entre o número de activos empregados não residentes mas que se deslocam para o concelho afim de exercerem profissão e o total de indivíduos que nele exerce a sua actividade económica (independentemente do local de residência);
 - **Taxa de repulsão concelhia de empregados** - relação entre o número de activos residentes que se deslocam para outro concelho afim de exercerem profissão e o total de indivíduos empregados que reside no concelho;
 - **Taxa bruta de atracção concelhia de estudantes** – relação entre o número de estudantes não residentes mas que se deslocam para o concelho a fim de estudar e o total de indivíduos que nele estuda (independentemente do concelho de residência);
 - **Taxa de repulsão concelhia de estudantes** – relação entre o número de estudantes residentes que se deslocam para outro concelho a fim de estudar e total de indivíduos estudantes que reside no concelho.
- Indicador “Índice de satisfação dos passageiros quanto aos serviços de TP”;
- Indicador “Acidentes Rodoviários”, é substituído pelos 3 indicadores do objectivo estratégico 9 do pacote de mobilidade do IMTT: nº de acidentes por tipologia, indicador de gravidade de sinistralidade com vítimas e sinistralidade rodoviária municipal. Esta posição foi assumida pelo facto de se ter constatado que os indicadores do Pacote de Mobilidade serão georreferenciados e por isso permitirão o seu apuramento por troços;

2.2 O GPERI levantou a questão da articulação da Matriz de Indicadores do GTEMT com a Tabela de Indicadores do Pacote da Mobilidade proposto pelo IMTT, tendo-se concluído pelo

interesse em articular os dois documentos numa perspectiva de convergência de indicadores. Para esse efeito, a próxima reunião contará com a presença da Arq.^a Isabel Seabra do IMTT.

2.3 Seguiu-se a análise dos indicadores da perspectiva Sustentabilidade Ambiental propostos pelo DPP, destacando-se os seguintes aspectos:

- Nos diversos indicadores relativos ao parque automóvel deve ser verificada a possibilidade de recorrer ao registo do Imposto Único sobre Veículos (IUC) como fonte de informação de base.
- O conceito de “transporte público” levantou alguma dúvida, havendo diferentes definições entre os membros do GT. O DPP irá colocar na Matriz uma nota a indicar que se reporta a todos os transportes por conta de outrem que está subjacente ao indicador “Estrutura das frotas de transportes públicos rodoviários de passageiros segundo o tipo de energia utilizada na propulsão”. Este aspecto deverá também ser explicado no relatório final.
- Por sugestão do INE, acordou-se rectificar o tipo de disponibilidade nos indicadores relativos a estrutura do parque automóvel por categoria e energia, de 2 para 3.
- No que se refere ao indicador “Impacto ambiental das emissões de poluentes do transporte rodoviário”, o IFDR referiu que no âmbito dos PO FEDER e FC do QREN o indicador comum comunitário - CORE-030- Redução de emissões de gases com efeito de estufa (Co2 equivalentes, kt) ainda não apresenta método de cálculo, pelo que questionou se o mesmo poderia ser obtido a partir deste ao que foi esclarecido que sim.
- Foi debatida a relevância dos indicadores ambientais referentes à qualidade do ar e poluição sonora por não haver uma relação exclusiva destes indicadores com os transportes e a mobilidade. Ficou acordado que se manteriam na Matriz e haveria no relatório final uma referência à dúvida sobre a sua integração neste sistema de indicadores de mobilidade.
- Relativamente aos indicadores referentes à taxa média de ocupação do transporte público colectivo de passageiros e à taxa média de ocupação dos veículos rodoviários de mercadorias, o INE ficou de fornecer a definição das variáveis elementares e a fórmula de cálculo dos mesmos indicadores que constam do SEN. Para o primeiro indicador não existem as variáveis elementares, situação que se espera reverter com a implementação do ITRP (Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros) e a desagregação territorial máxima será por NUTS II. O último destes dois indicadores passará a designar-se “Taxa média de utilização da capacidade dos veículos rodoviários de mercadorias, por categoria”. O INE referiu que nas estatísticas do transporte rodoviário de mercadorias

não se apresenta este cálculo, já que se evidencia antes a distinção entre veículos utilizados ou não utilizados, em carga ou em vazio.

- Os indicadores de acessibilidade pedonal ao emprego foram retirados.
- O indicador “Repartição das viagens no transporte de passageiros em TP e TI” deverá ser substituído pelo indicador equivalente que se encontra na análise dos dados do censo da população relativo ao principal meio de transporte utilizado, ficando o INE de fornecer a designação exacta e fórmula de cálculo.

3. *Outros assuntos*

Ficou acordado que na próxima reunião será analisada a convergência entre os indicadores do Pacote da Mobilidade do IMTT e a Matriz do GTEMT, com a presença da Arqt.^a Isabel Seabra, procurando-se ainda concluir a análise dos indicadores da perspectiva Sustentabilidade Ambiental.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **6 de Junho, às 9.30h**, em local a confirmar oportunamente pelo GPERI.

ACTA

13ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 6 do mês de Junho do ano de 2011, pelas 9h30, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPRI), a 13ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística Dr.ª Rute Cruz, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Ana Gonçalves
- **DGOTDU/MAOT** – Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão
- **IMTT**- Arqt.ª Isabel Seabra

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 12.ª reunião;**
2. **Continuação da análise da Matriz de Indicadores**
3. **Outros assuntos.**

1. *Aprovação da Acta da 12.ª reunião*

A acta da 12ª reunião foi aprovada por unanimidade.

2. *Análise da convergência entre os indicadores propostos pelo Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres no âmbito do Pacote da Mobilidade e os da Matriz do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial*

A reunião iniciou-se com a apresentação do Pacote de Mobilidade por parte da Arqt.ª Isabel Seabra do IMTT. O pacote do IMTT é constituído por 22 indicadores de base e ainda um Guia com mais 70 indicadores, os quais deverão ser um referencial para as Câmaras Municipais implementarem nos seus Planos de Mobilidade. Assim, as Câmaras Municipais deverão escolher aqueles que mais se adaptam aos seus contextos internos. Este pacote de mobilidade será aplicado aos municípios com mais de 50 000 habitantes, o que perfaz cerca de 60 municípios.

Numa análise genérica aos indicadores definidos no âmbito do GT, a Arqt.ª Isabel Seabra referiu que deveria ser feito um esforço para apurar os indicadores muito semelhantes para evitar redundâncias. Sugeriu também que a análise da acessibilidade se concentre essencialmente nos equipamentos de 1º nível hierárquico (ex. hospitais).

Numa análise mais pormenorizada dos indicadores, a Arqt.ª Isabel Seabra fez os seguintes comentários:

- **Acessibilidade ao emprego** a atenção deve estar centrada nos pólos geradores de emprego e não dispersa por todos os locais passíveis de concentrarem emprego.
- **Segurança dos peões e acessibilidade em meio urbano** - foi referida a difícil exequibilidade do indicador tendo em conta a difícil avaliação do grau de cumprimento do indicador por parte das câmaras.

A Arqt.^a Isabel Seabra aconselhou a junção de todos os indicadores de acessibilidade de forma a evitar sobreposições, isto é, tornar os indicadores mais directos e menos exaustivos.

Foi referido também que deve ser bem precisado a diferença entre os termos modos e meios de transporte.

Em relações aos comentários da Arqt.^a Isabel Seabra, o DPP referiu que o levantamento do conjunto de indicadores definidos no âmbito do GT se reporta a um objectivo desejável em termos das necessidades, mas que, tendo em conta as exigências da sua implementação não implica a sua aplicação, na totalidade, a curto prazo, pressupondo-se que a mesma seja dilatada no tempo. Terá que ser feita posteriormente uma filtragem e pormenorização da lista de indicadores. O DPP acrescentou ainda, relativamente aos indicadores de acessibilidade, que não foi pormenorizado, em cada caso, o tipo de equipamentos em que deve ser feita a medição da acessibilidade. Salientou, no entanto, que algumas das observações efectuadas à especificação de indicadores foram já contempladas e que, no caso das acessibilidades pedonal e ciclável, se deverá privilegiar os equipamentos de nível inferior e de uso mais intensivo, discordando da opinião veiculada pelo IMTT de que a mesma se deveria reportar aos equipamentos de nível superior. Tendo concordado com a opinião veiculada pela Arquitecta Isabel Seabra da necessidade de convergência na definição de indicadores similares entre o GTMT e o IMTT, nomeadamente para evitar sobrecargas dos municípios com a colheita de informação, foi ainda referido pelo DPP que a base de indicadores do âmbito deste grupo de trabalho transcende a desagregação territorial por municípios dos indicadores do Plano Municipal de Transportes, reportando-se a níveis territoriais diferenciados.

A DGOTDU referiu, no âmbito das suas competências, a importância dos indicadores definidos para os Planos Municipais de Transportes e a utilização de alguns deles na criação de um sistema de indicadores nas temáticas do Ordenamento do Território e do Urbanismo, designadamente nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e nas cidades de média dimensão como Coimbra, Évora, entre outras.

O INE expressou concordância com a necessidade de harmonizar conceitos entre o trabalho desenvolvido pelo GTMT e o glossário do IMTT. Concordou também com a consideração feita de que o volume de indicadores é elevado e que poderá haver dificuldade na capacidade de os operacionalizar.

O IFDR reforçou a importância na convergência dos indicadores definidos no âmbito do GT e os definidos no Pacote da Mobilidade.

A Arqt.^a Isabel Seabra referiu que enviará uma matriz de comparação dos indicadores para o GT o mais brevemente possível.

3. Outros assuntos

Foi continuada a discussão dos indicadores relativos à Sustentabilidade Ambiental, aos quais se sugeriu as seguintes alterações:

- “Transporte de mercadorias por unidade de PIB e modo de transporte” alterar a redacção do indicador nas variáveis elementares para “ *tonelagem de mercadorias carregadas*”. Aplicar o mesmo acerto ao indicador “Relação modal do transporte terrestre de mercadorias no território nacional”.
- **Congestionamento nos TP rodoviários colectivos de passageiros**- deve ser substituído pelo indicador definido no PMT (Velocidade Comercial do Transporte Público Urbano)
- **Densidade de acidentes rodoviários**- O INE referiu que para contabilizar o número de acidentes com vítimas é necessário seleccionar a via previamente. Foi acordado que para a operacionalização deste indicador deverá ser feita uma melhor delimitação dos troços. O INE sugeriu georreferenciar os pontos negros.
- **Substituição dos modos de transporte pelas TIC no emprego** - a nova formulação deste indicador passa a ser: “ *Alteração das necessidades de transporte pela utilização das TIC no emprego*”. No método de cálculo foi acordado substituir-se população empregada por pessoal ao serviço, e precisou-se que a desagregação territorial se deve reportar ao empregador.
- **Incidência do e-learning no Ensino Superior; Uso da microgeração no sistema rodoviário e preservação (fragmentação dos habitats)** - em relação a estes indicadores, por se tratar de indicadores indirectamente relacionados com a mobilidade mas não de mobilidade propriamente dita, foi discutida a sua pertinência para as questões da acessibilidade. Neste sentido, a DGOTDU propôs que se faça, numa fase posterior, a hierarquização de todos os indicadores definidos. O DPP sublinhou que o mandato do GT não se reporta apenas aos aspectos directos da mobilidade, considerando, nomeadamente, a sua

sustentabilidade ambiental em que estes indicadores se inserem, e sublinhou a importância da avaliação das infra-estruturas enquanto elemento fundamental da mobilidade.

- **Artificialização dos solos por via de transporte** - Ficou acordado substituir na opção 2 do método de cálculo: *(Nº de Km² ocupados—pelas infra-estruturas /superfície total x 100)*

O último ponto do debate prendeu-se com a discussão sobre um ofício enviado pelo presidente do GT da ***“Revisão do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se Desenrolam as Políticas Públicas”*** no sentido de esclarecer o seu conteúdo. O GPERI ficou encarregue de contactar o presidente do GT sobre este ofício no sentido de saber, com rigor, qual a sua finalidade.

Ficou decidido que na próxima reunião será continuada a análise dos indicadores relativos à Sustentabilidade Ambiental.

Foi agendada a próxima reunião do GT para dia **6 de Julho, às 10.00h**, no GPERI.

ACTA

14ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 5 do mês de Julho do ano de 2011, pelas 10h, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais (GPRI), a 14ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

- **GPRI/MOPTC** – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves
- **INE** – Instituto Nacional de Estatística Dr.ª Rute Cruz, Dr. Francisco Vala e Dr. Davide Miranda
- **DPP/MAOT** – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Estela Domingos
- **DGOTDU/MAOT** – Dr.ª Ana Catita
- **IFDR/MEID** – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

1. **Aprovação da Acta da 13.ª reunião;**
2. **Continuação da análise da Matriz de Indicadores**
3. **Ponto de situação do trabalho desenvolvido e definição da metodologia para a preparação do relatório final**
4. **Outros assuntos.**

A ordem de trabalhos foi alterada tendo sido abordado o ponto 3 antes do ponto 2.

1. Aprovação da Acta da 13.ª reunião

A Acta da 13ª reunião foi submetida a consulta escrita para posterior aprovação.

2. Ponto de situação do trabalho desenvolvido e definição da metodologia para a preparação do relatório final

Neste ponto não chegou a ser discutida a metodologia para a preparação do relatório final.

No ponto de situação do trabalho desenvolvido o GT constatou que há um atraso de 2 meses relativamente ao cronograma previsto, levando a que o INE não tenha ainda concluído a identificação dos indicadores disponíveis no SEN, concluindo-se que os trabalhos decorrem com maior morosidade do que o previsto.

O DPP sublinhou a necessidade do GT efectuar uma “recapitulação” de todos os indicadores/variáveis no sentido do seu aperfeiçoamento.

Foi ainda abordada e discutida a forma como se irá processar a hierarquização e sistematização da matriz de indicadores, constituindo este processo um contributo para o faseamento da sua operacionalização. Assim, foi acordado que os representantes do GPERI/MOPTC, DPP/MAOT, DGOTDU/MAOT e IFDR/MEID reavaliarão todos os indicadores constantes da matriz, seleccionando os 10 indicadores, por cada dimensão - Ambiente, Competitividade e Coesão - que considerem mais importantes e indispensáveis tendo em conta as suas áreas de intervenção e que deverão ser operacionalizados prioritariamente. A selecção dos indicadores por cada entidade representada no GT terá subjacente os seguintes critérios:

- Resposta a solicitações internacionais ou avaliação de políticas públicas;
- Convergência com os Indicadores apresentados pelo IMTT no âmbito do Pacote da Mobilidade;
- Facilidade de obtenção da informação.

A cada um dos 10 indicadores, por dimensão, seleccionados por cada membro do GT, será atribuído um ponto. A hierarquização dos mesmos resultará da soma da pontuação dos indicadores mais pontuados por cada membro do GT e assim considerados de maior pertinência e indispensabilidade para as estatísticas de mobilidade constituindo um grupo de indicadores de primeira prioridade.

Para tal o DPP ficou de actualizar a matriz de indicadores com as alterações discutidas e acordadas na reunião (vide ponto 3) e enviá-la até dia 12 de Julho ao GPERI.

De seguida o GPERI sistematizará a matriz final a ser enviada até dia 15 de Julho a todos os membros do GT para efeitos de pontuação dos indicadores por cada entidade, trabalho que deve estar concluído até dia 21 de Julho, de forma a obter-se a pontuação global do GT para os indicadores e que constituirá tema de debate na próxima reunião do GT.

Em paralelo, o INE irá identificar os casos em que existe já disponibilidade da informação no Sistema Estatístico Nacional (SEN).

3. Continuação da análise da Matriz de Indicadores

De seguida procedeu-se à análise dos comentários do IMTT à Matriz de Indicadores do GT, tendo em consideração a Tabela de Indicadores do Pacote da Mobilidade, ao que na generalidade levou à aceitação das sugestões apresentadas. Como tal a matriz de indicadores será actualizada em conformidade.

De seguida procedeu-se à conclusão da análise dos indicadores da perspectiva Sustentabilidade Ambiental propostos pelo DPP, a qual após actualização será remetida à Presidente do GT até dia 12 de Julho para sistematização pelo GPERI, conforme referido no ponto anterior.

4. Outros assuntos

A Presidente do GT informou ter dado resposta ao ofício do GT dos Indicadores de Contexto das Políticas Públicas, e fez um ponto da situação dos trabalhos desenvolvidos neste âmbito, sendo de referir que já iniciou os contactos com o INIR para saber da possibilidade de obter a informação sobre a rede nacional rodoviária com o nível de desagregação pretendido.

A próxima reunião do GT foi ainda agendada para dia 26 de Julho, às 14.30h, nas instalações do INE.

ACTA

15ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 26 do mês de Julho do ano de 2011, pelas 14h30m, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística (INE), a 15ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPERI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística Dr. Francisco Vala, Dr. Davide Miranda e Dr. Porfírio Leitão

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr.ª Estela Domingos e Dr.ª Ana Gonçalves

DGOTDU/MAOT – Dr.ª Ana Catita

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação das Actas - 13.ª e 14.ª reuniões;**
- 2. Análise da Matriz final com hierarquização de acordo com a pontuação global do GT;**
- 3. Análise e decisão sobre a forma de integração dos indicadores de mobilidade identificados pelo “GT para a Revisão do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se Desenrolam as Políticas Públicas”;**
- 4. Outros assuntos.**

1. Aprovação das Actas - 13.ª e 14.ª reuniões

As actas das 13ª e 14ª reuniões foram aprovadas por unanimidade.

2. Análise da Matriz final com hierarquização de acordo com a pontuação global do GT

Neste ponto foi analisada e aprovada a matriz final de indicadores contemplando a hierarquização de acordo com a pontuação global do GTEMT, a qual integrou algumas sugestões do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT) decorrentes da reunião daquele organismo com o GPERI no dia 25-07-2011.

Foi aceite pelo GTEMT a sugestão da DGOTDU quanto ao estabelecimento de dois grupos de indicadores prioritários:

- Primeiro grupo de indicadores prioritários: indicadores identificados como prioritários por mais do que um membro do GTEMT;
- Segundo grupo de indicadores prioritários: indicadores identificados como prioritários por apenas uma entidade face ao seu interesse específico.

O primeiro grupo de indicadores prioritários ultrapassou os 10 indicadores – número indicativo estabelecido na 14ª reunião – situando-se em cerca de 13 indicadores por dimensão.

Os restantes indicadores foram considerados não prioritários e a operacionalizar numa fase posterior.

Esta matriz final de indicadores com a hierarquização foi cruzada pelo GPERI com a informação recebida do INE quanto à disponibilidade da informação de base no Sistema Estatístico Nacional (SEN). Com a hierarquização dos indicadores realizada, os mesmos serão posteriormente agrupados, respeitando a ordem de prioridade na hierarquização, por grau de facilidade de operacionalização.

O INE referiu que, em face da hierarquização que irá ser feita poder-se-á ficar com subcomponentes sem informação ao nível da prioridade 1.

A DGOTDU referiu a necessidade de se realizar uma revisão sistemática dos indicadores no sentido de serem definidos com maior rigor nas suas diversas vertentes (designação, descrição, método de cálculo, variáveis elementares, fontes de informação, observações, etc...), tendo sido referidas em específico por alguns membros do GTEMT dúvidas na formulação do indicador 8 da Competitividade, do indicador 2 da Coesão e dos indicadores 13 e 19 do Ambiente. O INE sugeriu a substituição do indicador 13 do Ambiente por outro baseado na variável “Nível de carga”, dado que o cálculo da taxa de ocupação baseada apenas

na tonelagem poder produzir um indicador pouco preciso, sendo preferível medir a taxa de ocupação em termos do volume (não contemplando o transporte em vazio).

O GPERI sugeriu a alteração da designação, descrição e unidade do indicador 12 da Coesão, passando a designar-se “Prioridade do transporte público rodoviário” (em vez de Grau de Primazia do Transporte Publico), sendo expresso em % e tendo a seguinte descrição: Medir a taxa de cobertura da rede rodoviária dedicada ao transporte público (em vez de Avaliar a qualificação da rede rodoviária adaptada ao transporte publico).

Foi aceite a proposta da DGOTDU da passagem do elemento descritivo da matriz “descrição do indicador” para “objectivos do indicador”.

O INE referiu ainda a importância da matriz de cruzamento entre os indicadores e as variáveis elementares proposta pelo DPP, contudo referiu que esta afectação poderá não ser directa e inequívoca, bem como da identificação na matriz de indicadores das entidades/fontes e, preferencialmente, também dos actos administrativos ou um sistema de informação/ estudo associado à fonte de informação que dê origem à informação, especialmente nas situações de disponibilidade 0 – Nenhuma informação no SEN, como indicadores de esforço quanto ao número de interacções futuras necessárias a desenvolver com os produtores de informação. Sugeriu que no relatório final esteja incluída uma listagem dessas mesmas entidades/fontes, o que foi aceite pelo GTEMT.

Foram adoptados alguns ajustamentos aos indicadores ao longo da reunião que serão vertidos na matriz pelo GPERI, sublinhando-se a aceitação da sugestão do DPP de substituição do indicador 35 do Ambiente “Oferta de estacionamento por tipologia” pelo indicador “Nº e capacidade dos parques de estacionamento dissuasores (*Park and Ride*)” e a inclusão do novo indicador 41 do Ambiente sugerido pelo GPERI “Quilometragem anual dos veículos ligeiros de passageiros, por tipo de motorização”.

Na discussão entre a opção de utilização de indicadores de massa ou de indicadores relativizados (capitação, densidade) concluiu-se pela retenção na matriz dos indicadores relativizados, assegurando-se a futura disponibilização pública dos indicadores e das suas variáveis elementares, cuja importância foi particularmente sublinhada pelo DPP. Para o efeito, a qualidade do indicador e das variáveis elementares será avaliada enquanto um dos elementos de aceitação no SEN (para além, por exemplo, do respeito de segredo estatístico), o que permitirá neste caso que as fontes sejam reconhecidas como fontes oficiais pelo INE ou, em caso negativo, seja criada apenas uma base de dados. O GPERI irá verter na matriz esta opção do GTEMT pelos indicadores relativizados.

A proposta do DPP relativa à adopção do “Agrupamento dos Indicadores da Mobilidade Territorial em Subdomínios por cada Domínio” foi aceite pelo GTEM, apenas com uma alteração sugerida pelo GPERI de substituição de “graus de atendimento territorial e populacional” por “graus de cobertura territorial e populacional”. Ficou acordado que a classificação dos indicadores de acordo com este agrupamento não faria parte da matriz no relatório final mas constituiria parte integrante do relatório final enquanto uma das linhas metodológicas de trabalho a explicitar, sendo dados exemplos de indicadores adoptados para cada subdomínio.

A clara explicitação de conceitos adoptados pelo GTEM em alguns indicadores foi considerada de particular relevância, designadamente, como foi referido pela DGOTDU, no caso do conceito de área urbana, e também pelo GPERI no caso dos conceitos de Transporte Colectivo e Transporte Público.

O GPERI irá finalizar a matriz de indicadores com as alterações acordadas na reunião e a disponibilizar no SEN, incluindo igualmente os indicadores referidos à frente no ponto 3, e de enviar a matriz numa primeira fase ao INE, até dia 29-07-2011, para avaliação da disponibilidade em SEN destes últimos indicadores. Posteriormente, o INE enviará a matriz à DGOTDU para que esta entidade efectue observações quanto à formulação de alguns indicadores que julga conveniente aperfeiçoar, a qual será depois enviada ao IFDR também para comentários e posteriormente ao DPP e ao GPERI para uma revisão final na formulação dos indicadores, trabalhando assim o GTEM com uma matriz de base comum. Considerando o tempo que o INE e a DGOTDU revelaram ser necessário para efectuar o descrito, a matriz deverá ser enviada ao DPP e GPERI até dia 03-08-2011. Por sua vez, o DPP e o GPERI efectuarão a revisão final dos indicadores por si propostos até Setembro, matriz a ser enviada ao GTEM em tempo útil para a próxima reunião (dia 9 de Setembro).

3. Análise e decisão sobre a forma de integração dos indicadores de mobilidade identificados pelo “GT para a Revisão do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se Desenrolam as Políticas Públicas”

Neste ponto da reunião foi analisada e decidida a forma de integração dos indicadores de mobilidade identificados pelo “GT para a Revisão do Sistema de Indicadores de Monitorização do Contexto em que se Desenrolam as Políticas Públicas”. Foi decidido pelo GTEM integrar na matriz final e no primeiro grupo de indicadores prioritários, os indicadores 1, 3, 4 e 6 referidos no ofício daquele GT, datado de 27-05-2011, sendo os indicadores 2, 5, 7 e 8 derivados dos anteriores.

Quanto ao indicador 9 constante daquele ofício, a Presidente do GTEMT ficou de contactar o Presidente daquele grupo de trabalho para esclarecimentos quanto à abrangência daquele indicador, tendo ficado a sugestão do INE de desagregar o indicador por modo de transporte. Relativamente à disponibilidade do indicador 1 dependerá da disponibilização da informação de base pelo Instituto de Infra-Estruturas Rodoviárias (INIR).

O INE referiu que a REFER irá disponibilizar informação sobre a infra-estrutura ferroviária por NUTSIII para 2008/2009, com base na rede georreferenciada, sendo assim possível obter informação por NUTSII 2001 e NUTSII 2002. O INE referiu ainda que a informação por NUTSII 2001 que venha a ser agora obtida com a rede georreferenciada será diferente da já publicada anteriormente por NUTSII 2001 na qual foi utilizada a metodologia de regionalização da rede através da estação ferroviária mais próxima, o que poderá ser esclarecido perante o utilizador com a especificação da metodologia de regionalização utilizada em cada um dos apuramentos.

4 - Outros assuntos

A próxima reunião do GTEMT foi agendada para dia 9 de Setembro, às 14h30m, nas instalações do INE.

ACTA

16ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 9 do mês de Setembro do ano de 2011, pelas 14h30m, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística (INE), a 16ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPRI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística Dr. Francisco Vala, Dr. Davide Miranda e Dr.ª Rute Cruz

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Estela Domingos

DGOTDU/MAOT – Dr.ª Ana Catita

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação da Acta - 15ª reunião;**
- 2. Balanço do Trabalho desenvolvido, face ao Plano de Actividades definido para 2011;**
- 3. Divisão de tarefas para elaboração do relatório final;**
- 4. Outros assuntos.**

1. Aprovação da Acta - 15ª reunião

A acta da reunião n.º 15 foi aprovada por unanimidade.

Foi decidido antecipar o ponto 4 da ordem de trabalhos para analisar as dúvidas que ainda subsistiam na Matriz de indicadores depois da ronda final de validações.

4. Outros assuntos.

Neste ponto foi analisada a matriz final de indicadores contemplando a hierarquização de acordo com a pontuação global do GTEM, a indicação de disponibilidade de informação no SEN e a última ronda, sequencial, de sugestões/validações das várias entidades.

O GPERI sugeriu que as alterações à matriz e as decisões finais a tomar fossem inseridas directamente na matriz a fim de evitar nova sobrecarga de trabalho.

O DPP apresentou ainda um conjunto de propostas de consolidação na formulação de indicadores que foram sendo incorporadas ao longo da discussão.

Ficou concluída a análise aos indicadores relativos à sustentabilidade ambiental tendo ficado acordado que as variáveis elementares seriam sempre mencionadas na Matriz, mesmo nas situações em que se sobrepõem ao método de cálculo.

2. Balanço do Trabalho desenvolvido, face ao Plano de Actividades definido para 2011;

Neste ponto foi feita uma análise à execução das actividades previstas para 2011, concluindo-se:

- **Actividades totalmente concluídas**

- 1.1 Rever/Avaliar a ligação entre os indicadores e os elementos estruturantes no que respeita à designação e variáveis elementares;

- 1.2 Completar a Matriz de Indicadores em todas as vertentes;

1.3 Identificação pelo INE dos indicadores disponíveis no sistema estatístico nacional, e dos casos de não cobertura total e de cobertura parcial, quantitativa e qualitativa;

2. Hierarquização dos indicadores por grau de importância da necessidade e sua classificação por níveis de possibilidade de obtenção;

- **Actividades já iniciadas mas não concluídas**

3. Sistematização de fontes administrativas ou outras para fornecimento de informação;

- **Actividades não iniciadas**

4. Definir e priorizar os novos produtos ou operações estatísticas a incorporar no sistema estatístico nacional;

5. Produção do Relatório Final;

Perante este cenário e tendo como prazo sugerido pela SPEBT para a entrega do Relatório Final o mês de Outubro, entende-se ser impossível cumprir tal data, pois o conjunto de tarefas ainda por realizar inviabilizam a conclusão do Relatório no prazo referido, tendo o grupo acordado que os trabalhos ficarão concluídos até ao final do ano.

3. Divisão de tarefas para elaboração do relatório final;

O GPERI distribuiu uma tabela que sistematiza a hierarquização de prioridades dos indicadores em 3 grupos – identificados por 2 ou mais entidades como prioritário, identificados apenas por 1 entidade como prioritário e considerados não prioritários - e a disponibilidade de informação no SEN - toda a informação disponível, alguma informação disponível e nenhuma informação disponível, criando 3 classes de indicadores com diferentes necessidades de intervenção e actuação por parte do grupo.

O DPP sugeriu que se incluisse nesta tabela a disponibilidade de informação total ou parcial fora do SEN e o INE o número de indicadores contemplados em cada classe, ficando o GPERI de incorporar estas observações. O DPP propôs que os indicadores do Grupo 2 tivessem um tratamento diferenciado nesta tabela face aos indicadores do Grupo 3, dado terem um nível de prioridade superior, gerando assim classes distintas.

De modo a preparar a elaboração do relatório final foram mencionadas as tarefas que poderiam desde já ser iniciadas:

- GPERI: elaboração da listagem das fontes de informação;
- DPP: explicitação dos domínios/ subdomínios para organização exemplificativa dos indicadores e, à medida que os indicadores fiquem estabilizados, prosseguir com a matriz de cruzamento dos indicadores com as variáveis elementares;
- DGOTDU e IFDR: identificação dos conceitos que necessitam de explicitação e, nos casos possíveis, propor as definições;
- INE: identificação de possíveis novas operações estatísticas (do tipo estudo estatístico) ou procedimentos a adoptar para obter os indicadores considerados prioritários.

O INE reafirmou a falta de recursos para o desenvolvimento de novas operações estatísticas para corresponder às necessidades de informação associadas ao levantamento de informação em curso. Ao mesmo salientou que as operações a desenvolver para a obtenção da informação sistematizada passam sobretudo por projectos de integração de informação (operações estatística do tipo estudo estatístico) e que, neste contexto, é fundamental a caracterização da informação administrativa identificada.

A próxima reunião do GTEMT foi agendada para dia 27 de Setembro, às 14h30m, nas instalações do GPERI.

ACTA

17ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 27 do mês de Setembro do ano de 2011, pelas 14h30m, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais, a 17ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPRI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística Dr. Davide Miranda e Dr. Porfírio Leitão

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Estela Domingos

DGOTDU/MAOT – Arqt.º Ricardo Gaspar

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação da Acta - 16ª reunião;**
- 2. Análise dos casos pendentes da Matriz de Indicadores- Coesão e Competitividade**
- 3. Outros assuntos**

1. Aprovação da Acta - 16ª reunião

A acta da reunião n.º 16 foi aprovada por unanimidade.

A reunião iniciou-se com uma dúvida do DPP em relação à acta da 16ª reunião, designadamente no que concerne ao último parágrafo. Neste sentido, o GPERI advertiu para o facto de que a caracterização das fontes administrativas para a operacionalização dos indicadores será feita numa fase posterior, já fora do âmbito dos trabalhos do GTEMT. O INE também salientou que a informação necessária à produção dos indicadores se divide em 4 níveis:

- 1º Nível - informação que actualmente consta no SEN;
- 2º Nível – informação que poderá ser apurada por via de operações estatísticas já existentes;
- 3º Nível - informação que poderá ser coligida por via de recolha administrativa (Deve-se também ter em atenção a reestruturação proposta para a Administração Pública, uma vez que as fontes administrativas poderão ser diferentes das actuais);
- 4º Nível – informação que implique novas operações estatísticas, e que se afiguram implausíveis num futuro próximo, devido ao actual contexto orçamental.

O DPP sublinhou a relevância da “Tabela de Classificação de Indicadores” com o cruzamento da prioridade dos indicadores e a sua disponibilidade no SEN, incluir igualmente o cruzamento da prioridade dos indicadores com a disponibilidade fora do SEN, gerando-se assim classes adicionais de classificação dos indicadores.

O GPERI ficou de criar uma nova tabela conjugando as três dimensões, quantificando o número de indicadores em cada caso, e enviar aos restantes elemento do GT para análise.

2. Análise dos casos pendentes da Matriz de Indicadores- Coesão e Competitividade

Neste ponto foram discutidas as propostas de alteração aos indicadores de Coesão e Competitividade com situações pendentes. O GT decidiu que apenas seriam salientadas em acta as alterações mais importantes, uma vez que as restantes foram objecto de discussão na reunião e directamente modificadas na matriz de indicadores.

Competitividade

Em relação aos indicadores 3, 5, 7, 8, 14 e 23, as propostas de alteração feitas pelas várias entidades foram debatidas e incorporadas na matriz de indicadores.

Indicadores 18 e 19 - O GT entendeu que estes indicadores, propostos pelo IFDR, carecem de mais informação, nomeadamente no que se refere à identificação das suas variáveis elementares bem como do seu método de cálculo. Neste contexto, voltou a referir-se a extrema dificuldade em atribuir um valor monetário aos ganhos de tempo, tendo-se referido algumas alternativas (nomeadamente os ganhos serem avaliados apenas em tempo de percurso e/ou em volumes adicionais de tráfego), ficando o GT disponível para apoiar na formulação das mesmas.

Indicadores 22 e 24- o INE referiu que a informação disponível para as NUTS II está disponível para as geografias de 2001 e 2002. A informação em NUTS III não está disponível para a geografia de 2002.

Coesão

Em relação aos indicadores 1,3, 5,6, 16,17,19,20,21 e 30 as propostas de alteração feitas pelas várias entidades foram debatidas e incorporadas na matriz de indicadores.

No que respeita aos indicadores 9,10 e 11, o GPERI referiu que já pediu esclarecimento sobre o conceito de “rede estruturante” ao IMTT, mas ainda não obteve resposta.

O indicador 29 foi retirado da lista e as “*praças de táxis*” passam a figurar como ponto focal no indicador 14.

No indicador 13 foi discutida a sua pertinência na lista de indicadores. O DPP sublinhou a importância deste indicador, mesmo que os dados dos Censos apenas apurem a acessibilidade aos edifícios residenciais, acrescentando ainda que, posteriormente, deveria ser alargado o âmbito de análise para edifícios públicos.

3.Outros assuntos.

O DPP distribuiu uma proposta de índice para o relatório final para ser estudada por cada um dos organismos do GT.

Relativamente à análise das fontes informativas que o GPERI já havia iniciado para o tema Ambiente, o DPP apresentou algumas sugestões que serão tidas em conta.

A próxima reunião do GTEMT foi agendada para dia 20 de Outubro, às 14h30m, nas instalações do GPERI (local ainda a confirmar).

ACTA

18ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 20 do mês de Outubro do ano de 2011, pelas 14h30m, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais, a 18ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPRI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística - Dr. Francisco Vala, Dr. Porfírio Leitão, Dr.ª Rute Cruz

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr.ª Estela Domingos

DGOTDU/MAOT – Arqt.º Ricardo Gaspar

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação da Acta - 17ª reunião;**
- 2. Debate sobre a classificação e hierarquização dos indicadores**
- 3. Discussão sobre a estrutura do relatório final e distribuição de tarefas**

1. Aprovação da Acta - 17ª reunião

A acta da 17ª reunião foi aprovada por unanimidade após um pequeno acerto da proposta distribuída previamente, referente aos Indicadores 18 e 19 do domínio Competitividade da Matriz de Indicadores.

Relativamente a estes dois indicadores o IFDR e o INE (em colaboração) irão aprofundar uma proposta de formulação a apresentar na próxima reunião do GT para decisão.

2. Debate sobre a classificação e hierarquização dos indicadores

O DPP apresentou uma proposta de “Esquema de Classificação dos Indicadores segundo a Prioridade, a Disponibilidade e Acções Potenciais” (ver anexo 1) que visava obter uma exaustividade e, sobretudo, exclusividade na classificação dos indicadores (a cada indicador só era possível atribuir um código) bem como lidar de forma mais explícita com as outras fontes de informação fora do Sistema Estatístico Nacional (SEN). O DPP considerou que este esquema permitiria ultrapassar alguns problemas identificados na classificação dos indicadores com a tabela de classificação proposta pelo GPERI e que vinha a ser discutida no âmbito do GT. O GPERI referiu que do mandato do GT simplesmente decorria a atribuição de análise das respostas do sistema estatístico às necessidades, bastando assim identificar se a informação de base necessária aos indicadores existe ou não no âmbito do SEN e remeter o restante trabalho de levantamento de informação de base fora do SEN efectuado pelo GT para uma informação de potenciais fontes administrativas a explorar. Por sua vez, o INE referiu ser a referência à disponibilidade no SEN muito mais simples do que considerar a disponibilidade em todas as outras fontes que não é possível nesta fase conhecer em todo o seu pormenor

O GPERI referiu ainda que os problemas na tabela de classificação que vinha a ser trabalhada seriam ultrapassados com uma revisão na classificação da disponibilidade da informação de base na matriz de indicadores.

A DGOTDU transmitiu a sua concordância com a proposta de tabela de classificação dos indicadores do GPERI (conforme anexo 2) pelo mérito da sua simplicidade, que igualmente defendeu para que fosse vertida na matriz de indicadores.

Todavia, qualquer das propostas implicaria uma revisão da classificação da disponibilidade da informação de base na matriz de indicadores. Assim, o grupo de trabalho decidiu reanalisar os grupos na tabela de classificação de indicadores adoptando a forma mais simples,

considerando assim apenas a hierarquia dos indicadores e a disponibilidade da informação de base no SEN, fundindo as tipologias propostas pelo DPP, e atendendo também à delicadeza das acções potenciais, designadamente, quanto à proposta de novas operações estatísticas.

O DPP lembrou que os indicadores classificados como não prioritários na matriz foram identificados pelo GT como necessários sendo assim pertinente a recomendação de que os mesmos venham a fazer parte do SEN. Referiu ainda que a proposta de novas operações estatísticas que venha a ser efectuada pelo GT terá de ser sempre validada pelo CSE bem como a possibilidade do seu lançamento avaliada pelo INE. O INE lembrou que não existe disponibilidade para novas operações estatísticas, estando todos os recursos disponíveis afectos às operações correntes. A matriz de indicadores será assim objecto de algumas simplificações, nomeadamente pela eliminação da coluna referente ao tipo de disponibilidade, mantendo-se a coluna relativa à disponibilidade de informação de base no SEN.

O INE fará uma revisão final da avaliação da disponibilidade da informação de base no SEN na matriz de indicadores a enviar ao GT e o GPERI refará a tabela classificativa (hierarquia dos indicadores e disponibilidade de informação de base no SEN) com as acções potenciais, integrando os elementos convenientes da proposta do DPP, e classificará os indicadores de acordo com as classes estabelecidas (A, B, C, D).

3. Discussão sobre a estrutura do relatório final e distribuição de tarefas

Foi passada em revista a estrutura do relatório final proposta pelo DPP, sobre a qual foram tecidas várias considerações, nomeadamente: o ponto 5.2 (reuniões com entidades externas) em que se referiu fazer sentido apresentar apenas uma referência simplificada às várias reuniões com remissão para o relatório de progresso; introduzir no ponto 6.1 a lista de pontos focais apresentando a sua relação com os indicadores e destes com as redes estruturantes; no ponto 6.2, de carácter mais teórico, passará a denominar-se: "Dimensões consideradas na identificação das necessidades de informação ",(a dimensão relativa à Coesão Territorial deste ponto e o ponto 6.1 serão objecto de tratamento pelo INE, ficando as dimensões Competitividade Territorial e Sustentabilidade Ambiental do ponto 6.2 a cargo do DPP. O DPP tratará do tema dos sub-domínios); no ponto 7, denominado Matrizes de Indicadores classificados e hierarquizados, será feita uma descrição dos critérios de classificação e priorização dos indicadores bem como a apresentação dos indicadores de acordo com as diversas classes estabelecidas e respectivas acções potenciais; o ponto 8 será denominado

“Potenciais fontes administrativas a explorar” para a operacionalização dos indicadores” (estes dois pontos serão objecto de tratamento pelo GPERI); os conceitos constituirão um dos três anexos previstos.

Seguidamente foram analisados os documentos: Proposta de Listagem de Conceitos a definir no Relatório Final elaborada pelo DPP (lista de conceitos que considerou de maior necessidade de explicitação porque menos normalizados) e a Proposta de definição de Conceitos elaborada pelo IFDR e DGOTDU. Desta última lista foram retirados alguns itens; entendido acrescentar as três conceptualizações de área urbana a serem caracterizadas pela DGOTDU.

A próxima reunião do GTEMT foi agendada para dia 16 de Novembro, às 14h30m, nas instalações do GPERI na Rua da Prata, nº 8.

ANEXO I

Alternativa de Classificação apresentada pelo DPP

Tipologia de Indicadores segundo as Disponibilidades de Informação e Acções Potenciais

Tipologia	Acções Potenciais
A - Indicadores integralmente disponíveis no SEN ou Indicadores com variáveis de base integralmente disponíveis no SEN (dispõe-se de todas as variáveis de base necessárias para o indicador com o nível de detalhe territorial desejado)	Recomendar ao INE a disponibilização dos indicadores a curto prazo
B - Indicadores integralmente disponíveis noutras fontes ou Indicadores com variáveis de base integralmente disponíveis noutras fontes (dispõe-se de todas as variáveis de base necessárias para o indicador com o nível de detalhe territorial desejado)	Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN
C - Indicadores com variáveis de base integralmente disponíveis no conjunto do SEN e noutras fontes (dispõe-se de todas as variáveis de base necessárias para o indicador com o nível de detalhe territorial desejado)	Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN incluindo o cruzamento com as variáveis de base do SEN
D - Indicadores com variáveis de base parcialmente disponíveis no SEN (não se dispõe de todas as variáveis de base necessárias para o indicador e/ou a disponibilidade não tem o detalhe territorial desejado)	Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta
E - Indicadores com variáveis de base parcialmente disponíveis noutras fontes (não se dispõe de todas as variáveis de base necessárias para o indicador e/ou a disponibilidade não tem o detalhe territorial desejado)	Recomendar ao INE a análise da qualidade das outras fontes e da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta
F - Indicadores com indisponibilidade total de informação	Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas

Esquema de Codificação e Hierarquização de Indicadores Segundo a Prioridade atribuída pelo GT, a Disponibilidade e as Acções Potenciais

Hierarquização de prioridades		Tipologia de Indicadores segundo as Disponibilidades de Informação e Acções Potenciais					
		A	B	C	D	E	F
Grupo 1 (G1)	Identificados por 2 ou + entidades como prioritário	G1A - Recomendar ao INE a disponibilização dos indicadores a curto prazo	G1B - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN a curto prazo	G1C - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN incluindo o cruzamento com as variáveis de base do SEN a curto prazo	G1D - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a curto prazo	G1E - Recomendar ao INE a análise da qualidade das outras fontes e da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a curto prazo	G1F - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas a curto prazo
Grupo 2 (G2)	Identificados apenas por 1 entidade como prioritário	G2A - Recomendar ao INE a disponibilização dos indicadores a curto prazo	G2B - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN a curto prazo embora com prioridade inferior aos indicadores do Grupo 1	G2C - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN incluindo o cruzamento com as variáveis de base do SEN a curto prazo embora com prioridade inferior aos indicadores do Grupo 1	G2D - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a curto prazo embora com prioridade inferior aos indicadores do Grupo 1	G2E - Recomendar ao INE a análise da qualidade das outras fontes e da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a curto prazo embora com prioridade inferior aos indicadores do Grupo 1	G2F - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas a curto prazo embora com prioridade inferior aos indicadores do Grupo 1
Grupo 3 (G3)	Considerados não prioritários	G3A - Recomendar ao INE a disponibilização dos indicadores a curto prazo	G3B - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN a médio prazo	G3C - Recomendar ao INE a análise das outras fontes do ponto de vista das exigências do SEN incluindo o cruzamento com as variáveis de base do SEN a médio prazo	G3D - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a médio prazo	G3E - Recomendar ao INE a análise da qualidade das outras fontes e da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas para obtenção da informação em falta a médio prazo	G3F - Recomendar ao INE a análise da viabilidade do lançamento de novas operações estatísticas a médio prazo

ANEXO II

Alternativa de Classificação apresentada pelo GPERI

Matriz de Indicadores - Selecção de prioridades/Disponibilidade no SEN.

Hierarquização de prioridades		Disponibilidade no SEN.						TOTAL
		2- Toda a info disponível no SEN	#	1- Alguma info disponível no SEN	#	0 - Nenhuma info disponível no SEN	#	
Grupo 1	Identificados por 2 ou + entidades como prioritário	A	11	B	14	B	18	43
Grupo 2	Identificados apenas por 1 entidade como prioritário	A	3	C	7	C	16	26
Grupo 3	Considerados não prioritários	A	4	D	0	D	21	25
TOTAL			18		21		55	94

18	Indicadores Classe A	Conjunto de indicadores passíveis de constituir uma bateria para divulgação, no Portal do INE, num curto espaço de tempo.
32	Indicadores Classe B	Importa identificar a informação que existe e os procedimentos para obter a restante. - Recomendação para que se invista em recolher o que falta. Identificar as operações estatísticas necessárias. - Avaliar dentro do grupo a capacidade para avançar com propostas de operacionalização ou sugerir a constituição de grupo de peritos para estudar a forma de obter tais indicadores (ex: indicadores identificados pelo IFDR)
23	Indicadores Classe C	Mesmo actuação dos indicadores Classe B mas com menor grau de prioridade
21	Indicadores Classe D	Fazem parte do conjunto de indicadores elencados como necessidades mas não serão alvo de tratamento especial nesta fase

ACTA

19ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 16 do mês de Novembro do ano de 2011, pelas 14h30m, realizou-se no Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais, a 19ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPRI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística Dr. Francisco Vala e Dr. Porfírio Leitão

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Estela Domingos

DGOTDU/MAOT – Dr.ª Ana Catita e Arqt.º Ricardo Gaspar

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação da Acta - 18ª reunião;**
- 2. Debate sobre os contributos dos membros do GT para o Relatório Final**
- 3. Outros assuntos**

1. Aprovação da Acta - 18ª reunião

A acta da reunião n.º 18 foi aprovada com as alterações propostas e apresentadas pelo INE, designadamente a introdução da seguinte frase no penúltimo parágrafo do ponto 2: “O INE relembrou que não existe disponibilidade para novas operações estatísticas, estando todos os recursos disponíveis afectos às operações correntes.”, foram ainda acrescentadas, em anexo, as propostas apresentadas pelo GPERI e pelo DPP sobre a classificação dos indicadores.

A reunião prosseguiu com uma revisão da Matriz de indicadores atualizada pelo INE no que se refere à disponibilidade de informação dos indicadores no SEN.

Na sequência desta revisão e esclarecimentos de dúvidas relativos a alguns indicadores, ficou assente que o INE irá fazer uma nova revisão dos indicadores na óptica da disponibilidade no SEN, de acordo com a seguinte classificação:

- a) Nenhuma informação disponível – não existe informação disponível no SEN para o indicador, nem para nenhuma variável elementar que dele faça parte.
- b) Informação específica não disponível – existe informação disponível apenas para algumas variáveis elementares no SEN mas não existe a informação específica que o indicador exige para ser calculado. Nestes casos, deve constar na coluna de “Comentários à disponibilidade” qual a informação/variável disponível.
- c) Alguma informação disponível – existe alguma informação disponível no SEN para as variáveis elementares do indicador, mas não com a total conformidade (territorial, sectorial, modo de transporte, etc) requerida para o cálculo do indicador. Nestes casos, deve constar na coluna de “Comentários à disponibilidade” qual a informação/variável disponível.
- d) Toda a informação disponível – existe informação disponível para o indicador ou para todas as variáveis elementares que dele fazem parte.

Na Matriz de hierarquização de indicadores, os indicadores cuja disponibilidade no SEN se enquadra nas alíneas b) e c) terão o tratamento igual aos da alínea a), e serão classificados nas Classes B, C ou D, consoante o grau de prioridade atribuído pelo GT.

No que se refere aos Indicadores propostos pelo IFDR, foi referido ainda não haver evolução da articulação entre o IFDR e o INE, devendo os trabalhos ser iniciados em breve, de forma a preparar uma proposta de formulação a apresentar ao GT para decisão.

2. Debate sobre os contributos dos membros do GT para o Relatório Final

Os contributos do GPERI (pontos 1, 5.2, 7 e 8) e DPP (ponto 6.2 – texto introdutório e alíneas b) e c)) apresentados para o relatório final foram na sua generalidade aprovados, ficando acordado que a versão preliminar com todos os contributos circulará por todos os membros sequencialmente para comentários finais.

Foi acordado que a Lista de Fontes potenciais a integrar o Relatório Final será apresentada por Entidade. Desta lista deve constar a variável elementar em causa, bem como o indicador a que se refere a mesma. Para variáveis cuja fonte potencial seja constituída por mais do que uma entidade, foi acordado que as mesmas seriam identificadas na lista de cada entidade, com a seguinte nota nas observações “articular com entidade x”.

Para a tabela de conceitos foi acordado que a mesma se deve designar “Alguns conceitos relevantes associados aos indicadores” uma vez que se pretende apenas abordar alguns conceitos indispensáveis à perceção dos indicadores. Esta lista deve ainda identificar para cada conceito o indicador ao qual se aplica.

Foi ainda acordado que a definição de “área urbana” a considerar será a da Tipologia de Áreas Urbanas (TIPAU 2009) cuja fonte é INE. A definição de “transporte público” para indicadores que não resultem de informação do Censos, será a do Glossário de Estatísticas dos Transportes (CEE/NU, CEMT e Eurostat, Edição 1994), correspondendo ao conceito de “Transporte por Conta de Outrem” (definição facultada pelo INE a 3 de Junho de 2011).

No que se refere ao prosseguimento dos trabalhos o INE ficou de enviar ao GPERI os seus contributos relativos ao capítulo 6.2 a) e à revisão da matriz de indicadores até dia 18 de Novembro; o capítulo 6.1 será enviado até ao final do mês.

No que se refere às recomendações e conclusões foi acordado que cada elemento do GT enviará os seus contributos até dia 28 de Novembro ao GPERI para consolidação e discussão na próxima reunião.

A versão consolidada do relatório, fica a cargo do GPERI, e a sua versão final preliminar começará a circular pelos membros do GT na primeira semana de Dezembro, seguindo a

seguinte ordem: GPERI – DPP – DGOTDU - IFDR - INE, de forma a que até à data da próxima reunião o mesmo tenha sido “revisto” por todos os elementos do GT para posterior discussão final.

3.Outros assuntos.

A próxima reunião do GTEMT ficou agendada para dia 12 de Dezembro, às 10h30, nas instalações do INE.

ACTA

20ª Reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT)

Conselho Superior de Estatística (CSE)

Local e data da reunião

No dia 12 do mês de Dezembro do ano de 2011, pelas 10h30m, realizou-se no Instituto Nacional de Estatística, a 20ª reunião do Grupo de Trabalho sobre Estatísticas da Mobilidade Territorial (GTEMT) do Conselho Superior de Estatística (CSE).

Lista de presenças

Marcaram presença na reunião os seguintes representantes:

GPRI/MOPTC – Gabinete de Planeamento Estratégico e Relações Internacionais – Dr.ª Maria José Silva e Dr.ª Carla Mota Alves

INE – Instituto Nacional de Estatística - Dr.ª Rute Cruz, Dr. Francisco Vala, Dr. Porfírio Leitão e Dr. Davide Miranda

DPP/MAOT – Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais – Dr. Natalino Martins e Dr.ª Estela Domingos

DGOTDU/MAOT – Dr.ª Ana Catita e Arqt.º Ricardo Gaspar

IFDR/MEID – Dr.ª Inês Passão

Ordem de Trabalhos

- 1. Aprovação da Acta - 19ª reunião;**
- 2. Análise e aprovação do Relatório Final**
- 3. Outros assuntos**

1. Aprovação da Acta - 19ª reunião

A acta da reunião n.º 19 foi aprovada por unanimidade.

2. Análise e aprovação do Relatório Final

Previamente à análise do Relatório Final, o IFDR e o INE informaram que estabeleceram contactos para ultimar os indicadores 18 e 19 da Competitividade. Contudo, o INE concluiu pela dificuldade, senão mesmo impossibilidade, de formular um método de cálculo para estes indicadores comparável aos restantes viabilizando uma análise temporal e espacial. Adicionalmente, referiu que valorizar os benefícios de uma determinada intervenção no sistema de transportes afigura-se muito difícil, principalmente pelo lado da procura. O que normalmente se efectua é uma análise do custo/benefício e da viabilidade económica ex-ante e uma validação posterior do cumprimento dos pressupostos. O método de medição do impacto económico deve fazer parte dos estudos do projecto da infra-estrutura de transporte e varia conforme a obra. Por sua vez, o IFDR conclui pela exclusão dos dois indicadores da matriz de indicadores do GTEMt dadas as dificuldades metodológicas inerentes e pelo factor adicional destes já não fazerem parte dos indicadores comunitários para o novo período de programação 2014-2020.

A reunião prosseguiu com a análise do Relatório Final firmando-se alguns aspectos como:

- Existência de descontinuidade nos números dos indicadores dado os mesmos corresponderem a uma ID (Identificação do indicador) e não a uma numeração;
- As fontes administrativas a explorar identificadas correspondem a fontes efectivas ou potenciais.

Realizaram-se alguns ajustamentos ao texto do Relatório, designadamente:

- Nos indicadores 14 e 15 do Ambiente e 8 da Competitividade retirou-se como fonte a explorar o IGP e colocou-se a nota “A definir em função do modelo que for adoptado para o projecto GEOEQUIP”;
- A fonte a explorar CP foi substituída por “Operadores de transportes ferroviários”;
- No indicador 28 do Ambiente foi retirada a fonte a explorar DGOTDU porque não constitui a fonte primária (mas sim as Câmaras Municipais);

- No indicador 13 da Coesão foi incluída a seguinte nota “O INE apenas possui informação relativa aos edifícios residenciais, a partir do IV Recenseamento Geral da Habitação.”. Foi colocada a hipótese da informação sobre todos os edifícios poder vir a ser fornecida pelo SINERGIC.

Ao nível das Conclusões e Recomendações destaca-se:

- O acordo pelos membros do GTEMT em que o Relatório Final seja divulgado, solicitando reacções sobre o interesse e viabilidade dos indicadores, junto das entidades que o CSE considere relevantes no apoio à decisão bem como de todas as entidades identificadas no capítulo 8 do Relatório (Potenciais fontes administrativas a explorar) e das diferentes entidades consultadas pelo GTEMT na fase inicial dos trabalhos. Foi referida a especial importância do diálogo com a Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) e da consulta às Câmaras Municipais.
- O INE ficou de elaborar uma recomendação a incluir no Relatório, a ser enviada ao GPERI até dia 14 de Dezembro, abordando aspectos como a necessidade de criação de um Sistema de Informação da Mobilidade Territorial e, em particular, da necessidade da georreferenciação dos pontos focais e das redes e, assim, da importância da continuidade do projecto da GEOEQUIP;
- Foi ainda acordada mais uma Recomendação relativamente à implementação das acções potenciais identificadas no capítulo 7 para cada conjunto de indicadores. Estas acções devem incluir a divulgação sistemática por parte do SEN no mais curto espaço de tempo possível de forma integrar uma bateria de informação que permita melhorar o conhecimento sobre a mobilidade e a acessibilidade dos territórios.

Com a inclusão dos pontos atrás referidos o GTEMT considerou aprovado o Relatório Final.

3.Outros assuntos.

Após a recepção do contributo do INE, o GPERI enviará o Relatório Final ao GTEMT para uma última revisão e conclusão dos trabalhos.

ANEXO V - DESCRIÇÃO DAS PRINCIPAIS CONCLUSÕES DAS REUNIÕES COM OS PERITOS E COM AS ENTIDADES MOPTC

CONCLUSÕES DO GT SOBRE AS REUNIÕES COM PERITOS

Professora Doutora Teresa Sá Marques

Professora Associada do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Nesta audição, que decorreu a 14 de junho de 2010, foram realizadas diversas reflexões relativamente à questão da mobilidade territorial e dos seus indicadores, centrando a problemática da acessibilidade territorial na reestruturação dos sistemas urbanos atuais.

A política territorial e, em particular, a mobilidade territorial, necessita de desenvolvimentos nos sistemas de indicadores designadamente de uma melhoria da informação relativa aos stocks mas também de disponibilização de indicadores de fluxos que permitam conhecer melhor a estruturação do território e os sistemas urbanos.

A estrutura urbana da Área Metropolitana do Porto (AMP) e da Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresentam configurações distintas, sendo a primeira polinucleada e difusa (equipamentos, emprego, habitação) requerendo mobilidades com geometria variável e uma rede de transportes extensa, enquanto a segunda é polinucleada à volta da coroa com grandes fluxos de manhã e à noite. No Alentejo há concentração de equipamentos, estando as questões mais ligadas à mobilidade num contexto de baixa densidade populacional e falta de transportes públicos. No Centro, os problemas concentram-se no litoral e a mobilidade é cada vez mais urbana, pois o despovoamento é grande. A mobilidade interurbana não é muito forte dada a fraca especialização dos centros urbanos, existindo uma tendência de fragmentação da região (Aveiro e Guarda mais ligadas ao Porto e Leiria e Castelo Branco mais ligadas a Lisboa). Esta descontinuidade nas áreas de influência vem complexificar os sistemas de indicadores.

Importa contemplar no elemento estruturante dos pontos focais, para além dos equipamentos e dos serviços de interesse geral (comércio, saúde, educação, administrativos, cultura e lazer, sociais e do conhecimento), outros pontos focais de

acesso como os pólos geradores de emprego. A sua georreferenciação poderá potencialmente ser feita a partir da base de dados dos Quadros de Pessoal e eventualmente da base de dados do emprego público. A residência constitui um importante ponto focal, retida em termos de ponto focal de origem.

A informação sobre as redes (oferta), procura e modos de utilização dos transportes públicos é fundamental para o que se torna essencial a disponibilização de dados por parte das empresas operadoras de transportes públicos.

Na escala a adotar parece ser mais vantajoso aquela com maior detalhe possível, permitindo obter escalas mais agregadas, mas também a que seja plausível face aos recursos humanos e financeiros existentes e necessários para o efeito e à própria natureza das variáveis a representar.

Prof. Doutor Rui Pedro Julião,

Sub-Diretor do Instituto Geográfico Português

Nesta audição (14 de junho de 2010) foi apresentado o âmbito de apoio que o Instituto Geográfico Português (IGP) pode dar às ações do GTMT, designadamente no que diz respeito à compatibilização dos dados com técnicas de georreferenciação diferentes, à produção de dados de informação de contexto fornecida pelos ortofotomapas e informação cartográfica e à investigação na análise das acessibilidades.

Embora o IGP não disponha de dados sobre mobilidade poderá contribuir para georreferenciar os dados, com base nos princípios em que assenta o Sistema Nacional de Informação Geográfica (SNIG), cujo objetivo é criar condições (infraestruturas) para dar “mobilidade aos dados” permitindo que os mesmos sejam uniformes, harmonizados e conhecidos entre as várias fontes, tendo o projeto apoio da União Europeia no âmbito da Diretiva INSPIRE (infraestrutura europeia de dados espaciais que vai alimentar-se dos SNIG’s dos vários países).

Existem, ainda, outros projetos temáticos como o Sistema Nacional de Informação Territorial (SNIT) da DGOTDU e Sistema Nacional de Informação dos Recursos Hídricos (SNIRH) do INAG, IP, bem um projeto de articulação dos sistemas de informação do MAOT, que poderão fornecer dados num futuro próximo.

Rurais e delimita ainda “Áreas Urbanas” com designação distintiva, independentemente, da categoria administrativa de Vila ou Cidade.

SIGGESC – Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras

IMTT/MOPTC – Eng. José Manuel Leitão
ISEGI, Universidade Nova de Lisboa – Dr. Rui Pires

O projeto do IMTT SIGGESC consiste num SIG vocacionado para o setor dos transportes públicos rodoviários que operam ao abrigo do Regulamento de Transportes Automóveis (RTA) e que se pretende que venha a constituir um instrumento de apoio ao planeamento no setor dos transportes, nomeadamente para ações de fiscalização e atribuição de concessões. O sistema foi institucionalizado através da publicação do Despacho Normativo nº32/2009 do MOPTC, que incide apenas no território do Continente e tem por base cartografia comercial adquirida à NAVTEQ.

O sistema é composto pelo Sistema de Informação das Carreiras dos Operadores (SICO) que permite aos operadores a introdução e edição de informação espacial e alfanumérica relativa às carreiras, produção de relatórios e transferência de novos dados para o IMTT, pelo Portal SIGGESC que é a aplicação onde os operadores podem fazer pedidos sobre novas carreiras, bem como consultá-los e elaborar relatórios com base em elementos associados às suas carreiras e pela Aplicação WebGIS (tecnologia ArcGIS Server), em fase de implementação, que permitirá aos operadores consultarem os dados espaciais das carreiras, a adição de novos dados geográficos e o acesso a funcionalidades de análise espacial.

Prevê-se o carregamento da informação (geográfica e alfanumérica) através da aplicação SICO esteja concluída até final de 2010, no que diz respeito aos operadores das áreas metropolitanas, e até final de 2011 para os restantes.

Apesar deste sistema apenas abranger as carreiras concessionadas ao abrigo do RTA, excluindo as empresas públicas de transporte rodoviário (nomeadamente as urbanas Carris e STCP), o IMTT pretende vir a expandir a utilização da mesma plataforma para o registo destas carreiras. É o caso particular da CARRIS, empresa com a qual já foram desenvolvidos contactos neste sentido, e o caso das cidades envolvidas no projeto Barómetro sobre Cidades, desenvolvido pela rede da EMTA – European Metropolitan Transports Authorities.

Prof. Doutor João Abreu e Silva

Consultor da W2G, a desenvolver o projeto para a Georreferenciação do PET.

Esta audição (10 de setembro de 2010) centrou-se na apresentação do projeto de Georreferenciação do Plano Estratégico dos Transportes (PET), que consiste na definição de um modelo físico de identificação do espaço territorial, implicando a produção de um conjunto de indicadores de base com vista à implementação e monitorização do PET.

Pretende-se que, na sua génese, os indicadores possam ser aplicados noutros trabalhos de carácter associado à mobilidade urbana e sistema de transportes, devendo os mesmos responder às necessidades de informação, no presente e no futuro, do Sistema Nacional de Estatística.

Numa primeira fase, este projeto tem apostado numa abordagem às entidades que se constituem como possíveis fontes fornecedoras de informação estatística e, numa segunda fase, avançará para a definição das formas de cálculo dos indicadores que poderão ser influenciadas pela disponibilidade ou insuficiência de dados.

Estes indicadores, previstos para a monitorização do PET, podem ser classificados como indicadores simples (de realização ou de resultado), indicadores de impacto e de contexto (para os casos de ausência de contrafactual), bem como de recursos / eficiência, especialmente vocacionados para a avaliação de tendências e que permitam perceber as influências à alteração dos padrões de mobilidade.

REUNIÕES COM ENTIDADES

EP - Estradas de Portugal, SA (29.06.2010)

A nível nacional existe uma lacuna gravíssima na informação sobre infraestrutura rodoviária, pois desconhece-se a verdadeira extensão da rede viária nacional, bem como as suas características por tipo de estrada, pelo que as Estradas de Portugal estão a diligenciar a reestruturação interna dos serviços e a implementação de novos sistemas de informação no planeamento dos transportes para melhorar a estrutura e qualidade da informação.

Ao nível do tráfego está a ser construído o desenho conceptual do sistema de monitorização da rede, que medirá toda a extensão da rede e não só em pontos concretos, mas apenas inclui as estradas concessionadas. A EP pediu ao INIR a informação das estradas que não pertencem ao seu contrato de concessão para poderem caracterizar e modelar a rede, no entanto não poderão fornecer essa informação, pois não lhes pertence.

Existem atualmente cerca de 55 postos automáticos que serão aumentados à medida que se vão percebendo as necessidades, estando controlada a área de influência de cada contador, pois a rede vetorial a adquirir (NAVTEQ ou TELE-ATLAS) inclui todos os locais de entrada ou saída de cada troço.

REFER, EPE (05.07.2010)

A REFER dispõe da rede em exploração georreferenciada, no entanto carece ainda de mais alguns detalhes no que diz respeito à caracterização das estações, nós intermodais, etc. A base georreferenciada está em Datum 73, podendo ser projetado para o Modelo IGP, pois seguem o formato INSPIRE para fornecimento da Informação.

O Diretório de Rede, produzido anualmente pela REFER (com uma hiato temporal prospetivo de 2 anos), poderá ser a base para fornecimento da informação, todavia não existe informação sobre todos os ramais de mercadorias, nomeadamente os privados e de pequena dimensão e a caracterização dos terminais de mercadorias estará no âmbito da CP que deverá ter dos terminais onde opera, faltando ainda os restantes que são privados.

É possível retirar do sistema de informação os km lineares da rede dentro de cada concelho, embora existam algumas ambiguidades quando a linha férrea coincide com o limite administrativo, sendo ela própria o limite físico do município, bem como o número de circulações em cada troço e os comboios-km realizados efetivamente.

INIR, IP (26.07.2010)

O INIR encontra-se a desenvolver um sistema de informação com software ESRI para medir a acessibilidade às fronteiras, portos, aeroportos, fazendo simulações com a rede concluída e com as várias obras que vão sendo construídas.

A monitorização dos níveis de serviço (especificados no PRN - Congestionamento, tempos de percurso, velocidades médias) e o acompanhamento das concessões, incluindo as da EP (cujos níveis de serviço não estão especificados, são calculados troço a troço), bem com o serviço ao utente, são outras das preocupações/atribuições do INIR.

O PRN conta com 16.000km de infraestrutura rodoviária dos vários níveis. O INIR tem a georreferenciação da rede classificada, quase na totalidade, de acordo com as categorias do tipo de rede, excluindo a rede municipal cuja dimensão e características se desconhece. A rede encontra-se classificada da seguinte forma: Rede Rodoviária Nacional – IP, IC, EN e ER; Rede Nacional de Autoestradas; Rede Europeia e Rede Municipal.

O INIR fornecerá a base geo-referenciada da rede e a informação relativa aos TMD das autoestradas.

IPTM, IP (22.09.2010)

A reunião com o IPTM pretendia averiguar acerca da informação de que dispõem, nomeadamente aferir a capacidade instalada para movimento de mercadorias e passageiros em cada um dos portos. No Relatório Consolidado do Setor Marítimo Portuário (2008) existe informação de atividade dos vários portos nacionais, numa visão integrada do setor e analisa, porto a porto, o desempenho durante o ano e, também, informação sobre movimento de passageiros nos terminais de cruzeiros e dados sobre a capacidade instalada e caracterização da oferta nos diversos portos.

O IPTM passará a dispor dum Sistema de Informação de Observação Marítimo Portuária – SIOMP – que incluirá a informação estatística da atividade dos portos, bem como a oferta e outra informação relevante. Nos portos de Viana do Castelo e Leixões existe o SIGAP - Sistema de Gestão Ambiental e Portuária que lhes permite fazer a monitorização para

Dra. Ana Santos

Serviço de Geo-Informação, Departamento de Metodologia e Sistemas de Informação do INE

Esta audição esteve enquadrada na 3ª reunião do GTMT (25 de junho de 2010) e versou sobre os processos em desenvolvimento, no serviço de Geo-Informação do Departamento de Metodologia e Sistemas de Informação, para criação, integração e gestão dos dados geográficos, para a preparação da geografia de referência do Censos 2011 - base geográfica de referenciação da informação (BGRI) e edifícios - e para a infraestrutura de dados espaciais do INE.

Foram apresentados os principais âmbitos de informação geo-referenciada de que o INE dispõe, nomeadamente a BGRI ao nível das subsecções estatísticas (base para aplicação do CENSOS 2011), que cobrirá a totalidade do território nacional, em formato digital, e que incorporará informação relativa a nomes de ruas, números de porta, códigos postais e também a georreferenciação dos edifícios.

Toda a informação com dados geográficos está a ser produzida ao abrigo da Diretiva INSPIRE, vindo ao encontro das recomendações para uniformização e harmonização da informação espacializada.

O INE terá capacidade para disponibilizar informação geo-referenciada da habitação, mas não detém informação geo-referenciada dos equipamentos. Todavia, através dos pontos extremos dos eixos de via é possível localizar pontos focais (exemplo dado das escolas) através do endereço dos mesmos e sua colocação no eixo de via.

O Atlas das Cidades (onde é detido o conceito de cidade estatística) deverá ser alvo de atualização com os resultados do Censos 2011, sendo de interesse uma aproximação à delimitação de cidades económicas (contínuos urbanos que configuram uma cidade, como Cascais e Odivelas, mas que não constituem cidades em termos administrativos), através da agregação de subsecções estatísticas.

A recente revisão da Tipologia de Áreas Urbanas sob proposta da SPEBT/CSE, assenta predominantemente numa abordagem morfológica (critérios de dimensão e densidade populacional), classificando as Freguesias do território nacional em Áreas Predominantemente Urbanas, Áreas Mediamente Urbanas e Áreas Predominantemente

alertar e acionar os meios de combate disponíveis para a proteção desta zona ambientalmente sensível. Este sistema permite ainda o acompanhamento em tempo real do deslocamento de um navio e o registo de percursos efetuados, através de um *layout* composto por diversas *layers* SIG num mapa dinâmico e georreferenciado.

Os portos que detêm ligações ferroviárias são Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines, existindo, também, para cada um deles plataformas logísticas de apoio.

Relativamente às acessibilidades territoriais/marítimas existe um plano que define as acessibilidades mínimas previstas para cada porto de acordo com o tráfego expectável. Paralelamente, encontra-se em funcionamento o sistema de VTS e têm sido feitos avultados investimentos em dragagens.

Em síntese, não existe informação georreferenciada e compilada de todos os portos acerca da oferta e capacidade instalada, mas o IPTM irá recolher a informação relativa à Diretiva Marítima albergando-a no SIOMP.