

Estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores

RELATÓRIO N.º 04/2022 – FS/SRATC
AUDITORIA



SECÇÃO REGIONAL DOS AÇORES

Relatório n.º 04/2022 – FS/SRATC

Auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores

Ação n.º 22/Do88

Aprovação: Sessão ordinária de 2022-07-11

Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas

Palácio Canto

Rua Ernesto do Canto, n.º 34

9504-526 Ponta Delgada

Telef.: 296 304 980

sra@tcontas.pt

www.tcontas.pt

Salvo indicação em contrário, a referência a normas legais reporta-se à redação indicada em apêndice ao presente relatório.

As hiperligações e a identificação de endereços de páginas eletrónicas referem-se à data da respetiva consulta, sem considerar alterações posteriores.

Índice

| | |
|-----------------------|---|
| Índice de quadros | 5 |
| Índice de gráficos | 5 |
| Siglas e abreviaturas | 6 |
| Glossário | 7 |
| Sumário | 9 |

PARTE I INTRODUÇÃO

| | |
|---|----|
| 1. Fundamento da ação | 11 |
| 2. Natureza, âmbito, objetivo e metodologia | 12 |
| 2.1. <i>Natureza e âmbito</i> | 12 |
| 2.2. <i>Objetivo e metodologia</i> | 12 |
| 3. Condicionantes e limitações | 14 |
| 4. Contraditório | 14 |

PARTE II ENQUADRAMENTO DO TEMA

CAPÍTULO I COMBATE ÀS ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

| | |
|--|----|
| 5. A consciencialização para a problemática das alterações climáticas | 15 |
| 6. As respostas da comunidade internacional | 16 |
| 6.1. <i>O Protocolo de Quioto e o Acordo de Paris</i> | 16 |
| 6.2. <i>A necessidade de limitar o aumento da temperatura média global</i> | 17 |
| 6.3. <i>Avaliação do grau de cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes em matéria de redução de emissões de gases com efeito de estufa</i> | 17 |
| 7. O financiamento da ação climática | 19 |
| 8. Contributo do sector da energia para as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) | 20 |
| 8.1. <i>Na União Europeia, o sector da energia foi responsável por 77% das emissões de GEE registadas em 2019</i> | 20 |
| 8.2. <i>Os transportes são um dos principais consumidores finais de energia</i> | 20 |
| 8.3. <i>Em Portugal, estima-se que o sector da energia tenha gerado cerca de 70% das emissões de GEE em 2019</i> | 21 |
| 8.4. <i>Nos Açores, cerca de 51% das emissões de GEE registadas em 2014 foram também originadas pelo sector da energia</i> | 22 |

| | | |
|-------|---|----|
| 9. | A política climática da União Europeia | 23 |
| 9.1. | <i>Objetivos e metas intercalares</i> | 23 |
| 9.2. | <i>Financiamento</i> | 24 |
| 10. | A política climática de Portugal | 24 |
| 10.1. | <i>Objetivos e metas intercalares</i> | 24 |
| 10.2. | <i>Financiamento</i> | 24 |
| 11. | A política climática da Região Autónoma dos Açores | 25 |
| 11.1. | <i>A relevância conferida à problemática das alterações climáticas</i> | 25 |
| 11.2. | <i>Objetivos e projeções de emissões de GEE para 2030</i> | 27 |
| 11.3. | <i>Avaliação da execução do Programa Regional para as Alterações Climáticas</i> | 28 |
| 11.4. | <i>Financiamento</i> | 29 |

CAPÍTULO II MOBILIDADE ELÉTRICA

| | | |
|---------|---|----|
| 12. | A transição para uma mobilidade sustentável | 31 |
| 12.1. | <i>As metas climáticas da União Europeia para 2030 e 2050 só poderão ser alcançadas tornando os modos de transporte mais sustentáveis</i> | 31 |
| 12.2. | <i>A aposta na mobilidade elétrica em Portugal</i> | 31 |
| 13. | A transição para a mobilidade elétrica nos Açores | 32 |
| 13.1. | <i>Estratégia definida</i> | 32 |
| 13.2. | <i>O Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores</i> | 34 |
| 13.2.1. | Antecedentes | 34 |
| 13.2.2. | Caracterização genérica | 35 |
| 13.2.3. | Avaliação da execução e reporte de informação | 38 |
| 13.2.4. | Financiamento | 40 |

PARTE III OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA

| | | |
|-------|---|----|
| 14. | Avaliação intercalar da execução do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA) | 41 |
| 14.1. | <i>As metas intercalares relativas à aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento não foram atingidas</i> | 41 |
| 14.2. | <i>Não existem evidências de que a medida do PMEA direcionada para a eletrificação da frota pública esteja a ser adotada pelas entidades alvo</i> | 45 |
| 14.3. | <i>A medida destinada a incentivar a adesão dos operadores de transportes públicos à mobilidade elétrica carece de ser densificada</i> | 46 |
| 14.4. | <i>Os incentivos atribuídos a entidades dos sectores social e desportivo para financiar a aquisição de viaturas contempla a opção por viaturas convencionais, as quais nem sempre estão sujeitas a critérios ambientais</i> | 47 |

| | |
|---|----|
| 14.5. <i>A rede pública de carregamento instalada até 2020 ficou globalmente aquém das metas estabelecidas, embora abrangesse todos os concelhos dos Açores</i> | 48 |
| 15. Emissões de CO2 evitadas nos Açores | 50 |
| 15.1. <i>O impacto ambiental associado à implementação do PMEA é reduzido, em virtude da fraca execução das medidas relativas à vertente da mitigação</i> | 50 |
| 15.2. <i>O contributo ambiental da frota pública é inferior ao estimado</i> | 51 |
| 16. Execução financeira do PMEA | 53 |
| 16.1. <i>Entre 2018 e 2020, foram aplicados 1,4 milhões de euros na implementação do PMEA, verba correspondente a 14% do montante que se prevê despende até 2024 (9,7 milhões de euros)</i> | 53 |
| 16.2. <i>No mesmo período, 59% das despesas incorridas com a implementação do PMEA (799 mil euros) foram financiadas por fundos comunitários</i> | 55 |
| 16.3. <i>As restantes despesas associadas à implementação do PMEA foram financiadas através do Orçamento da Região Autónoma dos Açores</i> | 55 |

PARTE IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

| | |
|--|----|
| 17. Principais conclusões | 57 |
| 18. Recomendações | 60 |
| 19. Decisão | 61 |
| Conta de emolumentos | 63 |
| Ficha técnica | 64 |
| Anexos | |
| Respostas dadas em contraditório | |
| I – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas | 66 |
| II – Direção Regional da Energia | 68 |
| Apêndices | |
| I – Quadros | |
| Quadro I.1. – Indicadores e metas do PMEA | 72 |
| Quadro I.2. – Veículos elétricos vs. cenários PMEA | 74 |
| Quadro I.3. – Veículos elétricos na frota pública – 2017-2020 | 75 |
| Quadro I.5. – PMEA – Candidaturas aprovadas no âmbito do PO Açores 2020 | 77 |
| Quadro I.6. – Plano Regional Anual – Ações relacionadas com a execução do PMEA – 2018-2020 | 78 |
| II – Referências documentais | 79 |
| III – Legislação citada | 85 |
| IV – Índice do dossiê corrente | 87 |

Índice de quadros

| | |
|---|----|
| Quadro 1 – Estratégia regional para as alterações climáticas | 26 |
| Quadro 2 – Emissões de GEE previstas para 2030..... | 28 |
| Quadro 3 – Diretrizes para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores..... | 33 |
| Quadro 4 – Redução estimada de emissões de CO ₂ – 2019-2024 | 38 |
| Quadro 5 – Aquisições de veículos elétricos e de pontos de carregamento participadas até 2020 | 41 |
| Quadro 6 – Automóveis novos vendidos nos Açores por tipo de motorização – 2015-2020 | 43 |
| Quadro 7 – Pontos de carregamento adquiridos e instalados até 2020..... | 49 |
| Quadro 8 – Emissões de CO ₂ evitadas até 2020..... | 51 |
| Quadro 9 – Execução financeira do PMEA até 2020 | 54 |

Índice de gráficos

| | |
|--|----|
| Gráfico 1 – Emissões sectoriais de GEE em Portugal – 1990, 2005 e 2019 | 22 |
| Gráfico 2 – Emissões de GEE nos Açores – 2014..... | 23 |
| Gráfico 3 – Evolução do número de veículos elétricos vendidos nos Açores | 44 |
| Gráfico 4 – Veículos elétricos introduzidos nos Açores – Emissões de CO ₂ evitadas..... | 52 |
| Gráfico 5 – Fontes de financiamento do PMEA até 2020 | 56 |

Siglas e abreviaturas

| | | |
|-------------------|---|--|
| ARAAL | — | Contrato de desenvolvimento entre a Administração Regional e a Administração Local |
| CELE | — | Comércio Europeu de Licenças de Emissões |
| <i>cf.</i> | — | confrontar |
| CO ₂ | — | Dióxido de carbono |
| CO _{2eq} | — | Equivalência em dióxido de carbono |
| COP | — | Conferência das Partes |
| CQNUAC | — | Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas |
| doc. | — | documento |
| EGME | — | Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica |
| EIMEA | — | Estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores |
| ERAC | — | Estratégia Regional para as Alterações Climáticas |
| FEDER | — | Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional |
| GEE | — | Gases com efeito de estufa |
| GRA | — | Governo Regional dos Açores |
| G-20 | — | Grupo dos 20 |
| IRERPA | — | Inventário Regional de Emissões por Fontes de Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos |
| LCLF | — | Combustíveis Líquidos de baixo carbono |
| KWh | — | Quilowatts hora |
| LOPTC | — | Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas |
| LULUCF | — | Sector do uso do solo, alterações de uso do solo e florestas |
| n.º | — | número |
| °C | — | Graus centígrados |
| ODS | — | Objetivos de desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 |
| ONU | — | Organização das Nações Unidas |
| PC | — | Pontos de carregamento |
| PCN | — | Ponto de carregamento normal |
| PCR | — | Ponto de carregamento rápido |
| PMEA | — | Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores |
| PMEM | — | Plano para a Mobilidade Elétrica Municipal |
| PO | — | Programa Operacional |
| PRA | — | Plano Regional Anual |
| PRAC | — | Programa Regional para as Alterações Climáticas |
| RAA | — | Região Autónoma dos Açores |
| RNC | — | Roteiro para a Neutralidade Carbónica |
| SPER | — | Sector público empresarial regional |
| SREA | — | Serviço Regional de Estatística dos Açores |
| ton | — | tonelada |
| UE | — | União Europeia |
| VCI | — | Veículo de combustão interna |
| VE | — | Veículo elétrico |

Glossário

C

Comércio Europeu de Licenças de Emissões (CELE): mecanismo de regulação das emissões de GEE em atividades como as indústrias pesadas e as instalações de eletricidade (conhecidas em conjunto como “instalações fixas”, englobando, designadamente, a queima de combustíveis, a refinação de óleos minerais, a metalurgia, a produção de clínquer, cal e vidro, a cerâmica, a pasta de papel, os químicos), bem como a aviação.

O CELE funciona como um programa de limitação e comércio. A legislação define o número máximo anual de licenças de emissão disponíveis e é criado um mercado para a compra e venda das licenças de emissão. Os operadores necessitam de uma licença de emissão por cada tonelada de equivalente dióxido de carbono emitida. As licenças de emissão são obtidas em leilões ou a título gratuito. Os operadores também podem comprar licenças de emissão em mercados especializados e entre si. É uma das principais políticas da União Europeia em matéria de atenuação das alterações climáticas.

Combustíveis Líquidos de Baixo Carbono (LCLF): são combustíveis líquidos sustentáveis de origem não petrolífera, com emissões de dióxido de carbono nulas ou muito limitadas, durante a sua produção e utilização, em comparação com os combustíveis fósseis. As principais matérias-primas utilizadas para gerar LCLF são a biomassa, fontes renováveis, resíduos e dióxido de carbono capturado.

Conferência das Partes (COP): órgão de decisão supremo da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas. Todos os Estados que são parte na Convenção estão representados na COP, no âmbito da qual examinam a aplicação da Convenção e de quaisquer outros instrumentos jurídicos que a COP possa vir a adotar e tomam as decisões necessárias para promover a aplicação efetiva da Convenção.

A União Europeia e os seus Estados-Membros são partes na Convenção e participam nas reuniões da COP.

E

Equivalência em dióxido de carbono (CO₂eq): é uma medida internacionalmente aceite que expressa a quantidade de GEE em termos equivalentes da quantidade de dióxido de carbono (CO₂). A equivalência leva em conta o potencial de aquecimento global dos gases envolvidos e calcula quanto de CO₂ seria emitido se todos os GEE fossem emitidos como esse gás.

G

Gases com efeito de estufa (GEE): gases que funcionam como um “cobertor” na atmosfera terrestre, capturando o calor e aquecendo a superfície da Terra através do designado “efeito de estufa”. Os principais GEE são o dióxido de carbono (CO₂), o metano (CH₄), o óxido nitroso (N₂O) e os gases fluorados [hidrofluorocarbonetos (HFC), perfluorocarbonetos (PFC), hexafluoreto de enxofre (SF₆) e trifluoreto de azoto (NF₃)].

Grupo dos 20 (G-20): grupo formado por representantes das 19 maiores economias do mundo (Alemanha, África do Sul, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Canadá, China, Coreia do Sul, Brasil, Estados Unidos, França, Itália, Índia, Indonésia, Japão, México, Reino Unido, Rússia e Turquia) e a União Europeia. Foi criado em 1999, com o objetivo de promover o debate construtivo entre países industrializados e emergentes sobre assuntos relevantes para o equilíbrio económico global.

Visa também consensualizar posições entre os países participantes sobre questões internacionais, nas áreas financeira e política, no sentido da adoção de medidas conjuntas para promover o crescimento económico dos países e o desenvolvimento sustentável.

M

MOBI.E, S.A.: Empresa pública que atua, desde 2015, como Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), assumindo a responsabilidade da gestão e monitorização da rede de postos de carregamento elétricos, designadamente em termos de fluxos energéticos, de informação e financeiros (cfr. https://www.mobie.pt/quemsomos/a-mobi.e#SubNav_6).

P

Projeção Alta (no âmbito do Programa Regional para as Alterações Climáticas): projeção efetuada que tem em conta uma aposta forte no turismo e nos sectores tecnológico, agrícola e agroindustrial. Considera ainda um aumento da atividade industrial e pressupõe que a construção da central de valorização energética, em S. Miguel, fica concluída após 2020. Na agricultura, floresta e outros usos do solo, este cenário considera um maior dinamismo do sector, incluindo um aumento do número de vacas leiteiras e da respetiva produtividade.

Projeção Baixa (*idem*): projeção que tem em conta uma contração económica. Considera a prossecução de um bom nível de gestão do sector dos resíduos e águas residuais, cumprindo todas as metas assumidas pelo Governo Regional. Na agricultura, considera um decréscimo e maior estagnação do sector primário.

S

Sector do uso do solo, alteração do uso do solo e florestas (LULUCF – *Land Use, Land Use Change and Forestry*): o uso e a conversão do uso do solo e florestas contribuem quer para a emissão de GEE, quer para a remoção de carbono da atmosfera, o que neste caso reflete a capacidade de sumidouro natural do sector.

Sumário

O que auditámos?

O Tribunal de Contas procedeu à avaliação intercalar da execução do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA), instrumento que reflete a estratégia para a implementação desta alternativa de mobilidade nos Açores, a ser concretizada no período 2018-2024, tendo por referência as metas estabelecidas para 2020.

O que concluímos?

Os resultados intercalares alcançados com a execução das medidas do PMEA objeto de avaliação ficaram genericamente aquém dos objetivos estabelecidos, na medida em que:

- Dos 180 veículos elétricos e 78 pontos de carregamento cuja aquisição se pretendia incentivar até 2020 (medidas 1 a 4), apenas foram financeiramente participadas 73 (41%) e 11 (14%) aquisições, respetivamente.
- Não existem evidências de que a medida direcionada para a eletrificação da frota pública regional (medida 18) esteja a ser adotada pelo universo de entidades destinatárias.
- Apesar de a rede pública de carregamento instalada até ao final de 2020 abranger todos os concelhos dos Açores, a densidade de cobertura da mesma não logrou atingir a meta intercalar fixada para aquele ano, dado que metade dos 60 pontos de carregamento adquiridos ainda não tinham sido instalados.
- Face à meta projetada para 2020, apenas foram evitadas 35% das emissões de CO₂ estimadas, aspeto revelador do reduzido impacto ambiental associado à implementação do PMEA.

Salvaguardando os eventuais ajustamentos adicionais que seria necessário efetuar na informação disponibilizada pela entidade auditada, verifica-se que, até ao final de 2020, foram aplicados na execução do PMEA cerca de 1,4 milhões de euros, ou seja, 14% do montante global de 9,7 milhões de euros previsto despende até 2024 com a sua implementação, a qual poderá ter sido afetada pela crise pandémica que eclodiu naquele ano.

A melhoria do sistema de monitorização do PMEA sugere a necessidade de se revisitarem os indicadores de realização e de resultados que foram definidos para determinadas medidas, de se fixarem metas quantificadas para todas elas e de se adotarem mecanismos de coordenação e de partilha de informação entre as diversas entidades que intervêm na implementação do Plano.

O que recomendamos?

Ao Governo Regional:

- Ponderar a oportunidade de estender o âmbito de aplicação dos sistemas de incentivos financeiros à mobilidade elétrica a outros sectores de atividade, nomeadamente ao sector dos transportes públicos, assim como ao sector recreativo e cultural, como preconizado no PME A, e de intensificar os apoios a atribuir, no sentido de tentar imprimir uma nova dinâmica à sua execução.
- Definir critérios ambientais, designadamente ao nível das emissões de CO₂, a observar pelas viaturas convencionais cuja aquisição seja comparticipada por fundos públicos.

À Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas:

- Ponderar a possibilidade de visitar os indicadores de realização e de resultados que foram definidos para determinadas medidas do PME A e de serem fixadas metas quantificadas relativamente às que não dispunham deste parâmetro de avaliação, de modo a assegurar condições para efetivo controlo da execução e análise dos resultados alcançados com a implementação do Plano.

À Direção Regional da Energia:

- Adotar mecanismos de coordenação e de partilha de informação com as diversas entidades que intervêm na implementação do PME A, de modo a que seja exercido um efetivo acompanhamento e controlo da respetiva execução.

PARTE I INTRODUÇÃO

1. Fundamento da ação

- 1 O fenómeno das alterações climáticas assume-se como uma das questões mais prementes da atualidade à escala mundial.
- 2 A libertação de gases com efeito de estufa (GEE) na atmosfera, como o dióxido de carbono (CO₂), está a provocar um aumento progressivo da temperatura, acentuando os riscos de ocorrência de eventos climatéricos extremos a nível global e da perda de biodiversidade, constituindo uma séria ameaça para a sustentabilidade ambiental e, conseqüentemente, para a preservação da qualidade de vida das gerações futuras.
- 3 Para enfrentar o problema do aquecimento global e das conseqüências que lhe estão associadas, a comunidade internacional tem vindo a encetar esforços no sentido de adotar uma estratégia coerente e articulada de combate a esta ameaça, de que constitui exemplo mais recente o Acordo de Paris, que entrou em vigor em novembro de 2016, no âmbito do qual os países signatários assumiram o compromisso de atingir a neutralidade carbónica até 2050, com o objetivo de limitar o aumento da temperatura média global a 1,5° C face aos níveis pré-industriais.
- 4 A União Europeia e os seus Estados-Membros, incluindo Portugal, ratificaram o referido Acordo, que constitui atualmente o quadro de referência para a definição das políticas públicas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas¹, antevendo-se a necessidade de serem alocados significativos recursos públicos ao financiamento das mesmas, circunstância que traduz uma nova forma de pressão sobre as finanças públicas.
- 5 Ao nível das políticas públicas regionais e sectoriais definidas com aquele propósito, cabe assinalar a aprovação da Estratégia para a Implementação da Mobilidade Elétrica nos Açores², em que assentou a elaboração do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA), abrangendo o período 2018-2024³.
- 6 Tendo presente a relevância atual da temática relativa às alterações climáticas e às medidas adotadas com vista à mitigação dos GEE, foi considerada a realização de uma auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores, direcionada para a vertente das iniciativas definidas com aquele objetivo no âmbito do sector dos transportes rodoviários.

¹ A mitigação e a adaptação são processos de atuação complementares que têm por objetivo atenuar os riscos associados ao impacto das alterações climáticas. As políticas de mitigação visam reduzir a emissão de GEE para a atmosfera, ao passo que as políticas de adaptação pretendem antecipar os efeitos adversos das alterações climáticas e amenizar os danos que as mesmas poderão causar.

² A coberto do [Decreto Legislativo Regional n.º 21/2019/A](#), 8 de agosto.

³ Aprovado pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 106/2019](#), de 4 de outubro.

7 A ação foi desenvolvida em execução do programa de fiscalização da Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas⁴ e enquadra-se no plano trienal 2020-2022 do Tribunal de Contas, no eixo prioritário 2.3 – *Auditar as medidas de mitigação e adaptação às alterações climáticas*, no âmbito do objetivo estratégico 2 – *Contribuir para a gestão sustentável das finanças públicas*.

2. Natureza, âmbito, objetivo e metodologia

2.1. Natureza e âmbito

8 A ação reveste a natureza de auditoria de resultados⁵ e incide sobre o PME A, instrumento de planeamento que concretiza a estratégia para a implementação da mobilidade elétrica na Região, a ser executada até 2024.

9 O âmbito temporal da ação abrange o período compreendido entre 2018 e 2020, relativamente ao qual foram estabelecidas metas intercalares para serem alcançadas com a implementação das medidas preconizadas naquele documento.

10 A entidade auditada é a Direção Regional da Energia, serviço responsável pela execução da política energética regional⁶.

2.2. Objetivo e metodologia

11 De acordo com o Plano Global da Auditoria⁷, a ação visa analisar os pressupostos conducentes à elaboração do PME A para o período 2018-2024, e proceder à avaliação intercalar da respetiva execução, tendo por referência as metas estabelecidas no referido documento para serem atingidas até ao final de 2020.

⁴ O programa de fiscalização para 2022 foi aprovado por Resolução do Plenário Geral do Tribunal de Contas, em sessão de 10-12-2021, publicada no Diário da República, 2.ª série, n.º 248, de 24 de dezembro, p. 155, sob o n.º 8/2021, e no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores, II série, n.º 245, de 14 de dezembro, p.14700, sob o n.º 2/2021.

⁵ Também designada por auditoria operacional. De acordo com o [Manual de auditoria de resultados](#) do Tribunal de Contas, «As auditorias de resultados visam concluir se o desempenho das instituições e a execução das atividades, programas ou ações obedecem aos princípios da economia, da eficiência e da eficácia e/ou se podem ser melhorados.». Por sua vez, a [ISSAI 300 – Princípios fundamentais de auditoria operacional](#), refere que a auditoria operacional «(...) é o exame independente, objetivo e confiável que analisa se empreendimentos, sistemas, operações, programas, atividades ou organizações do governo estão funcionando de acordo com os princípios de economicidade, eficiência e efetividade e se há espaço para aperfeiçoamento.», sendo que a efetividade (tradução de *effectiveness*) abrange dois conceitos diferentes: eficácia (conceito relacionado com o grau de alcance das metas programadas em termos de produtos) e efetividade (conceito relacionado com os impactos).

⁶ Serviço executivo da então Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo, no mandato do XII Governo Regional dos Açores (2016-2020). Já no âmbito do XIII Governo Regional dos Açores, a Direção Regional da Energia passou a integrar a Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia, departamento que foi extinto na sequência da publicação do [Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A](#), de 29 de abril, que aprovou a nova orgânica do XIII Governo Regional dos Açores, sucedendo-lhe nas suas atribuições e competências a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, departamento do Governo Regional que integra atualmente a referida Direção Regional.

⁷ Doc. I.02.01.

- 12 Foram selecionadas para análise sete das 21 medidas que constituem o PME⁸, apreciando-se o grau de eficácia alcançado com a sua implementação, mediante a confrontação dos resultados obtidos com os objetivos intercalares fixados no documento.
- 13 A escolha daquelas medidas assentou no pressuposto de que numa fase inicial da introdução do plano de fomento da mobilidade elétrica na Região seriam aquelas que revelariam uma maior dinâmica em termos de execução. Já na vertente financeira, procedeu-se à apreciação global da execução do PME⁸, reportada à referida data.
- 14 A realização da auditoria compreendeu as fases de planeamento, execução e elaboração do relato, sendo, em cada momento, adotados os procedimentos suportados nas metodologias acolhidas pelo Tribunal de Contas, designadamente no seu Manual de Auditoria de Resultados, aprovado em 2016-09-29, bem como nos princípios e *standards* da INTOSAI – *International Organisation of Supreme Audit Institutions*, instituição da qual o Tribunal de Contas é membro⁹.
- 15 Os trabalhos de campo desenvolveram-se em duas fases, nas instalações da Direção Regional da Energia, e contaram com a presença da Diretora Regional, Joana Ferreira Rita, da Diretora de Serviços de Planeamento e Gestão de Recursos, Ana Carolina Lopes Arruda, do Diretor de Serviços de Estratégia e Energia Renováveis, Miguel de Mendonça Dias Mendes Quinto, e do Técnico Superior Carlos Soares. A primeira fase decorreu na manhã do dia 19 de abril de 2021 e teve por objetivo a realização do estudo preliminar¹⁰. A segunda fase, em que se procedeu à recolha dos principais elementos probatórios que sustentam as conclusões da auditoria, desenrolou-se no dia 27 de setembro de 2021.
- 16 Os documentos que fazem parte do dossiê corrente constam de ficheiros eletrónicos e estão identificados no Apêndice IV por um número e uma breve descrição do seu conteúdo. O número de cada documento corresponde ao nome do ficheiro que o contém. Nas referências feitas a esses documentos ao longo do relatório, identifica-se apenas o respetivo número e, se for o caso, a página do ficheiro.

⁸ Estão em causa as seguintes sete medidas: 1 – “Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento – Pessoas singulares”; 2 – “Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos ligeiros e pontos de carregamento – Organizações do Setor social, desportivo e recreativo”; 3 – “Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos e pontos de carregamento – Transportes coletivos de passageiros”; 4 – “Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos e pontos de carregamento – Empresas”; 6 – “Implementação de rede pública de carregamento de veículos elétricos”; 9 – “Promover a introdução de veículos elétricos em diversos sectores de atividade”, a qual contribui igualmente para a consecução das metas fixadas no âmbito da medida 3; e 18 – “Eletrificação da frota pública”.

⁹ Designadamente nas Normas Internacionais das Entidades Fiscalizadoras Superiores (ISSAI): 100 – Princípios fundamentais de auditoria do sector público; 300 – Princípios fundamentais de auditoria operacional; 3000 – Norma para auditoria operacional; 3100 – Orientações sobre conceitos centrais para auditoria operacional; e 3200 – Orientações para o processo de auditoria operacional.

¹⁰ Com o propósito de se obter um conjunto de esclarecimentos e informações que permitissem formular uma opinião sustentada sobre a realização e oportunidade da auditoria e auxiliar no seu planeamento e na elaboração do Plano Global da Auditoria. A realização dos trabalhos de campo foi autorizada por despacho de 2021-04-15, exarado na Informação n.º 103-2021/DAT-UAT II, de 2021-04-14 (doc. I.01.01.02). A realização da auditoria e dos trabalhos de campo foram comunicados à entidade auditada através do ofício n.º 479-UAT II, de 2021-04-14 (doc. I.01.01.03).

3. Condicionantes e limitações

17 Não se verificaram obstáculos ao normal desenvolvimento da ação, sendo de destacar a
colaboração prestada pela entidade auditada.

18 As limitações prendem-se com dificuldades encontradas na caracterização e quantificação
da frota pública, dada a inconsistência de algumas informações fornecidas pelas entidades
da administração pública regional e do sector público empresarial regional¹¹.

19 De assinalar, igualmente, que o Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional não
respondeu ao pedido de colaboração endereçado pelo Tribunal de Contas¹², tendo em vista
a prestação de esclarecimentos relacionados com a atribuição de apoios à aquisição de
veículos elétricos e respetivos pontos de carregamento, ao abrigo do Programa de Apoio à
Aquisição de Viaturas pelas Instituições Particulares de Solidariedade Social –
Solidariedade em Movimento, facto que inviabilizou a certificação dos dados relativos à
execução material e financeira da correspondente medida do PMEA¹³.

4. Contraditório

20 Em conformidade com o disposto nos artigos 13.º e 87.º, n.º 3, da Lei de Organização e
Processo do Tribunal de Contas, o relato foi remetido à entidade auditada – a Direção
Regional da Energia –, bem como à Vice-Presidência do Governo Regional e à Secretaria
Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, enquanto entidades interessadas, para
se pronunciarem, querendo.

21 Pronunciaram-se a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e a
Direção Regional da Energia, tendo esta última corroborado a generalidade das
observações da auditoria.

22 A Vice-Presidência do Governo Regional não respondeu.

23 As alegações apresentadas foram tidas em conta na elaboração do Relatório, tendo sido
efetuadas as alterações que se justificaram em função das observações formuladas.

24 Nos termos do disposto na parte final do n.º 4 do artigo 13.º da LOPTC, as respostas
obtidas encontram-se integralmente transcritas nos [Anexos I e II](#) ao presente Relatório.

¹¹ A título exemplificativo, e tendo por base os dados facultados pelas referidas entidades, assinalam-se situações em que a mesma viatura surge em frotas distintas. Assim:

- as viaturas com as matrículas AS-11-25 e AS-11-26 constam das listagens referentes às frotas da empresa pública regional Sata Gestão de Aeródromos, S.A., e da então Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia (doc.ºs I.03.02.38 e I.05.02.02);
- as viaturas com as matrículas SI-55-15 e SI-73-00 integram as listagens relativas às frotas da empresa pública regional Lotaçor, S.A., e da então Secretaria Regional do Mar e das Pescas (doc.ºs I.03.02.48 e I.05.02.02).

Nestas circunstâncias, a informação foi ajustada em conformidade com o facto de cada matrícula ser única, daí resultando que a dimensão da frota pública regional foi estimada com base nas matrículas das viaturas reportadas pelas entidades.

¹² Através do ofício n.º 812-UAT II, de 2021-06-30, (doc. I.03.01.09) e posterior insistência efetuada a coberto do ofício n.º 1124-UAT II, de 2021-09-14 (doc. I.03.01.30).

¹³ Medida 2 – Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos ligeiros e pontos de carregamento – Organizações do sector social, desportivo e recreativo.

PARTE II ENQUADRAMENTO DO TEMA

Capítulo I Combate às alterações climáticas

5. A consciencialização para a problemática das alterações climáticas

- 25 No final dos anos 80, quando já era observável uma tendência para o aumento da temperatura a nível global, a comunidade científica discutia as causas desse fenómeno sem aparentemente chegar a um consenso. Seria o aquecimento global resultante apenas das alterações naturais do clima ou também uma consequência da crescente libertação de GEE na atmosfera, como o dióxido de carbono, originada pela atividade humana¹⁴?
- 26 A resposta a esta questão foi dada em 1988 por um reputado cientista da NASA¹⁵, ao afirmar perante o Congresso dos Estados Unidos que a influência da atividade humana nas alterações climáticas era já uma realidade, alertando ainda para as previsíveis consequências do contínuo aumento da temperatura, intervenção que gerou controvérsia junto da comunidade científica.
- 27 Porém, foi a partir daí que a temática das alterações climáticas adquiriu visibilidade a nível internacional, sendo cada vez mais consensual que a ação humana constitui, de facto, uma das principais causas do crescente aquecimento global.
- 28 O controlo dos níveis de emissão de GEE^{16/17}, com o propósito de conter o progressivo aumento das temperaturas médias globais¹⁸, assume-se, assim, como um dos principais desafios com que atualmente se depara a humanidade, tendo em consideração os graves

¹⁴ As designadas emissões antrópicas de GEE.

De assinalar que, na altura, alguns especialistas defendiam que estas emissões de GEE apenas seriam detetáveis à distância de uma década ou mais.

¹⁵ James Edward Hansen.

¹⁶ Segundo a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC), em 2019 os principais GEE eram: o dióxido de carbono (CO₂) 80%; o metano (CH₄) 11%; o óxido nitroso (N₂O) 6% e os hidrofluorcarbonetos (HFC) 2% – *cf.* sítio na *Internet* do [Parlamento Europeu](#), atualizado em 2021-11-08.

¹⁷ Atualmente os maiores emissores de GEE são, em termos absolutos, a China (26%), os Estados Unidos da América (13%), a UE (8%) e a Índia (7%), e, em termos *per capita*, o Canadá, os Estados Unidos da América e a Rússia. Desde 1990, que as emissões de GEE aumentaram cerca de 41% (*cf.* o *policy paper* [Desenvolvimento e alterações climáticas: impactos e \(in\)sustentabilidade](#), de dezembro de 2020, p. 39, editado pela FEC – Fundação Fé e Cooperação). No âmbito da UE (27), e de acordo com os valores provisórios de 2019, os maiores emissores de GEE são a Alemanha (20%), França (15%), Itália (12%), Polónia (10%) e Espanha (9%). Portugal situa-se na 14.^a posição, com 2% (*cf.* [PORDATA – Estatísticas sobre Portugal e a Europa](#), atualizado em 2022-05-04).

¹⁸ Em 2020, a temperatura média mundial aumentou cerca de 1,1 °C em comparação com os níveis pré-industriais (*cf.* o *policy paper* [Desenvolvimento e alterações climáticas: impactos e \(in\)sustentabilidade](#), de dezembro de 2020, p. 39, editado pela FEC – Fundação Fé e Cooperação).

impactos ecológicos, sociais e económicos perspectivados, caso não sejam adotadas medidas consequentes de combate às alterações climáticas¹⁹.

6. As respostas da comunidade internacional

6.1. O Protocolo de Quioto e o Acordo de Paris

- 29 Certamente influenciadas por aquele testemunho, as negociações internacionais sobre as alterações climáticas iniciaram-se em 1992, no âmbito da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro, na sequência da qual foi criada a Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC), ratificada por 197 países, que reúnem anualmente – as designadas reuniões da Conferência das Partes (COP) – com o propósito de articular uma estratégia coordenada de combate a este fenómeno.
- 30 Desde então, sucederam-se diversos tratados internacionais, de que constituem exemplo o Protocolo de Quioto (1997), a Emenda de Doha a este Protocolo (2012)²⁰ e, mais recentemente, o Acordo de Paris (2015), que substituiu aquele²¹.
- 31 A União Europeia e os seus Estados-Membros, onde se inclui Portugal, aprovaram e ratificaram os referidos tratados internacionais, no âmbito dos quais foram sendo fixados objetivos progressivamente mais ambiciosos em matéria de mitigação e de adaptação às alterações climáticas²², sendo certo que a implementação de adequadas políticas públicas neste contexto irá requerer a alocação de avultados recursos financeiros, já que a emissão de GEE é um fenómeno transversal a diversos sectores de atividade.

¹⁹ Sobre as eventuais consequências de um aquecimento global de 3°C até 2100, *cf.* o *policy paper* [Desenvolvimento e alterações climáticas: impactos e \(in\)sustentabilidade](#), de dezembro de 2020, p. 40, editado pela FEC – Fundação Fé e Cooperação.

²⁰ Apesar de ter sido negociado em dezembro de 1997, o Protocolo de Quioto só entrou em vigor em fevereiro de 2005, tendo por objetivo a redução das emissões de GEE pelos países signatários. No primeiro período de compromisso, que decorreu entre 2008 e 2012, os países signatários comprometeram-se a atingir uma redução média de emissões de, pelo menos, 5% comparativamente a 1990. Porém, a União Europeia e os seus Estados-Membros – 15, à data – assumiram um objetivo mais ambicioso, propondo-se atingir, conjuntamente, uma redução de 8% daquelas emissões.

No sentido de prosseguir a trajetória de redução das emissões no hiato temporal entre o final do primeiro período do Protocolo e o início do novo acordo global (o Acordo de Paris, em 2020), no decurso da conferência de Doha sobre as alterações climáticas, realizada em dezembro de 2012, foi introduzida uma Emenda ao Protocolo, estabelecendo um segundo período de compromisso entre 2013 e 2020, no decurso do qual os países participantes acordaram em reduzir as suas emissões de GEE em, pelo menos, 18% face aos níveis de 1990. Porém, a União Europeia, os seus Estados-Membros e a Islândia comprometeram-se a atingir conjuntamente uma redução de 20% daquelas emissões.

²¹ Acerca dos principais tratados internacionais aprovados e de algumas políticas adotadas no âmbito do combate às alterações climáticas, *cf.* a publicação da Agência Portuguesa do Ambiente, intitulada [“Uma Breve História do Combate às Alterações Climáticas”](#).

²² A propósito de exemplos de políticas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas, *cf.* o relatório n.º 10/2021, de 02-12-2021, do Conselho de Finanças Públicas, intitulado [“Riscos Orçamentais e Sustentabilidade das Finanças Públicas”](#), p. 33.

6.2. A necessidade de limitar o aumento da temperatura média global

32 O Acordo de Paris estabelece como desígnio estratégico limitar o aumento médio da temperatura global a níveis inferiores a 2° C comparativamente aos níveis pré-industriais, exortando as partes a encetar esforços no sentido desse aumento não ultrapassar 1,5° C, meta que a comunidade científica entende ser a que permite atenuar significativamente os riscos e impactos das alterações climáticas.

33 Com o referido propósito, os 195 países signatários do Acordo comprometeram-se a reduzir as emissões de GEE, tendo em vista atingir a neutralidade carbónica das economias mundiais a longo prazo.

34 Porém, em dezembro de 2019, no âmbito da COP 25²³ e tendo por base o último relatório do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC)²⁴, foi enfatizada a necessidade de ocorrer uma redução média anual das emissões de GEE na ordem dos 7,6%, entre 2020 e 2030, de modo a tornar exequível o objetivo de limitar a 1,5° C o aumento médio da temperatura face aos níveis pré-industriais.

35 Posteriormente, na cimeira do G-20 realizada em outubro de 2021²⁵, os representantes das 20 maiores economias do mundo²⁶ reconheceram que a manutenção daquele objetivo pressupõe uma atuação assertiva por parte de todos os países e, concomitantemente, assumiram o compromisso de desenvolver nos próximos 10 anos ações coerentes com o mesmo, considerando que para o efeito se torna imperioso atingir a neutralidade carbónica até 2050.

6.3. Avaliação do grau de cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes em matéria de redução de emissões de gases com efeito de estufa

36 Os tratados internacionais estabeleceram regras relativas à monitorização e reporte de informação relacionada com as emissões de gases com efeito de estufa (GEE), no sentido de avaliar a eficácia das medidas implementadas pelas partes face aos compromissos assumidos internacionalmente.

37 Assim, a comunicação relativa às emissões de GEE em 2020 será efetuada em 2022, ainda ao abrigo da Emenda de Doha ao Protocolo de Quioto. Neste contexto, o Acordo de Paris e o respetivo manual de regras²⁷ serão aplicados pela primeira vez em 2023, para o reporte das emissões de GEE relativas a 2021.

²³ Cfr. <https://unric.org/pt/cop25-conheca-cinco-destaques-da-conferencia-das-nacoes-unidas-sobre-mudanca-climatica/>.

²⁴ Cfr. <https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2019/07/SPM-Portuguese-version.pdf>.

²⁵ Cfr. <https://www.consilium.europa.eu/pt/meetings/international-summit/2021/10/30-31/>.

²⁶ Sobre os membros que integram o G-20, cfr. o sítio na *Internet* da [Comissão Europeia](#).

De assinalar que os países do G-20, do qual a União Europeia é membro de pleno direito, são responsáveis por 80% das emissões de GEE.

²⁷ O designado Manual de Regras de Paris é um documento que contém as diretrizes detalhadas para a operacionalização do Acordo de Paris e foi concluído no decurso da COP 26, realizada em Glasgow, que decorreu entre 1 e 12 de novembro de 2021 (cfr. <https://www.consilium.europa.eu/pt/meetings/international-summit/2021/11/01/>).

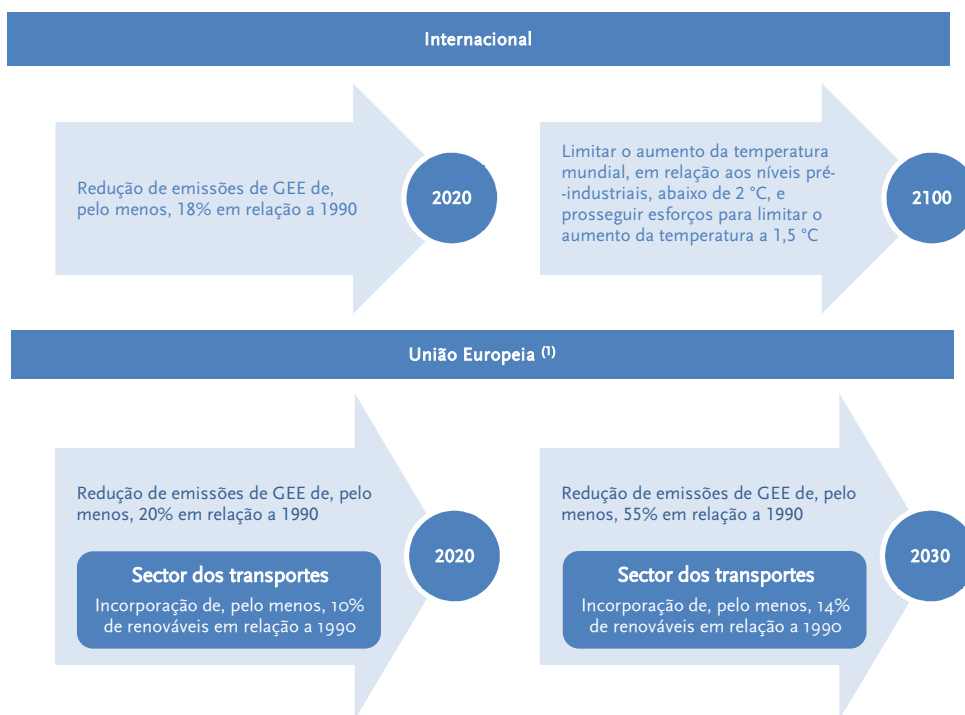
38 Os processos de monitorização e reporte desta informação têm também por referência as orientações do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (IPCC) e da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), competindo a esta última a respetiva avaliação.

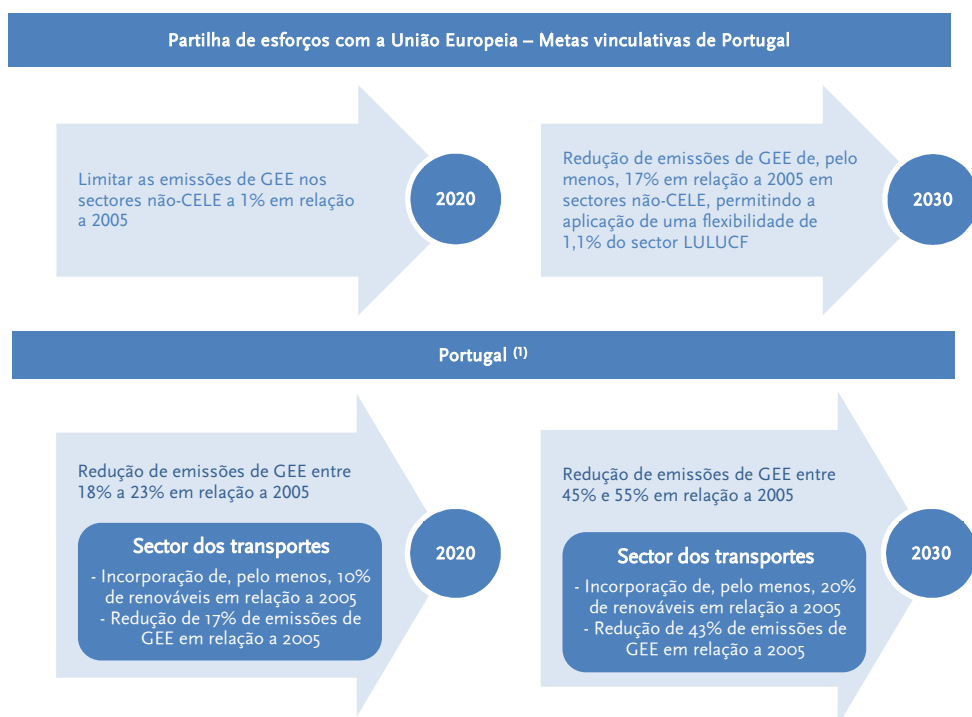
39 Ao nível da União Europeia e dos Estados-Membros, a avaliação e comunicação de emissões de GEE é efetuada anualmente à CQNUAC, através de inventários elaborados e publicados pela Agência Europeia do Ambiente em dois momentos: inventários intercalares, normalmente em outubro do ano seguinte (N+1), e inventários finais seis meses depois, em maio de N+2.

40 Em Portugal, compete à Agência Portuguesa do Ambiente elaborar anualmente o Inventário Nacional de Emissões por Fontes e Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (INERPA) para efeitos de submissão à União Europeia e à CQNUAC.

41 A avaliação do grau de cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes em matéria de redução de emissões de GEE é efetuada tendo por base as seguintes metas fixadas a nível internacional, da União Europeia e de Portugal:

Infograma – Metas fixadas a nível internacional, da União Europeia e de Portugal





Nota: ⁽¹⁾ Sem sector LULUCF (emissões e absorções geradas pelo sector do uso do solo, alterações do uso do solo e florestas).

Fonte: Emenda de Doha ao Protocolo de Quioto, Acordo de Paris, Plano Energia-Clima 2030, Decisão da Partilha de Esforços, Regulamento da Partilha de Esforços, Programa Nacional para as Alterações Climáticas para 2020, Plano Nacional para as Alterações Climáticas para 2030, Plano Nacional Energia e Clima 2030 e Roteiro para a Neutralidade Carbónica.

7. O financiamento da ação climática

42 O quadro de financiamento público internacional foi definido na COP 15²⁸, realizada em Copenhaga, em 2009 – o designado Acordo de Copenhaga²⁹ –, no âmbito do qual os países desenvolvidos se comprometeram, numa primeira fase – entre 2010 e 2012 –, a contribuir com 30 mil milhões de dólares no sentido de auxiliar os países em vias de desenvolvimento a adotar medidas imediatas para enfrentar os riscos emergentes do aquecimento global.

43 Ainda no âmbito do referido Acordo, os países desenvolvidos assumiram o compromisso de mobilizar anualmente, até 2020, 100 mil milhões de dólares, destinados a financiar a implementação de medidas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas por parte dos países em vias de desenvolvimento. Este compromisso foi reiterado no Acordo de Paris, em 2015, e prolonga-se até 2025.

44 A União Europeia, os seus Estados-Membros e o Banco Europeu de Investimento também têm contribuído para o financiamento público da ação climática, através da mobilização de um crescente volume de recursos com o aludido propósito de auxiliar os países em vias de desenvolvimento – em 2013 foram mobilizados 9,6 mil milhões de euros, atingindo-se os 23,4 mil milhões de euros em 2020³⁰.

²⁸ Cfr. [Cartilha sobre financiamento do clima](#).

²⁹ Sobre o assunto, cfr. [Relatório Especial n.º 17, Financiamento pela UE da Luta Contra as Alterações Climáticas no Contexto da Ajuda Externa](#), do Tribunal de Contas Europeu, 2013.

³⁰ Cfr. <https://www.consilium.europa.eu/pt/infographics/climate-finance/>.

45 Todavia, no decurso da COP 26, realizada em novembro de 2021, foi enfatizada a necessidade de reforçar as contribuições destinadas aos países em vias de desenvolvimento, apelo que não surtiu os efeitos desejados, na medida em que não foram acordadas novas doações com aquele objetivo.

46 De acordo com estimativas da ONU, para fazer face aos custos de adaptação às alterações climáticas, os países em vias de desenvolvimento necessitarão de uma verba anual na ordem dos 140 a 300 mil milhões de dólares até 2030, quantia que a partir daí, e até 2050, poderá oscilar entre os 280 e os 500 mil milhões de dólares anuais³¹.

8. Contributo do sector da energia para as emissões de gases com efeito de estufa (GEE)

8.1. Na União Europeia, o sector da energia foi responsável por 77% das emissões de GEE registadas em 2019

47 Embora as emissões de GEE sejam originadas por diversos sectores de atividade, a energia assume um papel fulcral neste contexto, pois apesar das inovações tecnológicas que caracterizam a evolução recente deste sector, permanece elevada a sua dependência dos combustíveis fósseis³², cuja produção constitui um dos principais agentes emissores de GEE³³.

48 A transição para uma economia sustentável e de baixo carbono pressupõe, assim, o reforço da capacidade de produção e transformação de energia a partir de fontes alternativas como as renováveis, a par da melhoria da eficiência energética e do reforço das interligações elétricas, condições essenciais para a desejável intensificação da eletrificação de base renovável no consumo final de todos os sectores em que a mesma se revele exequível.

8.2. Os transportes são um dos principais consumidores finais de energia

49 Os transportes absorvem cerca de um terço da energia final consumida na União Europeia, sendo responsáveis por uma parcela significativa das emissões de GEE, que tem vindo a aumentar desde 1990, em contraciclo com a tendência evidenciada pela generalidade dos restantes sectores de atividade.

50 Consequentemente, é um sector que assume particular relevância no contexto das políticas públicas de combate às alterações climáticas, não só em virtude do seu elevado contributo para as emissões de GEE, mas também pelo facto de revelar uma dinâmica de crescimento contínuo, atenta a sua importância estratégica no contexto económico e social, razão pela

³¹ Cfr. <https://unric.org/pt/os-desafios-e-oportunidades-do-financiamento-climatico/>.

³² Carvão, petróleo e gás.

³³ Cfr. <https://www.europarl.europa.eu/news/pt/headlines/society/20180301STO98928/emissoes-de-gases-com-efeito-de-estufa-por-pais-e-setor-infografia>.

qual desempenham um papel crucial no âmbito de vários objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS) definidos na Agenda 2030³⁴.

51 O processo de transição previsto para a descarbonização dos transportes atribui primazia, numa primeira fase, ao subsector rodoviário, por ser aquele que no atual estado da arte da mobilidade elétrica revela maior potencial para uma transição mais célere, sobretudo dos veículos ligeiros nos centros urbanos.

52 Relativamente aos veículos pesados e aos subsectores da aviação e da navegação, a transição será mais gradual, salientando-se a necessidade de criar um mercado mais competitivo para os combustíveis líquidos de baixo carbono (LCLF)³⁵ e de rever o sistema de comércio de licenças de emissões de GEE (CELE).

8.3. Em Portugal, estima-se que o sector da energia tenha gerado cerca de 70% das emissões de GEE em 2019

53 À semelhança do verificado na União Europeia, o sector da energia constitui a principal fonte de emissão de GEE a nível nacional, conforme evidenciam os dados divulgados no Relatório do Estado do Ambiente 2020/2021, de dezembro de 2021, que proporcionam ainda uma perspetiva sobre a evolução das emissões sectoriais registadas desde 1990³⁶.

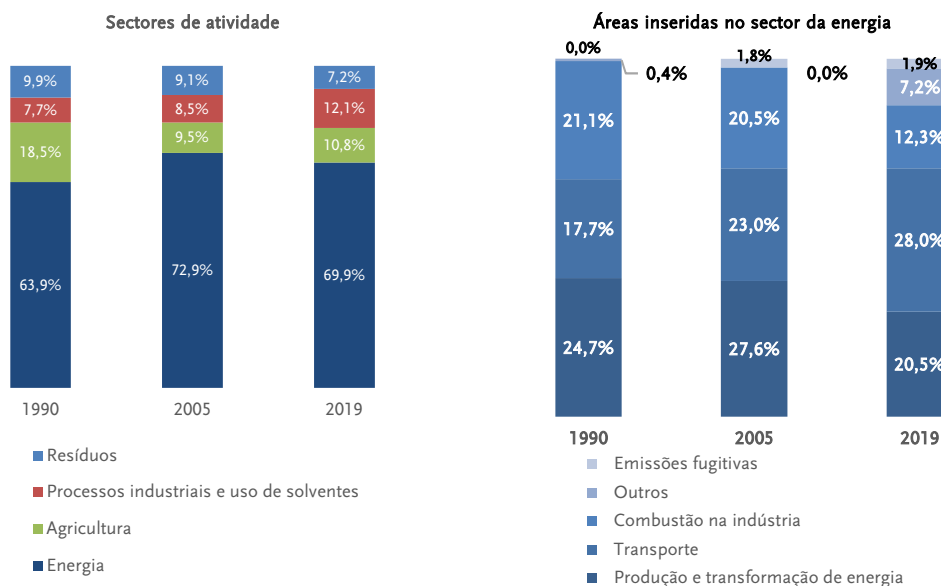
³⁴ Sobre a matéria, *cf.* <https://unric.org/pt/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>, assim como o [Portal do Governo](#) – Agenda 2030.

³⁵ Segundo estimativas efetuadas pela Associação Portuguesa de Empresas Petrolíferas, os investimentos necessários para desenvolver combustíveis líquidos de baixo carbono (LCLF) para o transporte rodoviário, marítimo e aéreo, até 2050, oscilam entre 400 e 650 mil milhões de euros – *cf.* [Apetro](#) (2020), *Indústria de refinação da UE propõe uma via possível para alcançar a neutralidade climática até 2050*.

³⁶ Os valores apresentados não entram em linha de conta com o sector LULUCF (uso do solo, alteração do uso do solo e florestas), o qual tem evidenciado um comportamento irregular – de emissor líquido em 1990, passou a sumidouro de carbono em 1992 (circunstância em que as absorções excedem as emissões do sector), situação que foi revertida em 2003, 2005 e 2017, devido aos graves incêndios florestais ocorridos nestes anos.

Gráfico 1 – Emissões sectoriais de GEE em Portugal – 1990, 2005 e 2019

(em percentagem)



Fonte: Relatório do Estado do Ambiente 2000, p.12; Relatório do Estado do Ambiente 2006, p.27; Relatório do Estado do Ambiente 2020/2021.

54 No âmbito do sector da energia, observa-se uma tendência de redução do peso relativo das emissões provenientes da *Produção e Transformação de Energia*, reflexo da intensificação do recurso às energias renováveis, comportamento que contrasta com a trajetória de crescimento contínuo das emissões associadas aos *Transportes*, que entre 1990 e 2019 aumentaram cerca de 64%, representando já 28% das emissões associadas ao sector da energia registadas neste último ano.

8.4. Nos Açores, cerca de 51% das emissões de GEE registadas em 2014 foram também originadas pelo sector da energia

55 De acordo com os dados obtidos na sequência da elaboração do Inventário Regional de Emissões por Fontes e Remoções por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (IRERPA), que teve por referência o ano de 2014, as emissões de GEE nos Açores excederam, em 59%, os valores registados em 1990, embora não se tenham registado alterações sensíveis no perfil de emissões por sector^{37/38}.

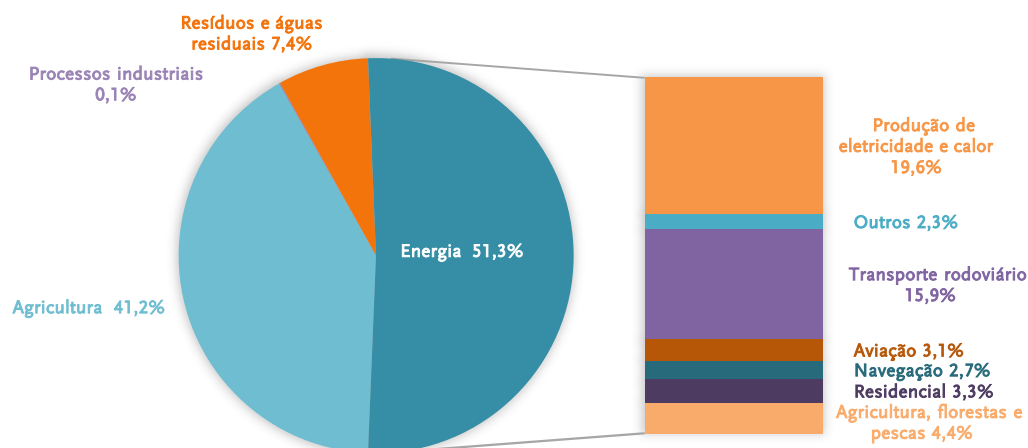
56 No entanto, o perfil de emissões apresenta características específicas face aos totais nacionais. Com efeito, apesar de o sector da energia constituir, igualmente, o principal agente emissor de GEE (51%), o contributo do sector da agricultura é bem mais expressivo nos Açores (41%; 11% a nível nacional), destacando-se, ainda, a reduzida relevância do sector industrial (0,1%).

³⁷ Cfr. IRERPA, julho de 2020, Tabela 83, p. 176.

³⁸ Não considerando o sector de *Uso do Solo e Florestas*, que nos Açores tem contribuído para atenuar o impacto das emissões de GEE dos restantes sectores (as absorções de carbono têm sistematicamente excedido as emissões do sector, aspeto indiciador de uma relativa estabilidade da capacidade de sumidouro da Região).

Gráfico 2 – Emissões de GEE nos Açores – 2014

(em percentagem)



Fonte: PRAC

57 Por outro lado, de entre as principais fontes de emissões de GEE no âmbito do sector da energia destacam-se as atividades relacionadas com a *Produção de eletricidade e de calor* e o *Transporte Rodoviário*, as quais foram conjuntamente responsáveis por cerca de 36% das emissões totais registadas nos Açores em 2014.

9. A política climática da União Europeia

9.1. Objetivos e metas intercalares

58 Em linha com os compromissos internacionais assumidos no quadro do Acordo de Paris, a Comissão Europeia apresentou, em novembro de 2018, a estratégia global de longo prazo da União Europeia para enfrentar os desafios colocados pelo aquecimento global, tendo subjacente o objetivo de atingir a neutralidade carbónica até 2050³⁹.

59 No âmbito desta estratégia comum rumo à neutralidade carbónica, foi inicialmente fixada como meta intercalar para 2030 uma redução de, pelo menos, 40% das emissões de GEE em toda a economia, por comparação com os níveis de 1990, para além de terem sido estabelecidas outras metas relacionadas com a utilização de energias renováveis, a eficiência energética e as interligações elétricas, neste caso tendo em vista a dinamização do mercado interno de energia⁴⁰.

60 Neste contexto, os Estados-Membros ficaram vinculados a apresentar à Comissão Europeia um plano nacional integrado em matéria de energia e clima, contendo a estratégia, os

³⁹ Cfr. comunicação da Comissão Europeia intitulada “[Um Planeta Limpo para Todos – Estratégia a longo prazo da UE para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima](#)”.

⁴⁰ Cfr. artigo 2.º, n.º 11, do [Regulamento \(UE\) 2018/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho](#), de 11 de dezembro de 2018 (regulamento relativo à Governança da União da Energia e da Ação Climática).

objetivos, as políticas e as medidas definidas a este nível, traduzindo os contributos nacionais para a consecução das metas vinculativas da União Europeia para 2030⁴¹.

- 61 Em junho de 2021, com a adoção pelo Parlamento Europeu da Lei Europeia do Clima, não só a neutralidade climática até 2050 passou a ser vinculativa na União Europeia, como foi ainda fixado um objetivo intercalar mais ambicioso ao nível da redução das emissões de GEE até 2030, que passou a ser de, pelo menos, 55% face aos níveis de 1990⁴².

9.2. Financiamento

- 62 O orçamento de longo prazo da União Europeia ou Quadro Financeiro Plurianual para o período 2021-2027, incluindo o instrumento de recuperação *Next Generation EU*, apresenta uma dotação financeira global de 1 824,3 mil milhões de euros (a preços de 2018), estimando-se que cerca de 30% da despesa prevista em todos os programas, quase 550 mil milhões de euros, se destine a financiar a transição para a neutralidade climática⁴³.

10. A política climática de Portugal

10.1. Objetivos e metas intercalares

- 63 A estratégia nacional para alcançar a neutralidade carbónica até ao final de 2050 encontra-se refletida no Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050), documento que, em outubro de 2019, Portugal submeteu à Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC), conforme estipulado no Acordo de Paris, e à Comissão Europeia.

- 64 Tendo por referência as linhas de orientação estratégica definidas no RNC 2050, em 2020 foi aprovado o Plano Nacional Energia e Clima (PNEC 2030)⁴⁴, instrumento que concretiza as medidas a serem adotadas no horizonte 2021-2030 com vista a promover a descarbonização da economia e a transição energética, estabelecendo ainda as metas intercalares a atingir até 2030.

10.2. Financiamento

- 65 A transição climática e sustentabilidade dos recursos é uma das quatro agendas temáticas da designada Estratégia Portugal 2030, documento que constitui «... o referencial principal

⁴¹ *Idem*, artigo 3.º.

⁴² A Lei Europeia do Clima constitui um dos pilares da nova estratégia de crescimento da União Europeia definida no Pacto Ecológico Europeu “Green Deal”.

⁴³ *Cfr.* <https://www.consilium.europa.eu/pt/infographics/mff2021-2027-ngeu-final/>.

⁴⁴ A coberto da Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 21 de maio.

de planeamento das políticas públicas de promoção do desenvolvimento económico e social do País ...»⁴⁵.

66 Tendo por base aquele referencial estratégico, o Acordo de Parceria [Portugal 2030](#) fixou os objetivos para a aplicação dos recursos provenientes do novo quadro comunitário de apoio para o período de programação 2021-2027, estimados em cerca de 24,2 mil milhões de euros, a que acrescem cerca de 16,6 mil milhões de euros provenientes do [Plano de Recuperação e Resiliência](#), com um período de execução até 2026^{46/47}.

67 Ao objetivo estratégico *OP2 – Uma Europa mais «verde»*, que se enquadra na agenda temática *Transição climática e sustentabilidade dos recursos* (Agenda 3) da Estratégia Portugal 2030, foi alocada uma dotação financeira global na ordem dos 9 mil milhões de euros, dos quais 4,8 mil milhões de euros através do Portugal 2030, sendo os restantes 4,2 mil milhões de euros provenientes do Plano de Recuperação e Resiliência⁴⁸.

68 Às verbas provenientes da União Europeia acrescem os recursos próprios nacionais alocados ao financiamento de políticas ambientais, nomeadamente através do Fundo Ambiental⁴⁹.

11. A política climática da Região Autónoma dos Açores

11.1. A relevância conferida à problemática das alterações climáticas

69 A criação da Comissão para as alterações climáticas da Região Autónoma dos Açores, em 2009⁵⁰, que ficou desde logo incumbida de elaborar uma estratégia regional de adaptação

⁴⁵ *Cfr. Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020*, de 29 de outubro, que aprovou a Estratégia Portugal 2030.

⁴⁶ Com o propósito de enfrentar a grave crise gerada pela pandemia da COVID-19, o Conselho Europeu criou um novo instrumento de recuperação – o *Next Generation EU* –, com uma dotação financeira de 750 mil milhões de euros, cujo desembolso ficou condicionado à apreciação prévia pela Comissão Europeia dos Planos de Recuperação e Resiliência apresentados pelos Estados-Membros.

No caso de Portugal, o respetivo plano foi aprovado em junho de 2021, dispondo de uma dotação global de 16,6 milhões de euros – dos quais 13,9 mil milhões de euros serão disponibilizados sob a forma de subvenções a fundo perdido e 2,7 mil milhões de euros a título de empréstimos – com a seguinte repartição de verbas pelas suas três dimensões estruturantes:

- Resiliência – 11,1 mil milhões de euros (67%);
- Transição Climática – 3,1 mil milhões de euros (18%);
- Transição Digital – 2,5 mil milhões de euros (15%).

⁴⁷ *Cfr. Anexo Parte 2 – Previsão anual dos custos*, pp. 315 a 318.

⁴⁸ Para além da dotação afeta à Transição Climática (3,1 mil milhões de euros), incorpora investimentos de adaptação às alterações climáticas – aumento da resiliência da Floresta e da Gestão Hídrica (1,1 mil milhões de euros) – componentes que integram a dimensão Resiliência.

⁴⁹ Em 2020, o Fundo Ambiental despendeu 567 milhões de euros no apoio à implementação de políticas ambientais que contribuem para o cumprimento dos compromissos internacionais assumidos no âmbito do combate às alterações climáticas.

É de assinalar que parte substancial destas verbas diz respeito a receitas próprias do Fundo provenientes dos leilões no âmbito do Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE e CELE Aviação), taxas de recursos hídricos e de gestão de resíduos, para além das receitas de impostos, designadamente do Imposto sobre Produtos Petrolíferos, legalmente consignadas ao financiamento daquelas políticas (*cfr. <https://www.fundoambiental.pt/ficheiros/relatorio-atividades-gestao-e-contas-2020-pdf.aspx>*, pp. 62 e 134).

⁵⁰ Através da *Resolução do Conselho do Governo n.º 109/2009*, de 30 de junho.

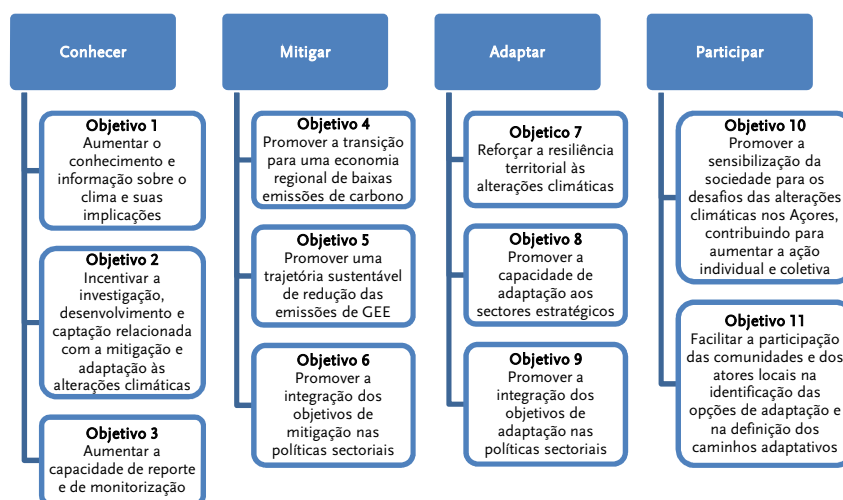
às alterações climáticas e um plano regional de desenvolvimento sustentável, constitui provavelmente uma das primeiras tentativas das autoridades regionais de definir um conjunto integrado de medidas para enfrentar o fenómeno do aquecimento global e suas consequências.

70 Com efeito, apesar do contributo pouco relevante da Região para este fenómeno – as emissões de GEE representam apenas 2% das emissões totais nacionais⁵¹ – as ilhas são consideradas pela comunidade científica internacional dos territórios mais vulneráveis às alterações climáticas, circunstância que confere uma relevância acrescida às medidas de adaptação destinadas a atenuar os seus impactos.

71 No sentido de dar resposta a estes desafios, em 2011, foi aprovada a Estratégia Regional para as Alterações Climáticas⁵², que apenas viria a ser operacionalizada em 2019, na sequência da aprovação do Programa Regional para as Alterações Climáticas (PRAC)⁵³, instrumento de carácter vinculativo para todas as entidades públicas, que define as medidas de mitigação e de adaptação às alterações climáticas a aplicar no âmbito dos diversos sectores estratégicos.

72 A estratégia delineada assenta em quatro eixos e 11 objetivos, conforme exposto no quadro seguinte:

Quadro 1 – Estratégia regional para as alterações climáticas



Fonte: ERAC.

73 O conhecimento e a participação são eixos transversais, contemplando medidas que visam promover uma maior consciencialização da problemática das alterações climáticas e incentivar a investigação e a inovação nesta área. Por seu turno, as medidas de mitigação – centradas na redução das emissões de GEE – e de adaptação – visando a proteção das pessoas, bens e recursos perante os inevitáveis efeitos das alterações climáticas –, são desenvolvidas sectorialmente no PRAC.

⁵¹ Cfr. IRERPA – Emissões de Gases com Efeito de Estufa na Região Autónoma dos Açores de 1990 a 2019, p. 18; setembro de 2021.

⁵² Cfr. Resolução do Conselho do Governo n.º 123/2011, de 19 de outubro

⁵³ Cfr. Decreto Legislativo Regional n.º 30/2019/A, de 28 de novembro.

11.2. Objetivos e projeções de emissões de GEE para 2030

- 74 A definição das medidas de adaptação constantes do PRAC teve subjacente uma metodologia que consistiu, no essencial, em identificar as vulnerabilidades de cada sector perante cenários climáticos caracterizados por uma maior frequência de eventos extremos, e, em função das mesmas, conceber um conjunto de ações específicas para as atenuar.
- 75 Por seu turno, as medidas de mitigação sustentaram-se nos resultados do Inventário Regional de Emissões por Fontes e Remoções por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (IRERPA), elaborado já no âmbito do PRAC, tendo por referência o ano de 2014 e a respetiva confrontação com os elementos relativos a 1990.
- 76 Considerando o perfil de emissões de GEE nos Açores, foram desenvolvidos cenários socioeconómicos sectoriais e efetuadas projeções das correspondentes emissões para 2030⁵⁴ que serviram de base à formulação de medidas suscetíveis de contribuir para a redução daquelas emissões e de aumentar o sequestro de carbono pelo sector Uso de Solo e Florestas.
- 77 No quadro seguinte, apresentam-se os resultados obtidos com as referidas projeções (baixa e alta) que estabelecem as fronteiras inferior e superior das emissões de GEE nos Açores, as quais variam em função da implementação ou não das medidas sectoriais de baixo carbono propostas, destacando-se, neste contexto, o sector do *Transporte Rodoviário*.

⁵⁴ Os cenários sectoriais de evolução para 2030 abrangeram os seguintes sectores: *i) Energia* – foram desenvolvidos três cenários de evolução da economia regional (taxas de crescimento do PIB de 3,4%, 1% e -1,3%); *ii) Agricultura, Floresta e Outros Usos do Solo* – foram definidos dois cenários para o sector primário (maior dinamismo *vs.* estagnação e decrescimento); *iii) Resíduos e Águas Residuais* – foram igualmente adotados dois cenários, tendo por base a evolução populacional máxima e mínima prevista para os Açores pelo Instituto Nacional de Estatística. Deste modo, para os sectores da *Energia* e da *Agricultura e da Floresta e Outros Usos do Solo*, a designada projeção alta de emissões de GEE tem subjacente cenários de crescimento económico robustos, enquanto a projeção baixa sustenta-se em cenários de menor dinâmica da economia regional. Relativamente ao sector *Resíduos e Águas Residuais*, as projeções alta e baixa decorrem, respetivamente, da adoção de cenários em que se perspetiva uma maior ou menor pressão populacional.

Quadro 2 – Emissões de GEE previstas para 2030

(t CO_{2eq} e em percentagem)

| Emissões de GEE | 2014 | Projeções para 2030 | | | | | | | | | |
|--|----------------|---------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------------|----------------|----------------|--------------------------------|
| | | Sem medidas | | | | Com medidas | | | | | |
| | | Baixa | | Alta | | Baixa | | | Alta | | |
| | | Valor estimado | Δ% face a 2014 | Valor estimado | Δ% face a 2014 | Valor estimado | Δ% face a 2014 | Δ% face à projeção sem medidas | Valor estimado | Δ% face a 2014 | Δ% face à projeção sem medidas |
| Sem a categoria de Uso do Solo e Florestas | 1 724 069 | 1 393 814 | -19% | 2 231 253 | 29% | 1 059 299 | -39% | -24% | 1 896 565 | 10% | -15% |
| Uso do Solo e Florestas | -501 512 | -509 413 | 2% | -507 742 | 1% | -528 658 | 5% | 4% | -500 521 | 0% | -1% |
| Líquidas ⁽¹⁾ | 1 222 557 | 884 401 | -28% | 1 723 511 | 41% | 530 641 | -57% | -40% | 1 396 044 | 14% | -19% |
| Transporte rodoviário | 273 483 | 236 782 | -13% | 552 596 | 102% | 204 830 | -25% | -13% | 472 217 | 73% | -15% |

Nota: ⁽¹⁾ Corresponde às emissões de GEE subtraídas do sequestro de dióxido de carbono do sector Usos do Solo e Florestas.

Fonte: PRAC (tabelas 39, 40, 44 e 45).

78 Conforme explicitado no PRAC, as emissões de GEE em 2030 irão posicionar-se algures entre as projeções baixa e alta. Dada a amplitude dos intervalos em causa, não é certo que as medidas de mitigação delineadas venham a permitir que, naquele ano, se atinjam valores de emissões inferiores aos registados em 2014⁵⁵, circunstância que, a verificar-se, afastará a Região de uma trajetória de redução de emissões alinhada com os compromissos internacionais assumidos pelo país em matéria de energia e clima, sem todavia condicionar o seu cumprimento, atenta a reduzida relevância dos valores regionais neste contexto⁵⁶.

11.3. Avaliação da execução do Programa Regional para as Alterações Climáticas

79 O PRAC inclui um plano de monitorização e avaliação da respetiva execução⁵⁷, fixando, para o efeito, um conjunto de indicadores a recolher pelas entidades identificadas no mesmo, estruturados em três subsistemas:

- **Subsistema de monitorização climática**, destinado a efetuar o acompanhamento da evolução do clima global e regional, no sentido de aferir a consistência dos cenários climáticos que sustentaram a definição das medidas de adaptação aos efeitos do aquecimento global, sendo os correspondentes indicadores objeto de recolha quinzenal;
- **Subsistema de monitorização da vertente de mitigação**, tendo em vista acompanhar a implementação das medidas sectoriais definidas neste âmbito – nomeadamente no Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores, com incidência no subsector dos transportes rodoviários – e avaliar os respetivos resultados, com base na informação

⁵⁵ Como assinalado (§ 55), em 2014 as emissões de GEE excederam, em 59%, os valores registados em 1990.

⁵⁶ § 70.

⁵⁷ Cfr. artigo 7.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 30/2019/A](#), de 28 de novembro, e ponto 5 do respetivo anexo, pp. 125 a 154.

proporcionada pelo Inventário Regional de Emissões por Fontes e Remoções por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (IRERPA);

- **Subsistema de monitorização da vertente de adaptação**, com o propósito de avaliar o grau de implementação das correspondentes medidas sectoriais e os resultados alcançados.

80 Na vertente de mitigação, o inventário de emissões constitui o principal instrumento de suporte à avaliação da eficácia das medidas sectoriais adotadas no PRAC. Este inventário é elaborado anualmente, de acordo com o estipulado no Sistema Regional de Inventário de Emissões por Fontes e Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (SRIERPA)⁵⁸, que define as responsabilidades das diversas entidades envolvidas, visando assegurar conformidade daquele documento com as metodologias definidas e adotadas pelos organismos internacionais.

81 Em termos formais, a implementação do PRAC será objeto de monitorização com a apresentação de relatórios com periodicidade bienal^{59/60}, de modo a fazê-los coincidir com os relatórios bienais que o país submeterá à ONU no âmbito do Acordo de Paris.

82 A elaboração dos relatórios de monitorização bienais é da responsabilidade do departamento governamental com competência em matéria de ambiente, que, neste contexto, está igualmente incumbido de assegurar a recolha dos indicadores relativos às diversas medidas sectoriais do PRAC junto das entidades promotoras das mesmas.

11.4. Financiamento

83 O Programa Operacional Açores 2030 (PO Açores 2030), ainda em fase de preparação, constituirá o quadro de referência para a aplicação, na Região, dos recursos financeiros provenientes da União Europeia ao abrigo do novo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027, estimados em cerca de 1 140 milhões de euros⁶¹. A esta verba acresce ainda a dotação afeta à Região no âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência, na ordem dos 580 milhões de euros, até 2026.

84 Por conseguinte, até 2027, a Região irá previsivelmente dispor de um envelope financeiro de cerca de 1 720 milhões de euros de fundos comunitários para financiar as suas opções em matéria de desenvolvimento regional⁶².

⁵⁸ Criado pela Resolução do Conselho do Governo n.º 15/2017, de 21 de fevereiro.

⁵⁹ Um Relatório de Monitorização, complementado por um Relatório Sumário não Técnico, este último elaborado numa vertente mais pedagógica, e por isso, com uma linguagem acessível.

⁶⁰ O primeiro relatório de monitorização do PRAC estava previsto ser apresentado em finais de 2021, dois anos após a data da entrada em vigor do PRAC (2019-11-30, nos termos do disposto no artigo 8.º do Decreto Legislativo Regional n.º 30/2019/A, de 28 de novembro).

⁶¹ Dos quais 690 milhões de euros através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER) e os restantes 450 milhões de euros do Fundo Europeu Mais (FSE+) – *cf.* anteposta do PO Açores 2030.

⁶² Através da Resolução do Conselho do Governo n.º 207/2021, de 17 de agosto, o Governo Regional definiu cinco princípios relativos à orientação estratégica regional para o período de programação 2021-2027 de fundos comunitários.

85 De acordo com as prioridades definidas para a aplicação daquelas verbas, verifica-se que cerca de 342 milhões de euros serão alocados ao financiamento de investimentos em áreas diretamente relacionadas com a sustentabilidade ambiental e a transição climática⁶³.

⁶³ No âmbito do PO Açores 2030, o designado Objetivo Político 2 – Promover a sustentabilidade ambiental (OP 2) dispõe de uma dotação na ordem dos 194 milhões de euros (*cf.*: anteposta do [PO Açores 2030](#), pp. 22 e 23). Por seu turno, na vertente da Transição Climática do Plano de Recuperação e Resiliência, está contemplada uma dotação de 148 milhões de euros para o financiamento de projetos a serem executados nos Açores, nos domínios da Transição Energética (116 milhões de euros) e do Desenvolvimento do “Cluster do Mar dos Açores” (32 milhões de euros) – *cf.*: Anexo Parte 2 – Previsão anual dos custos, do [Plano de Recuperação e Resiliência](#), pp. 315 a 318.

Capítulo II Mobilidade Elétrica

12. A transição para uma mobilidade sustentável

12.1. As metas climáticas da União Europeia para 2030 e 2050 só poderão ser alcançadas tornando os modos de transporte mais sustentáveis

86 Como referido⁶⁴, a adoção da Lei Europeia do Clima veio estabelecer uma meta mais ambiciosa e vinculativa para a redução das emissões de GEE na União Europeia até 2030 (-55%, face a 1990), com o propósito de se alcançar a neutralidade climática até 2050, compromisso que foi assumido no âmbito do Acordo de Paris.

87 Para que tal desiderato possa ser atingido, a União Europeia estima que será necessário reduzir em 90%, até 2050, as emissões de GEE provenientes do sector dos *Transportes* – considerando todos os seus modos – dado que o mesmo é responsável por cerca de 25% das emissões de GEE, destacando-se, neste contexto, o transporte rodoviário (72%)⁶⁵.

88 No que diz respeito a este modo de transporte cabe assinalar, por um lado, as regras que foram estabelecidas para a redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros⁶⁶ e, por outro, o impulso da Comissão Europeia com vista à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, incluindo a implementação de infraestruturas de carregamento elétrico com o objetivo de assegurar a mobilidade elétrica em toda a União Europeia⁶⁷.

12.2. A aposta na mobilidade elétrica em Portugal

89 Os primeiros passos dados no sentido da introdução da mobilidade elétrica no nosso país remontam a 2009, com a criação do Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal⁶⁸, em execução da estratégia delineada no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética⁶⁹, que pretendeu posicionar o país como pioneiro na adoção de novos modelos de mobilidade sustentáveis que explorassem a relação com a rede elétrica e permitissem maximizar as vantagens da energia gerada por fontes renováveis.

90 Com o propósito de promover a massificação do uso do veículo elétrico, o Programa para a Mobilidade Elétrica⁷⁰ contemplou a atribuição de diversos incentivos financeiros, fiscais e de outra natureza, relacionados com a aquisição, circulação e estacionamento destes

⁶⁴ § 61.

⁶⁵ *Cfr. Relatório Especial 05/2021* do Tribunal de Contas Europeu, § 01, p. 7.

⁶⁶ *Cfr. Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho*, de 3 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos.

⁶⁷ *Cfr. Diretiva 2014/94/UE* do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro.

⁶⁸ Através da *Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009*, de 20 de fevereiro.

⁶⁹ Aprovado pela *Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008*, de 20 de maio.

⁷⁰ *Cfr. Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009*, de 7 de setembro.

veículos e com o abate de veículos de combustão interna, para além de prever a implantação de uma infraestrutura de pontos de carregamento de acesso público e âmbito nacional, abrangendo, numa fase inicial, 25 municípios.

91 Posteriormente, em 2017, na sequência da Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, foi aprovado o Quadro de Ação Nacional para o desenvolvimento do mercado de combustíveis alternativos no sector dos transportes⁷¹, no âmbito do qual, relativamente à infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, se previa que, em 2020, a mesma fosse composta por um número mínimo de 2 394 pontos de carregamento.

92 Atualmente, a rede de mobilidade elétrica (Mobi.E) dispõe de mais de 2 500 postos de carregamento em todo o país, dos quais mais de 600 são de carregamento rápido ou ultrarrápido (potência superior a 22 KW)⁷².

93 Esta expansão da rede de carregamento constitui um dos pilares para a evolução da mobilidade elétrica, que em Portugal tem vindo a crescer de forma sustentada nos últimos anos (entre 2016 e 2021 o número de veículos elétricos ligeiros de passageiros e de mercadorias registados no país passou de 2 552 para 52 426 veículos; +1954%), embora representasse apenas 0,8% do parque automóvel nacional⁷³.

13. A transição para a mobilidade elétrica nos Açores

13.1. Estratégia definida

94 Em 2019, a Região aprovou a sua estratégia para a implementação da mobilidade elétrica (EIMEA), por considerar que os Açores reúnem as condições ideais para uma mobilidade sustentável de base elétrica, sobretudo ao nível do transporte rodoviário⁷⁴.

95 De facto, a reduzida dimensão das ilhas e, conseqüentemente, a existência de percursos médios relativamente curtos proporcionam um enquadramento favorável à introdução da mobilidade elétrica como alternativa ao modelo convencional de transporte rodoviário assente em veículos de combustão interna.

96 De acordo com o referido documento, a introdução da mobilidade elétrica nos Açores tem subjacente determinadas prioridades estratégicas, devidamente alinhadas com as políticas globais do país e da União Europeia, assinalando-se, a este nível, o contributo para a redução das emissões de GEE e da dependência energética dos Açores, bem como o aumento da energia renovável no sector dos transportes.

⁷¹ Aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 88/2017](#), de 26 de junho.

⁷² Informação obtida através de consulta do sítio na Internet da [Mobi.e](#), em 2022-04-05, empresa pública que é a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME).

⁷³ Tendo por base os dados divulgados pelo [European Alternative Fuels Observatory](#), no sítio na Internet da Comissão Europeia.

⁷⁴ *Cfr.* [Decreto Legislativo Regional n.º 21/2019/A](#), de 8 de agosto.

97

Com base naquelas linhas de orientação estratégica, foram definidas as diretrizes para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores, as quais constam, em síntese, do quadro seguinte:

Quadro 3 – Diretrizes para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores

| | |
|---|---|
| <p>Infraestruturas de carregamento</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Locais de acesso público em todas ilhas e concelhos • Edifícios em regime de propriedade horizontal • Empreendimentos turísticos e infraestruturas turísticas • Infraestruturas sociais, recreativas, culturais, desportivas e outras • Estabelecimentos e conjuntos comerciais • Parques de estacionamento de acesso público • Loteamentos urbanos |
| <p>Mitigação</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Introdução de veículos elétricos: <ul style="list-style-type: none"> • nos transportes públicos e privados • no sector público administrativo regional • no sector público empresarial regional • na administração local • nos sectores social, ambiental, turístico e outros |
| <p>Incentivos</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Financeiros: <ul style="list-style-type: none"> • Aquisição de veículos elétricos e dispositivos de carregamento • Aquisição de veículos elétricos destinados ao transporte coletivo de passageiros • Aquisição de veículos afetos aos sectores social, económico e ambiental • Não financeiros: <ul style="list-style-type: none"> • Criação de lugares de estacionamento para veículos elétricos em parques de estacionamento de acesso público • Criação de soluções de mobilidade que facilitem a acessibilidade ao sistema de mobilidade elétrica • De natureza fiscal: <ul style="list-style-type: none"> • Dedução à coleta, em sede de IRC, até ao limite da mesma, de parte dos lucros reinvestidos em veículos elétricos • Aplicação de benefícios fiscais na utilização de soluções de <i>sharing</i>, através da dedução, em sede de IRS, de uma parte do IVA cobrado |
| <p>Sensibilização, informação e promoção</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Disponibilização de um portal destinado à temática • Medidas e ações junto dos cidadãos, empresas e demais entidades e instituições representativas da sociedade civil |

Fonte: EIMEA.

98

Numa primeira fase, privilegia-se a instalação de uma rede de pontos de carregamento de veículos elétricos de acesso público em todas as ilhas e concelhos dos Açores, para, a partir daí, a expandir progressivamente para locais de acesso semipúblico e privado⁷⁵, condição essencial para se ultrapassar um dos fatores suscetíveis de condicionar a transição para a

⁷⁵ Por exemplo, um ponto de carregamento instalado num estabelecimento comercial para utilização exclusiva dos seus clientes constitui um ponto de acesso semipúblico, ao passo que idêntico equipamento instalado no interior de um edifício residencial em propriedade horizontal, apenas passível de ser utilizado pelos seus moradores, é um ponto de acesso privado.

mobilidade elétrica. O outro decorre do facto de o custo de aquisição de um veículo elétrico ser ainda significativamente superior ao de um veículo convencional⁷⁶.

99 No sentido de atenuar esta desvantagem e de estimular a opção pelo veículo elétrico, foi prevista a criação de incentivos de natureza diversa. Foi ainda clarificado o papel a desempenhar pelas entidades da administração pública regional e do sector público empresarial regional no fomento e promoção da mobilidade elétrica, prevendo-se a fixação de metas para a substituição de veículos de combustão interna por veículos elétricos por parte do referido universo de entidades, bem como o desenvolvimento de ações de sensibilização junto da sociedade civil acerca desta temática.

100 O diploma legal contendo a estratégia da Região para a mobilidade elétrica previa que a sua operacionalização fosse concretizada através de instrumentos de planeamento de âmbito regional e local, respetivamente, o Plano de Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA) e os Planos de Mobilidade Elétrica Municipais (PMEM)⁷⁷, estabelecendo ainda que os mesmos fossem objeto de atualização periódica e avaliação trienal⁷⁸.

101 Porém, com referência à data dos trabalhos de campo, e no que diz respeito ao subsector da administração local, apenas o Município de Santa Cruz das Flores tinha elaborado o respetivo plano de mobilidade elétrica⁷⁹.

13.2. O Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores

13.2.1. Antecedentes

102 A Estratégia Regional para as Alterações Climáticas aprovada em 2011 – mas que apenas seria operacionalizada em 2019⁸⁰ – define como um dos seus eixos estruturantes a adoção de políticas de mitigação centradas essencialmente na redução das emissões de GEE.

103 Em linha com este objetivo, logo em 2011 foram encetadas as primeiras diligências com vista à elaboração de um plano para a mobilidade elétrica nos Açores. Com efeito, em 2011-08-08, foi celebrado com o Instituto de Tecnologia e Liderança (INTELI) um contrato de aquisição de serviços para a elaboração do Plano Estratégico para a Mobilidade Elétrica nos Açores, documento que viria a ficar concluído em outubro de 2012⁸¹, abrangendo o período 2012-2020 (não existem evidências de que este tenha sido formalmente aprovado pelas autoridades regionais).

⁷⁶ Embora a tecnologia associada aos veículos elétricos esteja em constante evolução, a produção ainda não atingiu uma escala compatível com a redução significativa dos preços a que são atualmente comercializados.

⁷⁷ Para a sua elaboração, os municípios podem solicitar o acompanhamento técnico do departamento do Governo Regional com competência em matéria de energia.

⁷⁸ Para o efeito, o departamento do Governo Regional com competência em matéria de energia e os municípios ficaram obrigados a elaborar os correspondentes relatórios de avaliação.

⁷⁹ Aprovado por deliberação da Câmara Municipal, de 2020-02-14.

⁸⁰ § 71.

⁸¹ Doc. I.01.02.02.02.007.

104 Posteriormente, em 2017-12-13, a Região celebrou um novo contrato de aquisição de serviços, desta feita com a empresa pública MOBI.E, S.A., com o objetivo de atualizar aquele documento, que viria a constituir a base do atual Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA).

13.2.2. Caracterização genérica

105 O PMEa foi aprovado pelo Governo Regional em 2019⁸², constituindo o quadro de referência para a execução da estratégia definida a este nível para a Região, abrangendo o período de 2018 a 2024.

106 Cabe destacar que o âmbito temporal do Plano não coincide com o horizonte de referência estabelecido pelo principal instrumento de política regional em matéria de energia e clima – o Programa Regional para as Alterações Climáticas –, que, na vertente da mitigação, estabelece um conjunto de metas a atingir até 2030, coincidindo, neste aspeto, com a estratégia delineada a nível nacional, que tem associados objetivos intercalares de redução de emissões de GEE a alcançar no ano em causa, devidamente alinhados com os compromissos internacionais assumidos pelo país, tendo em vista a neutralidade climática em 2050.

107 A propósito desta inconsistência do âmbito temporal do PMEa, face ao documento que operacionaliza a estratégia regional para as alterações climáticas, interpelou-se a entidade auditada no sentido de informar se está prevista a elaboração de um novo plano para a mobilidade elétrica nos Açores para o período subsequente, tendo a mesma referido que tal não se perspetiva⁸³.

108 O Plano, com uma despesa total estimada em 9,7 milhões de euros, a ser financiada por verbas provenientes do Orçamento Regional e por fundos comunitários, contempla 21 medidas de atuação, estruturadas em três eixos: *Incentivos* (10 medidas; 8,9 milhões de euros⁸⁴; 92% da despesa total), *Sensibilização da Mobilidade Elétrica na Sociedade Civil* (sete medidas; 600 mil euros; 6% da despesa total) e *Fomento da Mobilidade Elétrica na Administração Pública Regional* (quatro medidas; 200 mil euros; 2% da despesa total)⁸⁵.

109 Relativamente a cada uma das medidas, foram definidos indicadores de realização e/ou indicadores de resultados, a maioria dos quais tem associadas metas quantificadas, nuns casos tendo por referência os indicadores de realização e, noutros, os indicadores de resultados⁸⁶.

110 Neste contexto, cabe assinalar que a finalidade de cada tipo de indicador é distinta, embora ambos devam ser mensuráveis – enquanto os indicadores de realização se referem às

⁸² Pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 106/2019](#), de 4 de outubro.

⁸³ Doc. I.03.02.01, Anexo 1, ponto 18.

⁸⁴ Dos quais, 6,9 milhões de euros referem-se a incentivos financeiros (71% da despesa total) e os restantes 2 milhões de euros a incentivos não financeiros (21% da despesa total), verba esta totalmente alocada à implementação da rede pública de carregamento.

⁸⁵ Sobre esta matéria, *cf.* Quadro 9, *infra*.

⁸⁶ *Cfr.* [Apêndice I, Quadro I.1.](#)

ações e atividades a executar, já os indicadores de resultados dizem respeito aos efeitos diretos e imediatos das ações ou atividades executadas, permitindo aferir os progressos alcançados face aos objetivos definidos.

111 Sucede, porém, que os indicadores definidos para as diversas medidas do PME A nem sempre observaram tais pressupostos, circunstância que, aliada à ausência de metas quantificadas para algumas delas, inviabiliza o acompanhamento do nível de realização, bem como a avaliação dos resultados alcançados com as mesmas⁸⁷, aspetos que carecem de melhoria.

112 Sobre o assunto, a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas informou, no exercício do contraditório, que «... se encontra em análise a revisão dos indicadores do PME A no sentido de inclusão de uma maior objetividade, bem como a inserção de critérios quantitativos nas situações em que tal não sucede, como é o caso da medida 9 do plano».

113 As quatro primeiras medidas do eixo *Incentivos* visam estimular a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento por parte de pessoas singulares e coletivas – vertente do programa que mais diretamente concorre para a mitigação de GEE–, através da criação de sistemas de incentivos financeiros dirigidos às seguintes entidades⁸⁸:

- **Organizações do sector social** – Programa de Apoio à Aquisição de Viaturas pelas Instituições Particulares de Solidariedade Social – Solidariedade em Movimento, aprovado em julho de 2019⁸⁹.

Em junho de 2021, este programa foi encerrado⁹⁰, sucedendo-lhe o Programa Gerações em Movimento⁹¹, abrangendo as Instituições Particulares de Solidariedade Social, incluindo as Misericórdias e entidades equiparadas, que constituem a rede de solidariedade social da Região.

- **Movimentos associativos desportivos** – Regulamento de concessão de apoio ao apetrechamento de instalações destinadas à prática desportiva ou de sedes sociais, bem como à aquisição de viaturas para transporte de atletas ou de embarcações para atividades náuticas, aprovado em janeiro de 2020⁹².

⁸⁷ *Idem*. A título exemplificativo, *cf.*: medida 9 – “Promover a introdução de veículos elétricos em diversos sectores de atividade por via legislativa”.

⁸⁸ Sobre o assunto, a então Secretaria Regional da Cultura, Ciência e Transição Digital informou que «(...) não dispõe de sistemas de incentivos financeiros de apoio às entidades regionais que exercem e desenvolvem atividades de âmbito cultural e recreativo, com vista à aquisição de veículos elétricos e à instalação de pontos de carregamento.» (doc. I.03.02.50).

⁸⁹ Publicado em anexo ao [Despacho Normativo n.º 26/2019](#), de 4 de julho, com novo período de candidaturas aberto através do [Despacho Normativo n.º 4/2020](#), de 31 de janeiro.

⁹⁰ Através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 153/2021](#), de 24 de junho.

⁹¹ Aprovado e publicado em junho de 2021, pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 152/2021](#), de 24 de junho, que contém no seu anexo o regulamento do programa.

⁹² Publicado em anexo à [Portaria n.º 11/2020](#), de 6 de fevereiro.

- **Pessoas singulares e coletivas de direito privado** – Atribuição de incentivos financeiros para a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento, aprovado em dezembro de 2019⁹³.

Este sistema de incentivos, que é complementar do instituído a nível nacional⁹⁴, foi alterado em julho de 2020, no sentido de passar a abranger pessoas singulares ou coletivas com domicílio fiscal na ilha Graciosa – considerada “ilha modelo” de soluções inovadoras de mobilidade elétrica – que exerçam a sua atividade na área dos transportes públicos de aluguer de veículos automóveis ligeiros de passageiros com condutor (táxis) e sem condutor (*rent-a-car*)⁹⁵.

Posteriormente, em abril de 2021, foi aprovada uma nova regulamentação de suporte à atribuição destes incentivos financeiros, de modo a considerar igualmente elegíveis para efeitos de comparticipação os veículos elétricos novos introduzidos no consumo com recurso à locação financeira⁹⁶.

Porém, contrariamente ao previsto no PMEA⁹⁷, as entidades do sector recreativo e cultural não integram o âmbito subjetivo de aplicação do diploma, ficando assim à margem dos incentivos à transição para a mobilidade elétrica⁹⁸.

114 No que concerne à dinamização da infraestrutura de carregamento, em fevereiro de 2020, foi aprovada regulamentação sobre a implementação da rede de carregamentos de veículos elétricos através de operações urbanísticas⁹⁹.

115 Com base nas metas fixadas para o número de veículos elétricos abrangidos por aqueles sistemas de incentivos¹⁰⁰, foi apresentada a seguinte projeção de redução de emissões de CO₂ a atingir em 2024, calculada de acordo com os pressupostos explicitados no Plano¹⁰¹:

⁹³ *Cfr.* [Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A](#), de 27 de janeiro. Os valores e condições para a atribuição dos apoios financeiros foram aprovados pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 49/2020](#), de 5 de março.

⁹⁴ *Cfr.* artigo 8.º do [Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A](#), de 27 de janeiro.

⁹⁵ *Cfr.* [Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2020/A](#), de 3 de julho.

⁹⁶ *Cfr.* [Decreto Regulamentar Regional n.º 4/2021/A](#), de 26 de abril.

⁹⁷ No âmbito da medida 2 – Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos ligeiros e pontos de carregamento – organizações do sector social, desportivo e recreativo.

⁹⁸ Facto confirmado pela então Secretaria Regional da Cultura, da Ciência e Transição Digital (doc. I.03.02.50, p. 4).

⁹⁹ Constante da [Portaria n.º 13/2020](#), de 7 de fevereiro.

¹⁰⁰ No âmbito das medidas 1 a 4 do Plano, foi fixado o objetivo de introduzir 814 veículos elétricos até 2024 (*cfr.* anexo à [Resolução do Conselho do Governo n.º 106/2019](#), de 4 de outubro, pp. 63 a 70).

¹⁰¹ *Idem*, p. 108. *Cfr.*, igualmente, nota de rodapé ao § 161, *infra*.

Quadro 4 – Redução estimada de emissões de CO₂ – 2019-2024

(em t CO₂ e em percentagem)

| Emissões | Medida 1 - Pessoas singulares | Medida 2 – Organizações do sector social, desportivo e recreativo | Medida 3 – Transportes coletivos de passageiros | Medida 4 – Pessoas coletivas de direito privado |
|------------------------------|-------------------------------------|---|--|--|
| VCI (1) | 1 319 | 83 | 28 | 835 |
| VE (2) | 611 | 39 | 13 | 387 |
| Redução (3) = (1) - (2) | 708 | 44 | 15 | 448 |
| % (4) = [(3) : (2)] x 100 | 54% | 53% | 54% | 54% |

Legenda: VCI – Veículo de combustão interna; VE – Veículo elétrico.
Fonte: PME.A.

116 De acordo com aqueles pressupostos, estima-se que a opção, por parte do referido universo de utilizadores, pela aquisição de veículos elétricos em detrimento de veículos convencionais permita reduzir, em cerca de 54%, as correspondentes emissões de GEE¹⁰².

13.2.3. Avaliação da execução e reporte de informação

117 Em conformidade com o previsto no diploma que aprovou a Estratégia para a Implementação da Mobilidade Elétrica nos Açores, o departamento do Governo Regional com competência em matéria de energia ficou incumbido de elaborar relatórios de avaliação da implementação da mobilidade elétrica nos Açores, com periodicidade trienal, idêntica à que os municípios deverão observar na elaboração dos relatórios de avaliação dos seus planos de mobilidade elétrica¹⁰³.

118 Deste modo, o primeiro relatório de avaliação do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA) deverá ser produzido em 2022.

119 Aquele diploma prevê também que o referido departamento governamental deve desenvolver o PME.A, com atualização periódica, envolvendo neste processo os municípios e as entidades da sociedade civil¹⁰⁴. Porém, de acordo com informação prestada pela entidade auditada¹⁰⁵, não se perspetiva que o documento venha a sofrer alterações.

120 Por seu turno, o diploma que regulamenta a atribuição de incentivos financeiros para a introdução de veículos elétricos novos, bem como para a aquisição de pontos de carregamento, estabelece que o organismo gestor – o departamento do Governo Regional com competência em matéria de energia – deverá elaborar, no final de cada ano civil, um relatório de execução, contendo os montantes financiados, o número de veículos elétricos

¹⁰² Para este efeito, e de acordo com os esclarecimentos prestados pela entidade auditada, considera-se que “redução de emissões de GEE” é sinónimo de “emissões de GEE evitadas”, uma vez que o respetivo cálculo teve subjacente o pressuposto de que a introdução de um veículo elétrico tem implícita a rejeição da hipótese alternativa que consistiria na aquisição de um veículo de combustão interna.

¹⁰³ Cfr. artigo 8.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 21/2019/A](#), de 8 de agosto.

¹⁰⁴ *Idem*, artigo 6.º, n.º 2.

¹⁰⁵ Doc. I.03.02.01, Anexo I, ponto 17.

adquiridos nos Açores e uma estimativa quantitativa das emissões de GEE evitadas, documento que deverá ser publicado no portal da entidade^{106/107}.

- 121 No que diz respeito aos sistemas de incentivos direcionados para as entidades dos sectores desportivo e social, geridos, respetivamente, pela Direção Regional da Solidariedade Social e pela Direção Regional do Desporto, os correspondentes regulamentos nada referem sobre o assunto. Todavia, quer os diplomas que anualmente têm aprovado os sucessivos Orçamentos da Região¹⁰⁸, quer os que têm regulamentado a respetiva execução¹⁰⁹, contêm disposições relativas à avaliação dos resultados obtidos com a atribuição de apoios financeiros, circunstância que, à partida, poderia suprir aquela lacuna.
- 122 Sucede, porém, que no âmbito dos sucessivos Relatórios e Pareceres sobre a Conta da Região, o Tribunal tem vindo a observar que tais disposições não têm sido cumpridas pela generalidade das entidades responsáveis pela atribuição de subvenções¹¹⁰, o que, futuramente, poderá dificultar a obtenção da informação necessária à elaboração do relatório de avaliação do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores, relativamente aos apoios cuja gestão não se encontra cometida ao departamento do Governo Regional com competência em matéria de energia.

¹⁰⁶ Cfr. artigo 10.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 27 de janeiro, alterado e republicado em anexo ao [Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2020/A](#), de 3 de julho.

¹⁰⁷ O relatório de execução referente a 2021 encontra-se disponível no [Portal da Energia - Governo Regional dos Açores](#).

¹⁰⁸ Cfr. artigo 37.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 1/2018/A](#), de 3 de janeiro, alterado pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 3/2019/A](#), de 16 de janeiro, diploma que aprovou o Orçamento da Região para 2018, artigo 39.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 1/2019/A](#), de 7 de janeiro, diploma que aprovou o Orçamento da Região para 2019, e artigo 43.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 1/2020/A](#), de 8 de janeiro, alterado pelos Decretos Legislativos Regionais n.ºs [7/2020/A](#), de 9 de março, e [22/2020/A](#), de 13 de agosto, diploma que aprovou o Orçamento da Região para 2020.

¹⁰⁹ Cfr. artigo 12.º do [Decreto Regulamentar Regional n.º 3/2018/A](#), de 5 de fevereiro, diploma que colocou em execução o Orçamento da Região para 2018, artigo 12.º do [Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2019/A](#), de 24 de janeiro, alterado pelo [Decreto Regulamentar Regional n.º 7/2019/A](#), de 29 de julho, diploma que colocou em execução o Orçamento da Região para 2019, e artigo 14.º do [Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2020/A](#), de 14 de fevereiro, diploma que colocou em execução o Orçamento da Região para 2020.

¹¹⁰ Limitação assinalada, por último, no relatório da ação [21-D218 – Execução orçamental do sector público administrativo regional](#) (ação preparatória do Relatório e Parecer sobre a Conta de 2020), p. 8o.

13.2.4. Financiamento

123 O Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores tem vindo a ser financiado por verbas provenientes do Orçamento da Região¹¹¹ e da União Europeia, neste caso através do PO Açores 2020, particularmente do Eixo Prioritário 4 – Economia de Baixo Carbono^{112/113}.

Conforme referido¹¹⁴, ao abrigo do novo Quadro Financeiro Plurianual da União Europeia para 2021-2027 e do instrumento de recuperação *Next Generation EU* – que enquadra o Plano de Recuperação e Resiliência –, estima-se que a Região venha a dispor de uma dotação global na ordem dos 1 720 milhões de euros, da qual cerca de 342 milhões de euros serão destinados ao financiamento de investimentos em áreas relacionadas com as temáticas da sustentabilidade ambiental e da transição climática, nas quais naturalmente se enquadra a mobilidade elétrica.

¹¹¹ Entre 2018 e 2020, a dotação orçamental das ações do Plano Regional Anual financiadas pelo Orçamento da Região (componente Plano), reservadas especificamente à mobilidade elétrica (ações 9.2.17, 11.6.1, 11.6.2 e 11.6.3), ascendeu a 4 milhões de euros, montante que foi alterado, após revisão, para 3,7 milhões de euros (*cf.* [Decreto Legislativo Regional n.º 2/2018/A](#), de 8 de janeiro, [Decreto Legislativo Regional n.º 4/2019/A](#), de 17 de janeiro, e [Decreto Legislativo Regional n.º 2/2020/A](#), de 22 de janeiro, com as alterações introduzidas pelos Decretos Legislativos Regionais n.ºs [10/2020/A](#), de 8 de abril e [21/2020/A](#), de 12 de agosto, bem como Relatórios Anuais de Execução dos Planos Regionais de [2018](#), [2019](#) e [2020](#)).

¹¹² O financiamento total do Eixo 4, e respetiva repartição por participações da União Europeia e nacional foi, desde 2014 objeto de duas reprogramações, em 2018 e em 2020. Com base nesta última reprogramação, o Eixo 4 passou a contar com um financiamento total de 53,6 milhões de euros, correspondendo a uma participação da UE de 42,2 milhões de euros e a uma participação nacional de 11,4 milhões de euros (*cf.* [PO Açores 2020](#)).

¹¹³ Ainda neste contexto, é de assinalar que algumas das medidas do PME A eram suscetíveis de ser financiadas através do Sistema de Incentivos para a Competitividade Empresarial (Competir+), de âmbito regional, bem como ao abrigo do Fundo de Eficiência Energética, do Fundo Ambiental e do programa Casa Eficiente 2020, estes já de âmbito nacional (*cf.* [PMEA](#), pp. 60 e 61).

¹¹⁴ *Cf.* ponto 11.4., *supra*.

PARTE III OBSERVAÇÕES DA AUDITORIA

14. Avaliação intercalar da execução do Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA)

14.1. As metas intercalares relativas à aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento não foram atingidas

124 Como assinalado¹¹⁵, com o propósito de estimular a aquisição de veículos elétricos e dos respetivos dispositivos de carregamento por parte de pessoas singulares e coletivas de direito privado, foram instituídos diversos sistemas de incentivos financeiros de suporte à execução das medidas do PME A que estão mais diretamente relacionadas com a vertente de mitigação de emissões de GEE (medidas 1 a 4).

125 Os resultados alcançados com a implementação destas medidas constam do quadro seguinte, procedendo-se ao respetivo confronto com as metas intercalares fixadas para 2020¹¹⁶:

Quadro 5 – Aquisições de veículos elétricos e de pontos de carregamento participadas até 2020
(em número e em percentagem)

| Medida | Indicador – Aquisições participadas | 2020 | | |
|--|-------------------------------------|------|----------|---------|
| | | Meta | Execução | % Exec. |
| 1 Aquisição de VE e PC – pessoas singulares | N.º de VE | 115 | 52 | 45,2% |
| | N.º de PC | 38 | 7 | 18,4% |
| 2 Aquisição de VE ligeiros e PC – organizações do sector social, desportivo e recreativo | N.º de VE | 10 | 4 | 40,0% |
| | N.º de PC | 10 | 0 | 0,0% |
| 3 Aquisição de VE e PC – transporte coletivo de passageiros ⁽¹⁾ | N.º de VE | 5 | 1 | 20,0% |
| | N.º de PC | 5 | 1 | 20,0% |
| 4 Aquisição VE e PC – empresas | N.º de VE | 50 | 16 | 32,0% |
| | N.º de PC | 25 | 3 | 12,0% |
| Total | N.º de VE | 180 | 73 | 40,6% |
| | N.º de PC | 78 | 11 | 14,1% |

Legenda: VE – Veículo elétrico; PC – Ponto de carregamento.

Nota: ⁽¹⁾ Aquisição de miniautocarro elétrico pela Empresa de Transportes Coletivos da Ilha Graciosa, L.ª.

Fonte: PME A; doc.ºs I.06.01 a I.06.05.

126 Os desvios da execução face aos objetivos estabelecidos foram muito significativos, sobretudo ao nível das medidas de incentivo à mobilidade elétrica direcionadas para as organizações do sector social, desportivo e recreativo e para as empresas (medidas 2, 3 e 4).

¹¹⁵ § 113.

¹¹⁶ Face à inconsistência dos dados relativos à execução da medida 2 do PME A, recolhidos junto de diversas fontes (cfr. § 129, *infra*, e respetiva nota de rodapé), considerou-se para este efeito que foi incentivada a aquisição de quatro veículos elétricos sem qualquer ponto de carregamento, tendo por base as Portarias de atribuição dos correspondentes apoios financeiros (doc.ºs I.06.02 a I.06.05), complementada com a informação divulgada na Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020 (doc. I.06.01).

Sobre o assunto, cfr., igualmente, § 168, *infra*.

- 127 De acordo com a entidade auditada, para tal concorreram diversos fatores. Por exemplo, o facto de o sistema de incentivos financeiros regional apenas ter sido operacionalizado em março de 2020¹¹⁷, coincidindo com o eclodir da pandemia da COVID-19 e das medidas então impostas para conter a propagação do vírus, que se traduziram na imposição de severas restrições à mobilidade dos cidadãos e à atividade das empresas e demais organizações, gerando um impacto sem precedentes na economia regional, à semelhança do ocorrido a nível global¹¹⁸.
- 128 Por outro lado, aquele sistema de incentivos não contemplava a possibilidade do recurso à locação financeira como alternativa de financiamento à introdução nos Açores de veículos elétricos novos, situação que só viria a ser alterada em abril de 2021^{119/120}. Todavia, as entidades do sector recreativo e cultural permaneceram afastadas do âmbito de aplicação subjetiva do diploma.
- 129 Relativamente às instituições particulares de solidariedade social, que inclusivamente são beneficiárias de um programa específico de apoio à aquisição de viaturas instituído em 2019 (no âmbito da medida 2)¹²¹, a fraca adesão à mobilidade elétrica foi justificada pela

¹¹⁷ [Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A](#), de 27 de janeiro, diploma que regulamentou a atribuição de incentivos financeiros para a aquisição de veículos elétricos novos e de pontos de carregamento por pessoas singulares e coletivas com domicílio fiscal na Região Autónoma dos Açores. Os montantes e as condições para a atribuição destes apoios financeiros viriam a ser fixadas através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 49/2020](#), de 5 de março.

¹¹⁸ Doc. I.03.02.05.

¹¹⁹ Com a alteração concretizada através do [Decreto Regulamentar Regional n.º 4/2021/A](#), de 26 de abril.

¹²⁰ De acordo com o mencionado pela entidade auditada no documento intitulado “Memorando sobre a Implementação da Mobilidade Elétrica nos Açores 2021” (doc. I.05.01.14), em 2021 foram pagos incentivos financeiros correspondentes à introdução nos Açores de 95 viaturas elétricas ligeiras, sendo que, até 2021-10-01, nenhuma das candidaturas aprovadas tinha sido financiada com recurso a locação financeira.

¹²¹ *Cfr.* [Despacho Normativo n.º 26/2019](#), de 4 de julho.

Relativamente à execução desta medida, detetaram-se inconsistências entre os elementos provenientes das várias fontes consultadas. Assim, no que diz respeito ao número de veículos elétricos cuja aquisição foi incentivada, a entidade auditada refere que foram os três abaixo referenciados, a coberto do programa Solidariedade em Movimento, tendo por base informação disponibilizada pelo Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional (doc.ºs I.05.01.16 a I.05.01.18):

| Entidade | Ilha | Tipologia / Motorização | Data |
|--|-----------|--|------------|
| Novo Dia, Associação para a Inclusão Social | S. Miguel | 5 Lugares/Elétrico | 2020-01-31 |
| Associação Crescer em Confiança | | 5 Lugares/Elétrico | 2020-05-27 |
| Instituto S. João de Deus – Casa de Saúde de S. Miguel | | 7 Lugares adaptada ao transporte de cadeiras de rodas/Elétrica | 2020-10-21 |

Porém, de acordo com os documentos que integram a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020 (Quadro A23 do anexo), complementados com a consulta das Portarias que autorizaram a concessão dos apoios (doc.ºs I.06.01 a I.06.05), verifica-se que a Direção Regional da Segurança Social atribuiu e pagou verbas destinadas à aquisição de quatro viaturas elétricas por parte das seguintes entidades, nada referindo quanto aos pontos de carregamento alegadamente adquiridos:

| Entidade | Ilha | Tipologia / Motorização | Portaria n.º |
|--|-----------|-------------------------|-----------------------------|
| Novo Dia, Associação para a Inclusão Social | S. Miguel | – /Elétrica | 865/2020, de 8 de maio |
| Associação Crescer em Confiança | | 5 Lugares/Elétrico | 1102/2020, de 15 de junho |
| Instituto S. João de Deus – Casa de Saúde de S. Miguel | | 7 Lugares/Elétrica | 2127/2020, de 6 de novembro |
| Casa do Povo do Porto Judeu | Terceira | 2 Lugares/Elétrica | 1572/2020, de 3 de setembro |

A fim de esclarecer o assunto, solicitou-se, por duas vezes, ao Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional a prestação de esclarecimentos adicionais (doc.ºs I.03.01.09 e I.03.01.30), mas não foi obtida resposta.

entidade auditada com a escassez da oferta de viaturas elétricas com a tipologia preferencialmente pretendida por aquelas entidades (viaturas de 9 lugares) e o seu elevado preço.

130 Já no que diz respeito à medida que pretende fomentar a introdução de veículos elétricos de transporte coletivo de passageiros (medida 3), constatou-se igualmente uma reduzida adesão por parte das empresas que exploram estes serviços nos Açores, não obstante a existência de fundos disponíveis no âmbito do Programa Operacional Açores 2020 (PO 2020), destinados a participar a eletrificação das respetivas frotas.

131 De acordo com a argumentação expendida pela entidade auditada, o fraco índice de execução desta medida prende-se com o facto de o montante do apoio comunitário resultar da aplicação de uma taxa máxima de comparticipação de 85% sobre a diferença entre o custo de aquisição de um veículo elétrico e o de um veículo de combustão interna equivalente, o que, ainda assim, implicaria um significativo esforço financeiro no caso da opção elétrica.

132 De facto, a única viatura elétrica incentivada no âmbito desta medida foi adquirida pela Empresa de Transportes Coletivos da Ilha Graciosa, L.^{da}, que, para o efeito, obteve comparticipação comunitária através do PO 2020, complementada com verbas provenientes do Orçamento Regional, a coberto de um contrato-programa celebrado com a Região Autónoma dos Açores¹²².

133 Se em termos genéricos os resultados destas medidas ficaram muito aquém dos objetivos intercalares definidos, o facto é que os dados estatísticos relativos às vendas de veículos elétricos nos Açores, entre 2015 e 2020, revelam que este mercado conheceu algum dinamismo no período.

Quadro 6 – Automóveis novos vendidos nos Açores por tipo de motorização – 2015-2020

(em número e em percentagem)

| Automóveis | 2015 | | 2016 | | 2017 | | 2018 | | 2019 | | 2020 | |
|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|--------------|-------------|
| | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % | N.º | % |
| Elétricos | 18 | 0,6% | 56 | 1,4% | 20 | 0,5% | 54 | 1,1% | 89 | 1,9% | 149 | 4,1% |
| Outros | 3 077 | 99,4% | 4 034 | 98,6% | 4 326 | 99,5% | 4 728 | 98,9% | 4 649 | 98,1% | 3 502 | 95,9% |
| Total | 3 095 | 100% | 4 090 | 100% | 4 346 | 100% | 4 782 | 100% | 4 738 | 100% | 3 651 | 100% |

Fonte: SREA.

134 Com efeito, desde 2017, a venda de automóveis elétricos tem vindo progressivamente a aumentar, embora assuma ainda uma expressão residual no cômputo global das vendas anuais.

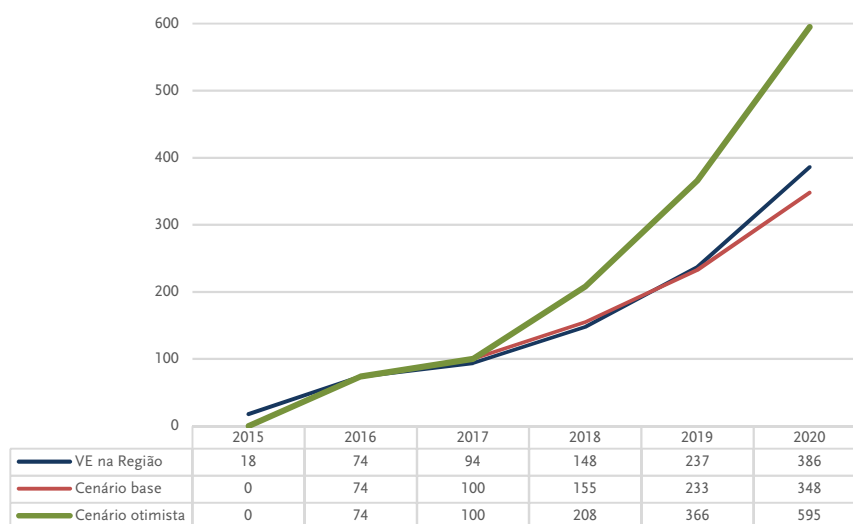
Quanto ao número de pontos de carregamento comparticipados também se registaram divergências entre as informações prestadas pela entidade auditada – que refere apenas um – e pelo Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional – que menciona quatro, tantos quantos os veículos cuja aquisição foi alegadamente comparticipada (doc. I.05.01.16). Sobre esta matéria, as Portarias publicadas nada referem acerca dos pontos de carregamento cuja aquisição foi alegadamente apoiada.

¹²² Cfr., respetivamente, PO 2020 – [Candidaturas aprovadas](#) (operação n.º Açores 04 – 1407 – FEDER – 000002) e [Resolução do Conselho do Governo n.º 250/2020](#), de 25 de setembro.

135 Todavia, não deixa de ser assinalável que em 2020, num contexto em que o mercado automóvel regional registou uma queda na ordem dos 23% (no ano anterior já tinha regredido cerca de 2%), a venda de automóveis elétricos tenha evoluído em contraciclo (+67%, após um crescimento de 65% registado em 2019), representando 4% das vendas registadas no ano em causa, resultado para o qual naturalmente contribuíram os 73 novos veículos elétricos cuja aquisição foi incentivada pelo PME A no ano em causa¹²³.

136 Aliás, tendo por referência aqueles dados, constata-se que a evolução registada superou mesmo o cenário base traçado no PME A para os anos de 2019 e 2020¹²⁴.

Gráfico 3 – Evolução do número de veículos elétricos vendidos nos Açores – 2015-2020



Legenda: VE – veículos elétricos.

Notas: Os cenários traçados no PME A relativamente à evolução do número de veículos elétricos nos Açores adotam como ponto de partida o ano de 2016.

Os dados apresentados são cumulativos.

Fonte: SREA; PME A (Tabelas 2 e 3 do Anexo III, pp.14 e 15).

¹²³ Número que inclui:

- Medida 1 – 52 veículos apoiados no âmbito do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 7 de janeiro, envolvendo pessoas singulares, sendo 41 veículos automóveis ligeiros e 11 velocípedes com motor (*cf.* Despachos n.ºs: [609/2020](#), de 13 de abril, [917/2020](#), de 8 de junho, [1119/2020](#), de 7 de julho, [1363/2020](#), de 12 de agosto, [1544/2020](#), de 10 de setembro, [1660/2020](#), de 7 de outubro, [1721/2020](#), de 22 de outubro e [2044/2020](#), de 16 de dezembro);
- Medida 2 – quatro veículos apoiados no âmbito do Programa de Apoio à Aquisição de Viaturas pelas Instituições Particulares de Solidariedade Social, publicado em anexo ao Despacho Normativo n.º 26/2019, de 4 de julho (*cf.* Portarias n.ºs [865/2020](#), de 30 de abril, [1102/2020](#), de 3 de junho, [1572/2020](#), de 27 de agosto e [2127/2020](#), de 3 de novembro);
- Medida 3 – um veículo de transporte coletivo de passageiros, apoiado no âmbito do contrato-programa celebrado entre a Região Autónoma dos Açores e a Empresa de Transportes Coletivos da Ilha Graciosa, L.^{da} (*cf.* [Resolução do Conselho do Governo n.º 250/2020](#), de 25 de setembro).
- Medida 4 – 16 veículos apoiados no âmbito do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 7 de janeiro, envolvendo pessoas singulares, sendo 14 veículos automóveis ligeiros, um motociclo de duas rodas ou ciclomotor e um velocípede com motor (*cf.* Despachos n.ºs [609/2020](#), de 13 de abril, [737/2020](#), de 7 de maio, [912/2020](#), de 8 de junho, [1545/2020](#), de 10 de setembro, [1720/2020](#), de 22 de outubro e [2058/2020](#), de 16 de dezembro).

¹²⁴ *Cf.* [Apêndice I, Quadro I.2.](#)

137 De qualquer modo, a transição para a mobilidade elétrica nos Açores encontra-se ainda numa fase inicial de desenvolvimento, condicionada pelo elevado preço dos veículos elétricos, quando comparado com o dos veículos convencionais, e pela sua menor autonomia, se bem que, neste caso, a reduzida dimensão dos percursos médios nas ilhas permita atenuar significativamente esta desvantagem comparativa.

14.2. Não existem evidências de que a medida do PME A direcionada para a eletrificação da frota pública esteja a ser adotada pelas entidades alvo

138 O PME A considera a eletrificação da frota pública uma aposta estratégica para a dinamização da mobilidade elétrica nos Açores, quer devido ao efeito de demonstração exercido sobre a população, quer por entender que o sector público regional mais facilmente acomoda o esforço financeiro associado à aquisição de um veículo elétrico, investimento com um período de recuperação mais extenso comparativamente à opção por um veículo convencional.

139 Neste sentido, a medida 18 do PME A preconiza a elaboração de um plano de renovação da frota do sector público regional, tendo em vista promover a substituição gradual dos veículos de combustão interna por veículos elétricos, estabelecendo como meta intercalar até 2020 uma quota de 33% para a introdução destes veículos, ou seja, por cada três veículos convencionais adquiridos, pelo menos um teria de ser elétrico.

140 Sucede, por um lado, que o aludido plano de renovação da frota do sector público regional ainda não tinha sido elaborado¹²⁵ e, por outro, que as orientações emitidas pela então Vice-Presidência do Governo, através da Direção Regional do Orçamento e Tesouro¹²⁶, relacionadas com o processo de renovação da frota pública, foram especificamente direcionadas para os serviços da Administração Regional direta e indireta, não abrangendo quer as entidades públicas reclassificadas, quer, ainda, as entidades que integram o sector público empresarial regional.

141 Esta opção foi justificada pela Direção Regional da Energia com o facto de as frotas daquelas entidades não integrarem o Inventário de Viaturas da Região, pelo que os atos relacionados com a respetiva gestão, nomeadamente a aquisição e abate de viaturas, não carecem da autorização do membro do Governo responsável pela área das finanças¹²⁷.

142 A argumentação aduzida não colhe, na medida em que teria sido possível enquadrar aquelas orientações no âmbito do poder de orientação cometido ao Governo Regional pelo regime jurídico do sector público empresarial da Região Autónoma dos Açores¹²⁸, sem que tal colocasse em causa a autonomia de gestão conferida a estas entidades. Aliás, foi isso que sucedeu em 2021, mas com as orientações a serem veiculadas através de uma

¹²⁵ Com referência à data dos trabalhos de campo.

¹²⁶ Circular n.º 1/DROT – DSP/2019, de 2019-03-07 (doc. I.03.02.10).

¹²⁷ Doc. I.03.02.09.

¹²⁸ *Cfr.* artigo 13.º do Decreto Legislativo Regional n.º 7/2008/A, de 24 de março, na redação conferida pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 7/2011/A](#), de 22 de março, que o republica em anexo.

disposição contida no diploma que aprovou o Orçamento da Região Autónoma dos Açores para o ano em causa, cujo âmbito subjetivo abrangeu todo o sector público regional¹²⁹.

143 Relativamente à execução desta medida do PMEA, a entidade auditada referiu desconhecer os resultados alcançados até 2020-12-31, limitando-se a divulgar o número de veículos elétricos que na referida data integravam a frota da Administração Regional direta e indireta – 10 veículos; 1,1% do total –, traduzindo um reduzido nível de eletrificação da mesma.

144 As deficiências de controlo constatadas, nomeadamente a inexistência de informação fíavel acerca da composição e características da frota do sector público regional, inviabilizaram a obtenção de prova suficiente e apropriada que sustentasse uma opinião sobre se esta medida está a ser efetivamente aplicada pelo universo de entidades destinatárias, aspeto suscetível de condicionar a consecução das metas fixadas no PMEA, tendo em vista a eletrificação da frota pública¹³⁰.

14.3. A medida destinada a incentivar a adesão dos operadores de transportes públicos à mobilidade elétrica carece de ser densificada

145 O PMEA identifica os transportes públicos como um dos segmentos prioritários para a mobilidade elétrica.

146 Em conformidade, prevê uma medida destinada a fomentar a introdução de veículos elétricos nas frotas dos respetivos operadores¹³¹, sem, no entanto, concretizar as ações a implementar com este propósito, quantificar os custos associados e as metas intercalares e finais a atingir, apesar de definir o indicador de referência a utilizar para este efeito – a percentagem de veículos elétricos na frota das empresas.

147 Não obstante, e como assinalado¹³², o Programa Operacional Açores 2020 (PO 2020) consagrou, num dos seus eixos prioritários, o objetivo de promover a mobilidade urbana sustentável¹³³, no âmbito do qual as empresas de transporte público coletivo de passageiros podiam aceder a financiamento comunitário com aquela finalidade, embora se tenha registado uma fraca adesão por parte dos potenciais beneficiários, pelos motivos anteriormente explicitados¹³⁴.

¹²⁹ *Cfr.* artigo 57.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 15-A/2021/A](#), de 31 de maio, que aprovou o Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2021, o qual determinou que, no âmbito do processo de renovação da frota pública, a introdução de veículos elétricos deveria corresponder a metade das aquisições de veículos novos concretizadas naquele ano, o que está em linha com o preconizado na medida 18 do PMEA.

Cabe assinalar que esta disposição se manteve no Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2022 (*cfr.* artigo 48.º do [Decreto Legislativo Regional n.º 38/2021/A](#), de 23 de dezembro).

¹³⁰ Sobre o assunto, *cfr.* ponto 15.2., *infra*.

¹³¹ Medida 9 – Promover a introdução de veículos elétricos em diversos sectores de atividade, que também concorre para os objetivos subjacentes à medida 3, que têm por base o número de veículos elétricos de transporte coletivo de passageiros e de pontos de carregamento cuja aquisição foi apoiada.

¹³² § 130.

¹³³ Eixo 4 – Economia de baixo carbono, [Objetivo específico 4.5.1](#) – Promover a mobilidade urbana sustentável.

¹³⁴ § 131.

148 De qualquer modo, o PO 2020 foi o único instrumento a financiar a transição para a mobilidade elétrica no âmbito dos transportes públicos, mas apenas para aquele universo restrito de operadores. De facto, os restantes operadores de transportes públicos, nomeadamente, as empresas de aluguer de veículos de passageiros com condutor (táxis), sem condutor (rent-a-car) e as empresas de animação turística, não foram contempladas nem no PO 2020, nem nos sistemas de incentivos criados com o propósito de fomentar a mobilidade elétrica, com a exceção assinalada da ilha Graciosa¹³⁵.

149 Sobre o assunto, a entidade auditada informou que existe uma proposta no sentido de enquadrar estes incentivos no próximo quadro comunitário de apoio para o período 2021-2027, no âmbito do Programa Operacional Açores 2030, desiderato que parece ter sido alcançado, pois de acordo com a informação prestada em contraditório pela Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, tudo indica que «... as tipologias em causa serão efetivamente incluídas no novo Programa Operacional Açores 2030».

14.4. Os incentivos atribuídos a entidades dos sectores social e desportivo para financiar a aquisição de viaturas contempla a opção por viaturas convencionais, as quais nem sempre estão sujeitas a critérios ambientais

150 Como assinalado¹³⁶, nos Açores, as Instituições Particulares de Solidariedade Social têm vindo a beneficiar de apoios destinados a financiar a aquisição de viaturas para o transporte dos seus utentes.

151 No âmbito do programa “Solidariedade em Movimento”, que vigorou entre julho de 2019 e junho de 2021, a opção pela mobilidade elétrica constituía um imperativo relativamente à aquisição de viaturas ligeiras, mas desde que o respetivo custo não excedesse, em 30%, o de uma viatura equivalente a combustão interna¹³⁷, restrição que viria a ser suprimida no programa que lhe sucedeu – “Gerações em Movimento”¹³⁸ – eventualmente por não ser possível acomodar naquela margem o diferencial de preços ainda existente entre as opções em confronto¹³⁹, o que, na prática, inviabilizava a aquisição de viaturas elétricas.

152 De qualquer modo, a aquisição de veículos convencionais continua a ser apoiada, nomeadamente nos casos em que o mercado não disponibilize uma opção elétrica, embora se exija que tais veículos apresentem melhorias ao nível da eficiência energética e do desempenho ambiental, por comparação com as viaturas substituídas, parâmetros que relevam para efeitos de hierarquização das candidaturas¹⁴⁰.

¹³⁵ § 113.

¹³⁶ *Idem*.

¹³⁷ *Cfr.* pontos 6, alínea *h)*, e 12, alínea *c)*, subalínea *vii)*, do anexo ao [Despacho Normativo n.º 26/2019](#), de 4 de julho.

¹³⁸ *Cfr.* [Resolução do Conselho do Governo n.º 152/2021](#), de 24 de junho.

¹³⁹ O mercado dos veículos elétricos está ainda longe de alcançar a maturidade, pelo que as diferenças de preços comparativamente com os das viaturas convencionais são ainda assinaláveis.

¹⁴⁰ *Cfr.* cláusulas 6.ª, n.º 3, e 13.ª, n.º 3, alínea *h)*, do anexo à [Resolução do Conselho do Governo n.º 152/2021](#), de 24 de junho.

153 Relativamente ao regulamento de concessão de apoios às entidades desportivas, que contempla a aquisição de viaturas para o transporte de atletas, a opção pela mobilidade elétrica constitui fator de preferência na hierarquização das candidaturas, para além de conferir direito a uma majoração de 10% no montante do apoio a atribuir¹⁴¹. Todavia, pelos motivos acima explicitados, é pouco provável que esta majoração constitua fator determinante da opção a exercer pelas entidades confrontadas com a necessidade de adquirir viaturas com a referida finalidade, a qual, muito provavelmente, irá pender para a aquisição de veículos convencionais.

154 Cabe ainda assinalar que, no âmbito deste regulamento, a aquisição de veículos de combustão interna não se encontra condicionada à observância de normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂, o que não é coerente com o PMEA.

14.5. A rede pública de carregamento instalada até 2020 ficou globalmente aquém das metas estabelecidas, embora abrangesse todos os concelhos dos Açores

155 A existência de uma rede de carregamento de acesso público constitui condição essencial, mas não suficiente¹⁴², para estimular a transição para a mobilidade elétrica.

156 Neste contexto, o PMEA prevê a implementação de uma infraestrutura de carregamento de acesso universal, abrangendo todas as ilhas e concelhos dos Açores, integrada no sistema de mobilidade elétrica nacional através da MOBIE.E, S.A., empresa pública que atua como Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME).

157 De acordo com os dados disponibilizados pela entidade auditada¹⁴³, reportados ao final de 2020, verifica-se que foram adquiridos 60 pontos de carregamento¹⁴⁴ – 17 rápidos, que à

¹⁴¹ Cfr. pontos 19.2 a 19.4 do anexo à [Portaria n.º 11/2020](#), de 6 de fevereiro.

¹⁴² Como refere o Tribunal de Contas Europeu, «... por um lado, haverá constrangimentos à adesão aos veículos [elétricos] até que esteja disponível uma infraestrutura de carregamento e, por outro, os investimentos em infraestruturas carecem de maior certeza quanto aos níveis de adesão aos veículos»(cfr. [Relatório Especial 05/2021 – Infraestruturas de carregamento de veículos elétricos: há mais postos de carregamento, mas a implantação desigual complica as viagens na UE](#), p. 11).

¹⁴³ Doc.ºs I.01.02.02.01.017, I.01.02.02.01.023 a I.01.02.02.01.026, I.01.02.02.01.029, I.01.02.02.01.034 a I.01.02.02.01.036, I.01.02.02.01.038, I.01.02.02.01.039, I.01.02.02.01.053, I.01.02.02.01.054, I.01.02.02.01.057, I.01.02.02.01.059, I.01.02.02.01.066, I.01.02.02.01.073, I.01.02.02.01.076, I.01.02.02.01.113, I.05.01.05.01, I.05.01.05.03, I.05.01.05.07, I.05.01.05.08, I.05.01.05.10 a I.05.01.05.20.

¹⁴⁴ A aquisição destes pontos de carregamento foi concretizada nos seguintes moldes:

- Em dezembro de 2018, foi contratado o fornecimento e instalação de um ponto de carregamento normal localizado na via pública, junto das instalações da Direção Regional da Energia, que, à data dos trabalhos de campo, já se encontrava em funcionamento (doc.ºs I.01.02.02.01.017 e I.01.02.02.01.113).
- No decurso de 2019, entre a Vice-Presidência do Governo, Emprego e Competitividade Empresarial e vários municípios dos Açores foram celebrados 10 contratos ARAAL, tendo por objeto a instalação e manutenção de idêntico número de postos de carregamento com uma potência mínima de saída de 22 Kw (doc.ºs I.01.02.02.01.024 a I.01.02.02.01.026, I.01.02.02.01.029, I.01.02.02.01.035, I.01.02.02.01.036, I.01.02.02.01.038, I.01.02.02.01.039, I.01.02.02.01.053 e I.01.02.02.01.066). De acordo com informação prestada pela entidade auditada, todos os municípios optaram pela instalação de pontos de carregamento normal, com exceção do Município de Angra do Heroísmo, que instalou um ponto de carregamento rápido. Tanto este, como o ponto de carregamento normal instalado pelo Município do Corvo não se encontravam operacionais à data dos trabalhos de campo.

data já se encontravam a operar, e 43 normais, dos quais apenas 13 tinham sido instalados^{145/146}.

Quadro 7 – Pontos de carregamento adquiridos e instalados até 2020

(em número e em percentagem)

| Medida | Indicador | 2020 | | | |
|---|---|-----------|---------------|---------------|----------------------|
| | | Meta | PC adquiridos | PC instalados | % Exec. (instalados) |
| 6 Implementação da rede pública de carregamento de veículos elétricos | N.º de PCN de acesso público interligados na EGME | 46 | 43 | 13 | 28,3% |
| | N.º de PCR de acesso público interligados na EGME | 16 | 17 | 17 | 106,3% |
| Total | | 62 | 60 | 30 | 48,4% |

Legenda: PC – Ponto de carregamento; PCN – Ponto de carregamento normal; PCR – Ponto de carregamento rápido.

Fonte: PMEÁ; documentação disponibilizada pela entidade auditada.

158

Não obstante a rede pública de carregamento já abranger a totalidade dos concelhos dos Açores¹⁴⁷, constata-se, no entanto, que a densidade de cobertura da mesma ficou aquém da meta estabelecida, uma vez que metade dos pontos de carregamento adquiridos ainda não tinham sido instalados.

- Em julho de 2019, entre a então Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo e a empresa EVCE POWER, L.^{da}, foi celebrado um contrato para aquisição, instalação e manutenção de 16 pontos de carregamento rápido (doc. I.01.02.02.01.023, pp. 12 a 23 do ficheiro), cuja exploração foi concessionada à Mobiletric, L.^{da} (seis pontos de carregamento – *cf.* doc. I.06.09) e à Galp Açores, S.A. (os restantes 10 pontos de carregamento – *cf.* doc. I.06.10).
- Em abril de 2020, entre a então Secretaria Regional da Energia, Ambiente e Turismo e a empresa SEGMA – Serviços de Engenharia, Gestão e Manutenção, L.^{da}, foi celebrado um contrato para o fornecimento de 33 pontos de carregamento normal (doc.^{os} I.01.02.02.01.057, pp. 12 a 21 do ficheiro), dos quais 10 foram atribuídos a diversas entidades privadas, a título de prémios de eficiência energética, no âmbito da campanha de Promoção da Eficiência Energética nos Açores (doc.^{os} I.05.01.05.01, I.05.01.05.03, I.05.01.05.07, I.05.01.05.08, I.05.01.05.13 a I.05.01.05.18 e I.05.01.05.20).
Foram ainda celebrados contratos de cedência destes equipamentos com o Município de Santa Cruz da Graciosa, o Hospital Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, EPER., e o Hospital da Horta, EPER., assim como um protocolo com a então Direção Regional das Obras Públicas e Comunicações, tendo em vista a instalação, manutenção e operação de quatro pontos de carregamento normal de acesso público (doc.^{os} I.05.01.05.10 a I.05.01.05.12 e I.05.01.05.19).
Destes 33 pontos de carregamento normal, apenas três tinham sido instalados até ao final de 2020.

¹⁴⁵ Doc. I.03.02.06.

Quanto às infraestruturas que permitem o carregamento das baterias dos veículos elétricos, o ponto de carregamento normal (PCN) utiliza potências de carregamentos entre 3,68 KW e 22 KW, enquanto o ponto de carregamento rápido (PCR) utiliza potências de carregamento superiores a 22 KW (*cf.* [Mobie.e](#)).

¹⁴⁶ A informação relativa à localização dos pontos de carregamento que integram atualmente a rede pública dos Açores encontra-se divulgada nos sítios na *Internet* da [Direção Regional da Energia](#) e da [MOBI.E](#), neste caso contendo a identificação das respetivas entidades operadoras.

Comparativamente a 2020, a rede pública de carregamento inclui mais três pontos de carregamento normal instalados na ilha de Santa Maria, na sequência de um Protocolo celebrado em 2021-07-13, entre a Direção Regional da Energia e o Município da Vila do Porto (doc. I.05.01.05.06).

Sobre a matéria, acresce referir que a mencionada Direção Regional celebrou em 2021 mais três Protocolos com diversas entidades públicas (Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas e Municípios de Angra do Heroísmo e da Ribeira Grande) tendo em vista a instalação de mais cinco pontos de carregamento normal (doc.^{os} I.05.01.05.04, I.05.01.05.05 e I.05.01.05.09).

¹⁴⁷ Doc. I.03.02.06.

15. Emissões de CO₂ evitadas nos Açores

15.1. O impacto ambiental associado à implementação do PME A é reduzido, em virtude da fraca execução das medidas relativas à vertente da mitigação

159 As medidas que visam estimular a aquisição de veículos elétricos através da atribuição de incentivos financeiros (medidas 1 a 4 do PME A) são as que concorrem diretamente para a redução das emissões de GEE.

160 De acordo com o PME A¹⁴⁸, o «... impact[o] ambiental mais significativo (...) advém da substituição de veículos convencionais por [veículos elétricos]». Assim, com base nos pressupostos adotados relativamente ao número de veículos elétricos a incentivar até 2020, foi elaborada uma projeção das emissões de CO₂ que seriam evitadas em resultado da implementação das referidas medidas.

161 Tendo por base a informação constante do relatório de execução do sistema de incentivos financeiros para a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento, referente ao ano de 2020¹⁴⁹, bem como os pressupostos adotados pela entidade auditada para o cálculo da estimativa de emissões de GEE evitadas¹⁵⁰, obtiveram-se os seguintes resultados:

¹⁴⁸ P. 107 e Tabela 18 – Redução de emissões de CO₂ nos anos de 2019-2024

¹⁴⁹ Cfr. [Relatório de Execução 2020 - Incentivos Mobilidade Elétrica](#), elaborado pela Direção Regional da Energia, em cumprimento do disposto no artigo 10.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 27 de janeiro, que regulamenta a concessão de incentivos financeiros com as finalidades descritas, republicado em anexo ao [Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2020/A](#), de 3 de julho de 2020.

¹⁵⁰ Os dados referentes aos valores caloríficos líquidos (PCI), fatores de emissão e fatores de oxidação utilizados para o cálculo das emissões de CO₂, encontram-se de acordo com o previsto na tabela A.2 do documento “[Metodologia Regional PRTR](#)”, de março de 2014, da Direção Regional do Ambiente, p. 51. Para o cálculo da densidade do combustível, foram utilizados os valores da tabela A3.8 do “[Energy Statistic Manual \(IEA\) – 2005](#)”, da OCDE, OIA e EUROSTAT, p. 181. No cálculo das emissões foi utilizado o fator de emissão do sistema electroprodutor da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A., (gCO₂/kWh), para os anos de 2016 a 2020 – cfr. [Relatório e Contas da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A.](#), referente ao exercício de 2020, p. 119), parâmetro que traduz o impacto ambiental da produção de eletricidade que é consumida pelos veículos elétricos.

Foram ainda considerados os seguintes pressupostos para o cálculo das emissões de CO₂ evitadas e da correspondente meta intercalar fixada para 2020:

- consumo médio de um veículo elétrico de 15 kW/100 km;
- consumo médio de um veículo de combustão interna de 6 litros/100 km;
- distância média percorrida de 10 000 km/ano, por veículo, independentemente da sua entrada em circulação;
- incentivada a aquisição de 52 veículos elétricos pela Direção Regional de Energia, no âmbito da medida 1; meta intercalar – 115 veículos elétricos;
- incentivada a aquisição de quatro veículos através do Programa Solidariedade em Movimento, destinado a organizações do sector social, desportivo e recreativo, a coberto da medida 2; meta intercalar – 10 veículos elétricos;
- incentivada a aquisição de um veículo elétrico (mini-autocarro) através da medida 3, que no final de 2020 ainda não tinha iniciado a operação e que, por conseguinte, não contribuiu para a redução de emissões; meta intercalar – cinco veículos elétricos;
- incentivada a aquisição de 16 veículos elétricos ao abrigo da medida 4; meta intercalar – 50 veículos elétricos;
- os 73 veículos elétricos cuja aquisição foi apoiada substituíram idêntico número de veículos de combustão interna (a gasóleo e a gasolina, em proporção idêntica).

Quadro 8 – Emissões de CO₂ evitadas até 2020

(em ton CO₂ e em percentagem)

| Medida | Incentivo à aquisição de veículos elétricos | 2020 | | |
|--------------|--|------------|-----------|--------------|
| | | Meta | Execução | % Exec. |
| 1 | Pessoas singulares | 101 | 40 | 39,6% |
| 2 | Organizações do sector social, desportivo e recreativo | 9 | 3 | 33,3% |
| 3 | Transportes coletivos de passageiros | 4 | 0 | 0,0% |
| 4 | Empresas | 44 | 12 | 27,3% |
| Total | | 158 | 55 | 34,8% |

Nota: No cálculo das emissões de CO₂ evitadas até 2020, adotou-se a média do fator de emissão do sistema electroprodutor da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A. (gCO₂/kWh), considerando os anos de 2016 a 2020.

Fonte: PME A; Relatório de Execução 2020 - Incentivos Mobilidade Elétrica.

162 A meta relativa às emissões de CO₂ evitadas está indissociavelmente ligada ao número de veículos elétricos cuja aquisição foi participada. Tendo estes ficado sensivelmente aquém da meta intercalar estabelecida¹⁵¹, necessariamente que foi modesto o impacto ambiental daí resultante – apenas se evitaram 35% das emissões de CO₂, face à meta projetada para 2020.

163 Por conseguinte, considera-se ser necessário imprimir uma dinâmica acrescida na implementação do PME A, de modo a não colocar em risco a consecução dos objetivos fixados para 2024, o que poderá eventualmente passar por alargar o âmbito de aplicação dos sistemas de incentivos financeiros de fomento à mobilidade elétrica a outros sectores de atividade, nomeadamente ao sector dos transportes públicos, e intensificar os apoios a atribuir, aproveitando para esse efeito os importantes recursos que serão disponibilizados pela União Europeia ao abrigo do novo Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027¹⁵².

15.2. O contributo ambiental da frota pública é inferior ao estimado

164 Com base na informação recolhida junto de diversas entidades¹⁵³, mas salvaguardando os eventuais ajustamentos que viessem a revelar-se necessários caso não existissem as limitações de informação assinaladas¹⁵⁴, foi possível apurar, ainda que de forma aproximada¹⁵⁵, o número de veículos que constituem a frota pública regional, por tipo de motorização – veículos elétricos e veículos a combustão interna –, e respetiva evolução no período compreendido entre 2018 e 2020¹⁵⁶.

165 Os elementos disponíveis indiciam que até 2020 não foi observada a quota de 33% fixada no PME A para a introdução de veículos elétricos no âmbito do processo de renovação da

¹⁵¹ §§ 125 e 126.

¹⁵² *Cfr.* ponto 11.4., *supra*.

¹⁵³ Direção Regional da Energia, no que diz respeito à informação relativa às frotas da Administração Regional direta e indireta, entidades públicas reclassificadas e demais entidades que integram o sector público empresarial regional.

¹⁵⁴ §§ 143 e 144.

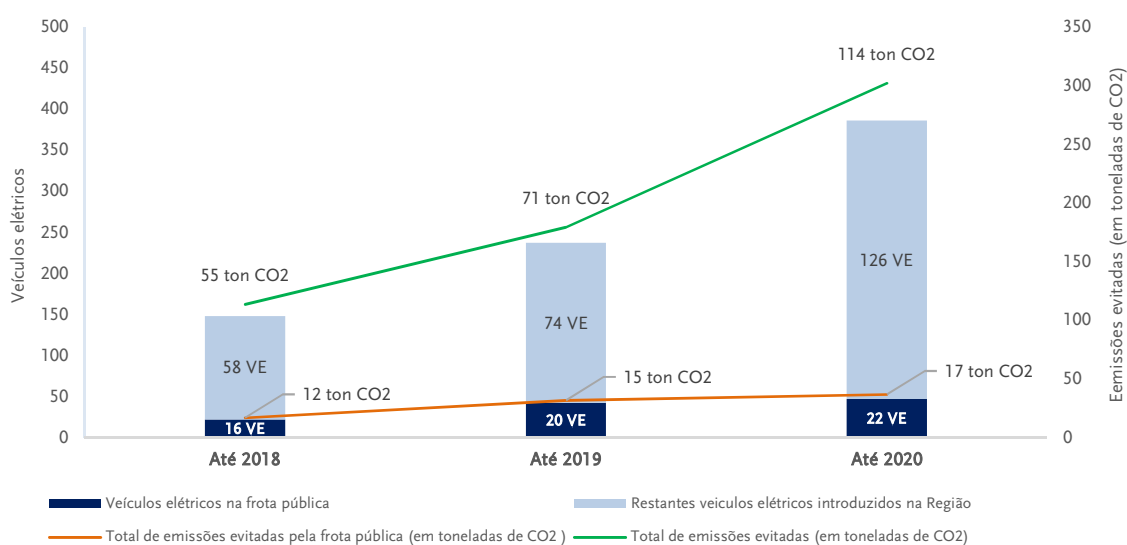
¹⁵⁵ § 18 e respetiva nota de rodapé.

¹⁵⁶ *Cfr.* [Apêndice I, Quadro I.3.](#)

frota pública. De facto, em 2018, apenas 10% dos veículos adquiridos neste contexto por entidades do sector público regional eram elétricos, indicador que registou uma assinalável melhoria nos dois anos seguintes, atingindo 23%¹⁵⁷.

166 De qualquer modo, o contributo ambiental da frota pública – aferido pelas emissões de CO₂ evitadas – será sempre residual, dada a sua reduzida expressão no contexto do parque automóvel regional^{158/159}.

Gráfico 4 – Veículos elétricos introduzidos nos Açores – Emissões de CO₂ evitadas – 2018-2020



Legenda: VE – Veículos elétricos

Fonte: SREA; Relatório e contas da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A., referente ao exercício de 2020, p. 119 (informação relativa aos fatores de emissão do sistema eletroprodutor nos anos de 2018, 2019 e 2020); elementos remetidos pelas entidades do sector público regional¹⁶⁰.

167 Não obstante, convém ter presente que o sector público regional foi considerado um dos segmentos prioritários para a introdução da mobilidade elétrica nos Açores, devido ao seu efeito demonstrador, na expectativa de que possa contribuir para alavancar a adesão da sociedade civil a esta alternativa de transporte ambientalmente mais sustentável.

¹⁵⁷ *Idem.*

¹⁵⁸ A estimativa de emissões de CO₂ evitadas teve subjacente os pressupostos explicitados em nota de rodapé ao § 161.

¹⁵⁹ *Cfr. Apêndice I, Quadro I.4.*

¹⁶⁰ Doc.ºs I.03.02.34, I.03.02.57, I.05.01.02.01 e I.05.01.02.02 (entidade auditada), I.03.02.35, I.03.02.36, I.03.02.40, I.03.02.41, I.03.02.42, I.03.02.44, I.03.02.45, I.03.02.49, I.03.02.51, I.03.02.52, I.03.02.53 e I.03.02.55 (entidades públicas reclassificadas) e I.03.02.38, I.03.02.39, I.03.02.43, I.03.02.46 e I.03.02.48 (entidades do sector público empresarial regional).

16. Execução financeira do PMEA

16.1. Entre 2018 e 2020, foram aplicados 1,4 milhões de euros na implementação do PMEA, verba correspondente a 14% do montante que se prevê despende até 2024 (9,7 milhões de euros)

168 A informação disponibilizada pela entidade auditada, relacionada com a execução financeira do PMEA, não é completa nem fiável, na medida em que:

- no âmbito da medida 2 – “Atribuição de incentivo para a aquisição de veículos elétricos ligeiros e pontos de carregamento – Organizações do sector social, desportivo e recreativo”, foi reportada a verba de 98 728,04 euros, supostamente atribuída em 2020 pela então Secretaria Regional da Solidariedade Social a três instituições particulares de solidariedade social, com o propósito de compartilhar as despesas por estas incorridas com a aquisição de três viaturas elétricas^{161/162};
- com base na documentação remetida pela Vice-Presidência do Governo Regional à entidade auditada¹⁶³, foi possível verificar que a verba em causa diz respeito ao custo de aquisição daquelas viaturas e não à participação financeira efetivamente atribuída às entidades;
- de acordo com os elementos que integram a Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020, a então Secretaria Regional da Solidariedade Social atribuiu naquele ano a quatro instituições particulares de solidariedade social verbas no montante global de 35 889,94 euros, destinadas a compartilhar a aquisição de idêntico número de viaturas elétricas¹⁶⁴.

169 As inconsistências assinaladas são reveladoras das deficiências de controlo da execução do PMEA, suscitando a necessidade de serem adotados mecanismos de coordenação e de partilha de informação entre a entidade auditada e as demais entidades que intervêm na implementação do Plano.

170 Assim, salvaguardando os eventuais ajustamentos que seria necessário efetuar na informação disponibilizada pela entidade auditada, para além dos que resultaram do facto de se ter considerado a mencionada informação divulgada na Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020, verifica-se que, até ao final deste ano, foram despendidas verbas com a execução de diversas medidas do PMEA totalizando a quantia de 1 362 998,64 euros (correspondente a 14% da verba total prevista despende com a sua execução até 2024).

¹⁶¹ Ao abrigo do Programa de Apoio à Aquisição de Viaturas pelas Instituições Particulares de Solidariedade Social – Solidariedade em Movimento.

¹⁶² Doc. I.05.01.09.

¹⁶³ Doc. I.05.01.17.

¹⁶⁴ Doc.^{os} I.06.01 a I.06.05.

Quadro 9 – Execução financeira do PMEA até 2020

(em Euro e em percentagem)

| Medidas | Despesa prevista até 2024 | Execução financeira 2018-2020 | Taxa de execução |
|--|---------------------------|-------------------------------|------------------|
| Incentivos financeiros | 6 900 000,00 | 255 180,85 | 3,7% |
| 1 Aquisição de VE e PC – pessoas singulares | 2 050 000,00 | 139 771,37 | 6,8% |
| 2 Aquisição de VE ligeiros e PC – organizações do sector social, desportivo e recreativo | 1 350 000,00 | 35 889,94 | 2,7% |
| 3 Aquisição de VE e PC – transportes coletivos de passageiros | 3 000 000,00 | 45 000,00 | 1,5% |
| 4 Aquisição VE e PC – empresas | 500 000,00 | 34 519,54 | 6,9% |
| Incentivos não financeiros | 2 000 000,00 | 957 507,91 | 47,9% |
| 6 Implementação da rede pública de PC interligados na EGME | 2 000 000,00 | 957 507,91 | 47,9% |
| Sensibilização para a mobilidade elétrica na sociedade civil | 600 000,00 | 130 309,88 | 21,7% |
| 11 Desenvolvimento de aplicações tecnológicas para a promoção da mobilidade elétrica e partilha de informação de forma dinâmica e interativa | 50 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 12 Elaboração e implementação do Plano de Comunicação da Mobilidade Elétrica | 150 000,00 | 130 309,88 | 86,9% |
| 13 Organização de eventos anuais de divulgação e promoção da mobilidade elétrica | 100 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 14 Instituição da ilha modelo para promoção de soluções inovadoras de mobilidade elétrica | 200 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 15 Instituição da cidade modelo para implementação de soluções inovadoras de mobilidade elétrica | 50 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 16 Atribuição de prémio a projetos inovadores no âmbito da mobilidade elétrica | 50 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| Fomento da mobilidade elétrica na Administração pública regional | 200 000,00 | 20 000,00 | 10,0% |
| 19 Desenvolvimento de soluções de gestão partilhada da frota pública | 50 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 20 Desenvolvimento de soluções de PC de VE em infraestruturas e edifícios públicos | 150 000,00 | 0,00 | 0,0% |
| 21 Criação de quadro legislativo que permita soluções de <i>Vehicle-To-Grid</i> carregamento inteligente | - | 20 000,00 | - |
| Total | 9 700 000,00 | 1 362 998,64 | 14,1% |

Legenda: VE – Veículos elétricos; PC – Pontos de carregamento; EGME – Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (MOBI.E).

Fonte: PMEA; elementos remetidos pela entidade auditada (doc.ºs I.05.01.09 e I.05.01.10) e , relativamente à medida 2 do PMEA, Portarias n.ºs [865/2020](#), de 8 de maio, [1102/2020](#), de 15 de junho, [1572/2020](#), de 3 de setembro e [2127/2020](#), de 6 de novembro.

171 Como oportunamente se referiu¹⁶⁵, a instalação da rede pública de carregamento, abrangendo todas as ilhas e concelhos dos Açores, constitui o primeiro passo da estratégia proposta para o desenvolvimento da mobilidade elétrica. Por conseguinte, a medida direcionada para a criação daquela infraestrutura (medida 6) absorveu parte significativa das verbas despendidas nesta fase inicial de execução do PMEA (958 mil euros; 70% da despesa total realizada até ao final de 2020).

172 Os restantes 405 mil euros foram essencialmente aplicados na atribuição de apoios financeiros à aquisição de veículos elétricos e respetivos pontos de carregamento (medidas 1 a 4, no âmbito das quais foram pagos 255 mil euros; 19% da despesa realizada) e na elaboração e implementação do plano de comunicação da mobilidade elétrica (medida 12, que se traduziu no dispêndio de 130 mil euros; 10% da despesa realizada).

173 Sete das medidas do PMEA que têm associadas estimativas de despesas a incorrer com a respetiva implementação (650 mil euros, 7% da despesa total prevista) não registaram execução, dando-se o caso inverso relativamente à medida 21, no âmbito da qual foram

¹⁶⁵ § 98.

despendidos 20 mil euros, sem que à partida tivesse sido prevista a realização de qualquer despesa associada à sua concretização¹⁶⁶.

174 Em suma, os dados relativos à execução financeira do PMEA, reportados ao final de 2020, revelam que o mesmo se encontrava numa fase inicial da sua implementação, a qual poderá também ter sido afetada pela crise pandémica que eclodiu naquele ano.

16.2. No mesmo período, 59% das despesas incorridas com a implementação do PMEA (799 mil euros) foram financiadas por fundos comunitários

175 Entre 2018 e 2020, a Direção Regional da Energia submeteu quatro candidaturas ao Programa Operacional Açores 2020 (PO 2020) com vista à obtenção de financiamento comunitário para a implementação de três medidas do PMEA^{167/168}.

176 As candidaturas foram todas aprovadas, envolvendo despesas elegíveis no montante global de 1,4 milhões de euros e a concessão de um financiamento FEDER de 1,2 milhões de euros, correspondente a uma taxa de comparticipação de 85% daquelas despesas¹⁶⁹. Deste montante, e até ao final de 2020, já tinha sido recebida uma verba na ordem dos 799 mil euros, que permitiu financiar cerca de 59% das despesas incorridas com a execução do PMEA naquele período.

16.3. As restantes despesas associadas à implementação do PMEA foram financiadas através do Orçamento da Região Autónoma dos Açores

177 No período em apreciação, os sucessivos planos regionais anuais contemplaram a inscrição de ações específicas no âmbito das quais foram enquadradas as medidas do PMEA, com as correspondentes despesas a serem processadas e pagas através do capítulo 50 – *Despesas do Plano* do Orçamento da Região Autónoma dos Açores^{170/171}.

¹⁶⁶ A entidade auditada justificou o dispêndio da quantia em causa com a execução do projeto-piloto V2G Açores, que se destina a promover a inovação no sector da mobilidade elétrica e foi concretizado ao abrigo do artigo 95.º do [Regulamento n.º 854/2019](#), de 4 de novembro (*cf.* doc. I.05.01.09). Acerca deste projeto aprovado pela ERSE – Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, consultar o respetivo sítio na Internet em: <https://www.erse.pt/media/vsvdvnrk/projetov2g.pdf>.

¹⁶⁷ Medidas 6 – “Implementação de rede pública de carregamento de veículos elétricos”; 12 – “Elaboração e implementação do Plano de Comunicação da mobilidade elétrica”; e 14 – “Instituição de Ilha modelo para a implementação de soluções inovadoras de mobilidade elétrica”.

¹⁶⁸ As candidaturas enquadraram-se no Eixo 4 – *Economia de baixo carbono, Prioridade de investimento 4.5 – Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação* e no Objetivo Específico 4.5.1 – *Promover a mobilidade urbana sustentável*.

¹⁶⁹ *Cfr. Apêndice I, Quadro I.5.*

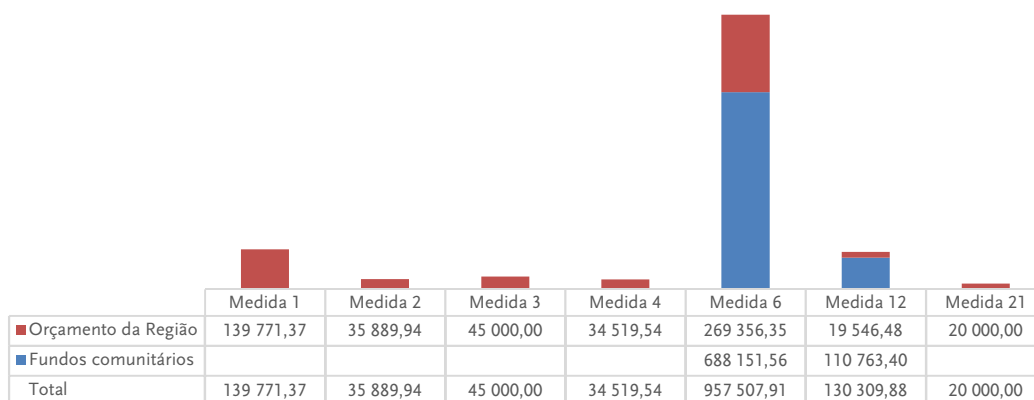
¹⁷⁰ *Cfr. Apêndice I, Quadro I.6.*

¹⁷¹ Sobre o assunto, cabe ainda assinalar que, entre 2010 e 2015, a Direção Regional da Energia despendeu a quantia de 193 671,29 euros, dos quais: *i)* 174 754,00 euros ao abrigo de um contrato de aquisição de serviços celebrado com a Inteli – Inteligência em Inovação, associação de direito privado sem fins lucrativos, tendo por objeto a elaboração do designado Plano Estratégico para a Mobilidade Elétrica nos Açores e o acompanhamento da respetiva implementação (doc.ºs I.01.02.02.01.003, I.01.02.02.01.004 e I.01.02.02.01.006); *ii)* 12 499,98 euros referentes a ações de divulgação

178 Tendo presente os dados globais referentes à execução financeira do PME A, no período em causa, evidenciam-se no gráfico seguinte as respetivas fontes de financiamento, discriminadas por medida¹⁷²:

Gráfico 5 – Fontes de financiamento do PME A até 2020

(em Euro)



Fonte: Elementos remetidos pela entidade auditada.

179 Como assinalado, nesta fase inicial da implementação da mobilidade elétrica nos Açores, o investimento foi essencialmente direcionado para a instalação da rede pública de carregamento de âmbito regional (medida 6), infraestrutura essencial para estimular a adesão a esta alternativa de mobilidade.

(doc. I.05.01.01.14); *iii*) 4 605,08 euros relativos a despesas com deslocações e estadias dos membros do grupo de trabalho criado pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 7/2010](#), de 15 de janeiro, com vista ao desenvolvimento e implementação do PME A (doc.ºs I.05.01.01.02 a I.05.01.01.08); *iv*) 1 812,23 euros de despesas diversas (doc.ºs I.05.01.01.09 a I.05.01.01.13).

¹⁷² De acordo com a informação disponibilizada pela entidade auditada, designadamente: quadro global da execução das medidas (doc.ºs I.05.01.09 e I.05.01.10); Pedidos de Autorização de Pagamentos (PAP) que foram objeto de comparticipação comunitária da Medida 6 – ano de 2019 (doc.ºs I.01.02.02.01.023 e I.01.02.02.01.034) e ano de 2020 (doc.ºs I.01.02.02.01.054, I.01.02.02.01.057, I.01.02.02.01.059, I.01.02.02.01.073 e I.01.02.02.01.076) e da Medida 12 – ano de 2018 (doc.ºs I.01.02.02.01.015 e I.01.02.02.01.016), ano de 2019 (doc. I.01.02.02.01.022) e ano de 2020 (doc. I.01.02.02.01.077); candidaturas aprovadas e reembolsos (doc.ºs I.03.02.14 a I.03.02.25, I.03.02.27 a I.03.02.32 e I.05.01.06.02), e documentos recolhidos internamente (I.06.01 a I.06.05).

PARTE IV CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

17. Principais conclusões

180 A fim de dar resposta às questões emergentes das alterações climáticas, em 2011 o Governo Regional definiu a Estratégia Regional para as Alterações Climáticas, a qual, todavia, só viria a ser operacionalizada em 2019, com a aprovação do Programa Regional para as Alterações Climáticas, instrumento de carácter vinculativo para o sector público regional que define sectorialmente as medidas de mitigação e de adaptação a aplicar neste contexto.

181 Em linha com as orientações contidas naquele documento, foi aprovada em 2019 a Estratégia para a Implementação da Mobilidade Elétrica nos Açores, concretizada no Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA), estruturado em três eixos de atuação integrando 21 medidas, a maioria das quais têm associados indicadores e objetivos quantificados, relativamente aos quais foram fixadas metas intercalares e finais, a atingir, respetivamente, em 2020 e em 2024.

182 Da análise efetuada à execução de sete das 21 medidas que constituem o PMEa, tendo por referência as metas intercalares fixadas para 2020, destacam-se as seguintes conclusões:

| Pontos do Relatório | Conclusões |
|---------------------|--|
| | Os resultados obtidos ficaram genericamente aquém dos objetivos estabelecidos, na medida em que: |
| 14.1. | <ul style="list-style-type: none"> Dos 180 veículos elétricos e 78 pontos de carregamento cuja aquisição se pretendia incentivar até 2020 (medidas 1 a 4), apenas foram financeiramente comparticipadas 73 (41%) e 11 (14%) aquisições, respetivamente. <p>Os atrasos na operacionalização do sistema de incentivos financeiros regional de suporte à implementação daquelas medidas, que inicialmente não previa a locação financeira como modalidade de financiamento, assim como a escassez e o elevado preço das viaturas elétricas de determinadas tipologias, foram os motivos invocados pela entidade auditada para justificar os significativos desvios registados.</p> |
| 14.2. | |
| 14.3. | |
| 14.5. | <ul style="list-style-type: none"> Não existem evidências de que a medida direcionada para a eletrificação da frota pública esteja a ser adotada pelo universo de entidades destinatárias. <p>Com efeito, contrariamente ao previsto, o plano de renovação da frota pública regional não foi elaborado, ao que acresce o facto de só a partir de 2021 terem sido emitidas orientações relacionadas com a matéria abrangendo o universo das entidades que integram o sector público regional. A inexistência de informação fíavel acerca da composição e características da frota aparenta ter estado na origem do sucedido, facto que impossibilita a entidade auditada de exercer um efetivo acompanhamento e controlo da execução desta medida.</p> |
| 15.1. | |

| Pontos do Relatório | Conclusões |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Apesar de a rede pública de carregamento instalada até ao final de 2020 abranger todos os concelhos dos Açores, a densidade de cobertura da mesma não logrou atingir a meta intercalar fixada para aquele ano, dado que metade dos 60 pontos de carregamento adquiridos ainda não tinham sido instalados. • Face à meta projetada para 2020, apenas foram evitadas 35% das emissões de CO₂ estimadas, resultado que está indissociavelmente ligado à fraca execução das medidas relativas à vertente de mitigação do plano – medidas 1 a 4 do plano, de incentivo à aquisição de veículos elétricos. |
| <p>13.2.2. 14.3.</p> | <p>Não obstante o PMEA considerar os transportes públicos como um dos segmentos prioritários para a introdução da mobilidade elétrica nos Açores, não foram implementadas medidas coerentes com a relevância reconhecida a este sector – o sistema de incentivos regional criado com aquele propósito não contempla os respetivos operadores, com exceção dos que possuam domicílio fiscal na ilha Graciosa e apenas as empresas de transporte coletivo de passageiros puderam aceder a fundos comunitários através do PO Açores 2020 para financiar a eletrificação das respetivas frotas, mas em condições pouco atrativas, atento o critério adotado para o cálculo do apoio financeiro a conceder.</p> |
| <p>14.4.</p> | <p>Embora no âmbito dos diplomas que regulamentam a concessão de apoios financeiros à aquisição de viaturas pelas entidades dos sectores social e desportivo a adesão à mobilidade elétrica seja positivamente discriminada, a opção por viaturas convencionais também é contemplada, constatando-se, neste caso, que os critérios ambientais a observar pelas viaturas não são uniformes, chegando mesmo ao ponto de não impor qualquer restrição em matéria de emissões de CO₂, no caso de viaturas adquiridas por entidades do sector desportivo.</p> |
| <p>14.1. 14.2. 16.1. 16.2. 16.3.</p> | <p>Salvaguardando os eventuais ajustamentos adicionais que seria necessário efetuar na informação disponibilizada pela entidade auditada, para além dos assinalados, verifica-se que, até ao final de 2020, foram aplicados na execução do PMEA cerca de 1,4 milhões de euros, ou seja, 14% do montante global de 9,7 milhões de euros previsto despendido até 2024 com a sua implementação.</p> <p>As inconsistências detetadas nos elementos disponibilizados pelas várias fontes consultadas, relacionados com a execução material e financeira do PMEA, sugerem a necessidade de a entidade auditada adotar mecanismos de coordenação e de partilha de informação com as diversas entidades que intervêm na implementação do PMEA, de modo a que seja exercido um efetivo acompanhamento e controlo da respetiva execução.</p> |

| Pontos do Relatório | Conclusões |
|--|---|
| <p>14.1.</p> <p>14.2.</p> <p>16.1.</p> <p>16.2.</p> <p>16.3.</p> | <p>Parte substancial das despesas incorridas até ao final de 2020 diz respeito à instalação da rede pública de carregamento abrangendo todas as ilhas e concelhos dos Açores (958 mil euros; 70% da despesa total realizada), infraestrutura essencial nesta fase de arranque da mobilidade elétrica.</p> <p>Ao abrigo do PO Açores 2020, a Região obteve financiamento comunitário para a implementação de algumas medidas do PMEA, tendo os recursos disponibilizados através do FEDER no período em apreciação ascendido a cerca de 799 mil euros, financiando 59% das despesas realizadas. As restantes despesas, no montante de 561 mil euros, foram financiadas por verbas provenientes do Orçamento regional.</p> <p>Sete das 21 medidas do PMEA, no âmbito das quais se estima vir a despende a quantia de 650 mil euros (7% da despesa total prevista), apresentavam uma execução nula, aspeto indiciador de que o Plano se encontrava na fase inicial da respetiva implementação, a qual poderá ter sido condicionada pelo eclodir da pandemia da COVID-19.</p> |
| <p>14.</p> <p>15.1.</p> <p>13.2.2.</p> <p>15.1.</p> | <p>Os fracos resultados intercalares alcançados com a execução das medidas do PMEA objeto de avaliação sugerem a necessidade de ser imprimida uma nova dinâmica na sua implementação, de modo a não colocar em risco as metas estabelecidas para 2024.</p> <p>Neste contexto, poderá vir a revelar-se adequado estender o âmbito de aplicação dos sistemas de incentivos financeiros à mobilidade elétrica a outros sectores de atividade, nomeadamente ao sector dos transportes públicos, assim como ao sector recreativo e cultural, em conformidade com o previsto no PMEA, e intensificar os apoios a atribuir, aproveitando para o efeito os significativos recursos que serão disponibilizados pela União Europeia a coberto do Quadro Financeiro Plurianual 2021-2027.</p> |
| <p>13.2.2.</p> | <p>A melhoria do sistema de monitorização do PMEA sugere a necessidade de se revisitarem os indicadores de realização e de resultados que foram definidos para determinadas medidas e de se fixarem metas quantificadas relativamente às que não dispunham deste parâmetro de avaliação.</p> |

18. Recomendações

183 Tendo presente as observações constantes deste Relatório, formulam-se as seguintes recomendações:

| Recomendações | | Ponto do Relatório |
|--|---|------------------------------------|
| <i>Ao Governo Regional:</i> | | |
| 1. ^a | Ponderar a oportunidade de estender o âmbito de aplicação dos sistemas de incentivos financeiros à mobilidade elétrica a outros sectores de atividade, nomeadamente ao sector dos transportes públicos, assim como ao sector recreativo e cultural, como preconizado no PMEA, e de intensificar os apoios a atribuir, no sentido de tentar imprimir uma nova dinâmica à sua execução. | 14.1. 14.3. 15.1. |
| 2. ^a | Definir critérios ambientais, designadamente ao nível de emissões de CO ₂ , a observar pelas viaturas convencionais cuja aquisição seja comparticipada por fundos públicos. | 14.4. |
| <i>À Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas:</i> | | |
| 3. ^a | Ponderar a possibilidade de visitar os indicadores de realização e de resultados que foram definidos para determinadas medidas do PMEA e de serem fixadas metas quantificadas relativamente às que não dispunham deste parâmetro de avaliação, de modo a assegurar condições para efetivo controlo da execução e análise dos resultados alcançados com a implementação do Plano. | 13.2.2. 14.3. |
| <i>À Direção Regional da Energia:</i> | | |
| 4. ^a | Adotar mecanismos de coordenação e de partilha de informação com as diversas entidades que intervêm na implementação do PMEA, de modo a que seja exercido um efetivo acompanhamento e controlo da respetiva execução. | 13.2.3. 14.2. 15.2. 16.1. |

184 Com o acatamento das recomendações formuladas, o Tribunal de Contas espera impactos positivos na adequação da legislação/regulamentação publicada e melhorias da gestão financeira pública, da transparência e da responsabilidade.

19. Decisão

Aprova-se o presente Relatório, bem como as suas conclusões e recomendações, nos termos dos artigos 55.º e 78.º, n.º 2, alínea *a*), conjugados com o artigo 105.º, n.º 1, todos da LOPTC.

A Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas e a Direção Regional da Energia deverão informar o Tribunal, até 2022-12-31, sobre as medidas tomadas em acatamento das recomendações formuladas.

Expressa-se à entidade auditada o apreço do Tribunal pela disponibilidade e pela colaboração prestadas durante o desenvolvimento desta ação, bem como à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, que se pronunciou na fase de relato.

São devidos emolumentos, nos termos dos artigos 10.º, n.ºs 1 e 2, e 11.º, n.º 1, do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, conforme conta de emolumentos a seguir apresentada.

Remeta-se cópia deste Relatório à Direção Regional da Energia.

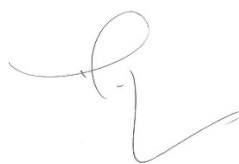
Remeta-se também cópia do presente Relatório ao Vice-Presidente do Governo Regional, ao Secretário Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública e à Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas.

Entregue-se ao Magistrado do Ministério Público cópia do presente Relatório, nos termos do disposto no artigo 29.º, n.º 4, da LOPTC.

Após as comunicações necessárias, divulgue-se na *Internet*.

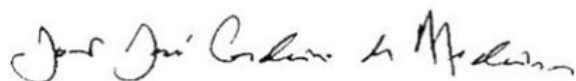
Secção Regional dos Açores do Tribunal de Contas, em 11 de julho de 2022.

O Juiz Conselheiro



(Araújo Barros)

Os Assessores



(João José Cordeiro de Medeiros)



(Cristina Soares Ribeiro)

Conta de emolumentos

(Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio) ⁽¹⁾

| | | |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------------|
| Unidade de Apoio Técnico-Operativo II | | Ação n.º 22-D088 |
| Entidade fiscalizada: | Direção Regional da Energia | |

| Sujeito passivo |
|-----------------------------|
| Direção Regional da Energia |

| Receitas próprias |
|-------------------|
| Não |

(em Euro)

| Descrição | Base de cálculo | | Valor |
|---|---------------------------------|--------------------------------------|-----------------|
| | Unidade de tempo ⁽²⁾ | Custo <i>Standart</i> ⁽³⁾ | |
| Desenvolvimento da ação: | | | |
| — Fora da área da residência oficial | | 119,99 | |
| — Na área da residência oficial | 520 | 88,29 | 45 910,80 |
| | Emolumentos calculados | | 45 910,80 |
| Emolumentos mínimos ⁽⁴⁾ | 1 716,40 | | |
| Emolumentos máximos ⁽⁵⁾ | 17 164,00 | | |
| Total de emolumentos e encargos a suportar pelo sujeito passivo ⁽⁶⁾ | | | 1 716,40 |
| Empresas de auditoria e consultores técnicos ⁽⁷⁾ | | | |
| Prestação de serviços | | | |
| Outros encargos | | | |

Notas

| | |
|--|---|
| <p>(1) O Decreto-Lei n.º 66/96, de 31 de maio, que aprovou o Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas, foi retificado pela Declaração de Retificação n.º 11-A/96, de 29 de junho, e alterado pela Lei n.º 139/99, de 28 de agosto, e pelo artigo 95.º da Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril.</p> <p>(2) Cada unidade de tempo (UT) corresponde a 3 horas e 30 minutos de trabalho.</p> <p>(3) Custo <i>standart</i>, por UT, aprovado por deliberação do Plenário da 1.ª Secção, de 3 de novembro de 1999:</p> <p>Ações fora da área da residência oficial119,99 euros</p> <p>Ações na área da residência oficial88,29 euros</p> | <p>(4) Emolumentos mínimos (1 716,40 euros) correspondem a 5 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas), sendo que o VR (valor de referência), fixado atualmente em 343,28 euros, calculado com base no índice 100 da escala indicária das carreiras de regime geral da função pública que vigorou em 2008 (333,61 euros), atualizado em 2,9%, nos termos do n.º 2 da Portaria n.º 1553-C/2008, de 31 de dezembro.</p> <p>(5) Emolumentos máximos (17 164,00 euros) correspondem a 50 vezes o VR (n.º 1 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas).</p> <p>(Ver a nota anterior quanto à forma de cálculo do VR - valor de referência).</p> <p>(6) Quando a entidade fiscalizada não disponha de receitas próprias, aplicam-se os emolumentos mínimos (n.º 2 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas)</p> <p>(7) O regime dos encargos decorrentes do recurso a empresas de auditoria e a consultores técnicos consta do artigo 56.º da Lei n.º 98/97, de 26 de agosto, e do n.º 3 do artigo 10.º do Regime Jurídico dos Emolumentos do Tribunal de Contas.</p> |
|--|---|

Ficha técnica

| Função | Nome | Cargo/Categoria |
|--------------------|--------------------------|------------------------------|
| Coordenação | Cristina Soares Ribeiro | Auditora-Coordenadora |
| | Rui Nóbriga Santos | Auditor-Chefe |
| Execução | Aida Sousa | Auditora |
| | Maria da Conceição Serpa | Auditora |
| | Pedro Ferreira da Silva | Técnico Verificador Superior |

Anexos

Respostas dadas em contraditório

I – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

Exmo. Senhor
Subdiretor Geral
Secção Regional dos Açores
Tribunal de Contas
Palácio Canto – Rua Ernesto do Canto, 34
9504-526 Ponta Delgada

| S/Referência | S/Comunicação | N/Comunicação | Data |
|----------------------------------|---------------|------------------|------------|
| 729-ST, de 2022-06-21 22/D088 | | SAI-GSR/2022/230 | 04/07/2022 |

ASSUNTO: Contraditório - Auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores.

Exmos. Senhores,

No seguimento da auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores (Ação n.º 22/Do88) e no âmbito do contraditório a que foi submetido o relato, vem a Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas transmitir o seguinte:

Relativamente à extensão do âmbito de aplicação dos sistemas de incentivos financeiros, cabe-nos reiterar, de acordo com o também já referido pela entidade auditada, que no âmbito da preparação do próximo quadro comunitário estão a ser encetados todos os esforços para que as atividades referidas na medida 9 do PMEA para além do transporte coletivo de passageiros (isto é, as empresas de aluguer de veículos de passageiros com condutor, as empresas de aluguer de veículos de passageiros sem condutor e as empresas de animação turística) sejam também contempladas. A informação de que dispomos neste momento, é que as tipologias



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Gabinete da Secretária Regional

em causa serão efetivamente incluídas no novo Programa Operacional Açores 2030.

No que respeita à elaboração do plano para renovação da frota pública regional (medida 18), constante do projeto de recomendações, considera-se, salvo melhor entendimento, que esta medida não se encontra, em particular, atribuída à Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, quer pelo PME A, quer pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 6/2022/A, de 29 de abril, que aprovou a nova orgânica do XIII Governo Regional, sem prejuízo de toda colaboração que esta Secretaria Regional irá prestar na elaboração desse plano.

Salientamos, por fim, que se encontra em análise a revisão dos indicadores do PME A no sentido de inclusão de uma maior objetividade, bem como a inserção de critérios quantitativos nas situações em que tal não sucede, como é o caso da medida 9 do plano.

Permanecemos inteiramente ao dispor para qualquer questão ou esclarecimento adicional.

Com os melhores cumprimentos,

A Chefe do Gabinete

Ana Albergaria Pacheco

Assinado por: **JOÃO CRISPIM DE CARVALHO**
LOURENÇO BORGES DA PONTE
Num. de identificação: 12388595
Data: 2022.07.04 19:11:25+00'00'

SGC0200/2022/4977
FA



Largo do Colégio, 4 - 9500-054 Ponta Delgada

EM: srtmi@azores.gov.pt

ST: <https://portal.azores.gov.pt/web/srtmi> ☎: +351 296 206 200



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Energia

À
Secção Regional dos Açores do Tribunal de
Contas
Rua Ernesto do Canto, n.º 34
9504-526 Ponta Delgada

| VOSSA REFERÊNCIA | NOSSA REFERÊNCIA | Nº PROCESSO | DATA |
|------------------|-------------------|-------------|------------|
| | SAI-DREn/2022/897 | | 04/07/2022 |

ASSUNTO: Contraditório - Auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores

Ex.mos Senhores,

No seguimento da auditoria à estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores e respetivo relato de contraditório, com a referência 730-ST, de 2022-06-21, e no âmbito do princípio do contraditório, cabe-nos esclarecer o seguinte:

Relativamente ao sistema de incentivos à aquisição de veículos elétricos e pontos de carregamento, verificámos, efetivamente, atrasos na operacionalização do sistema de incentivos financeiros regional. O desfazamento temporal verificado, relativo ao que estava previsto, deveu-se, por um lado, à rápida evolução da situação pandémica mundial e, posteriormente, à transição orgânica do Governo dos Açores.

Ainda no âmbito deste tema, é prontamente identificado no relatório que não se previa a locação financeira como modalidade de financiamento para a elegibilidade das candidaturas, o que levou à necessidade de se alterar o regulamento de modo a poder abranger igualmente essa modalidade, de modo a podermos aumentar o número de candidaturas aprovadas.

É ainda de referir que os objetivos estabelecidos para 2020 foram comprometidos pela pouca oferta de veículos elétricos no mercado regional e o elevado preço das viaturas elétricas de determinadas tipologias, situação essa que se começa a ver ultrapassada, pela crescente competitividade no sector.



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Energia

Quanto à eletrificação da frota pública, não obstante terem sido emitidas orientações relacionadas com a renovação da frota pública por veículos elétricos, abrangendo o universo das entidades do sector público regional, a Direção Regional da Energia não dispõe de evidências de que a medida esteja a ser adotada pelo universo de entidades destinatárias, uma vez que sai do âmbito das nossas competências.

No que à implementação da rede pública de pontos de carregamento para veículos elétricos diz respeito, e apesar dos esforços da Direção Regional da Energia na aquisição dos pontos de carregamento, o que se refletiu no facto de existirem equipamentos instalados em todos os concelhos dos Açores até ao final de 2020, a densidade de cobertura da mesma não logrou atingir a meta intercalar fixada para aquele ano. Neste caso, deverá considerar-se o facto de terem sido cedidos e protocolados diversos equipamentos a variadas entidades, no entanto, o elevado custo associado à instalação destes pontos de carregamento levou a que alguns não tenham sido efetivamente instalados, apesar de já terem sido entregues às entidades. Salvedor-se, no entanto, as dificuldades económicas que algumas entidades, por exemplo, o setor hoteleiro, sentiram no âmbito da pandemia, estando atualmente em processo de retoma.

Esta Direção Regional tem procurado encontrar soluções que mitiguem os custos de instalação, como por exemplo, encontrar outras localizações que determinem custos menos elevados.

Relativamente à aquisição de veículos elétricos e pontos de carregamento no caso dos transportes coletivos de passageiros, confirmamos o entendimento de que as medidas implementadas foram insuficientes e que os fundos comunitários, através do PO Açores 2020, para financiar a eletrificação das respetivas frotas, apresentavam condições pouco atrativas, sendo que a mesmas encontram-se fora do âmbito das competências desta Direção Regional.

Quanto aos restantes sectores de atividade, alteramos o sistema de incentivos regional para que passasse a contemplar operadores de táxis e rent-a-car com domicílio fiscal na ilha Graciosa no contexto da criação da ilha modelo para a mobilidade elétrica (Medida 14), mas até à data sem qualquer resultado prático, podendo apresentar-se como plausível o facto da maioria destas viaturas serem relativamente novas.

Por fim, corrobora-se a necessidade de adotar mecanismos de coordenação e de partilha de informação com as diversas entidades que intervêm na implementação do PME, de modo que o acompanhamento e controlo da execução possa ser mais efetivo, auxiliando no constante ajuste das ações a seguir, de modo a atingir as metas estabelecidas para 2024. Acresce o facto



REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
SECRETARIA REGIONAL DO TURISMO, MOBILIDADE E INFRAESTRUTURAS
Direção Regional da Energia

de no próximo quadro comunitário estarem previstas ações que auxiliam a concretização das medidas do PMEa ainda não completamente executadas.

Com os melhores cumprimentos,

A DIRETORA REGIONAL DA ENERGIA

Assinado por: **JOANA FERREIRA RITA**
Num. de Identificação: 13072102
Data: 2022.07.04 17:11:25+00'00'
Certificado por: **Governo Regional dos Açores.**
Atributos certificados: **Diretor Regional da Energia.**



Joana Ferreira Rita

Apêndices

I – Quadros

Quadro I.1. – Indicadores e metas do PMEa

(em número, em percentagem, em quilómetros e em Euro)

| Medidas | Indicadores | | Indicador de referência | Meta | | Custo previsto até 2024 | |
|---|---|---|---|-------------------------|---------|-------------------------|--------------|
| | Realização | Resultados | | 2020 | 2024 | | |
| Incentivos financeiros | | | | | | 6 900 000,00 | |
| 1 | Aquisição de VE e PC – pessoas singulares | N.º de VE apoiados | N.º de VE em circulação | Realização | 115 | 474 | 2 000 000,00 |
| | | N.º de PC apoiados | N.º de PC ligados à rede EGME | | 38 | 95 | 50 000,00 |
| 2 | Aquisição de VE ligeiros e PC – organizações do sector social, desportivo e recreativo | N.º de VE apoiados | N.º de VE apoiados | Realização / Resultados | 10 | 30 | 1 350 000,00 |
| | | N.º de PC apoiados | N.º de PC apoiados | | 10 | 30 | |
| 3 | Aquisição de VE e PC – transportes coletivos de passageiros | N.º de VE apoiados | – | Realização | 5 | 10 | 3 000 000,00 |
| | | N.º de PC apoiados | – | | 5 | 10 | |
| 4 | Aquisição VE e PC – empresas | N.º de VE apoiados | N.º VE novos em circulação | Realização | 50 | 300 | 500 000,00 |
| | | N.º de PC apoiados | – | | 25 | 150 | |
| 5 | Benefícios fiscais para proprietários e utilizadores de VE | Reforço de benefícios fiscais | N.º de VE adquiridos | Resultados | 348 | 1568 | – |
| | | | N.º de quilómetros percorridos em VE partilhados | | 510 200 | 2 551 000 | |
| Incentivos não financeiros | | | | | | 2 000 000,00 | |
| 6 | Implementação da rede pública de PC interligados na EGME | N.º de PCN de acesso público interligados na EGME | N.º de PCN de acesso público interligados na EGME | Realização / Resultados | 46 | 118 | 2 000 000,00 |
| | | N.º de PCR de acesso público interligados na EGME | N.º de PCR de acesso público interligados na EGME | | 16 | – | |
| 7 | Desenvolvimento de redes complementares de PC interligados na EGME | N.º de PCN interligados à EGME | N.º de PCN interligados à EGME | Realização / Resultados | 44 | 94 | – |
| 8 | Acompanhamento técnico para a elaboração dos PMEM | N.º de Autarquias Locais com PMEM | N.º de Autarquias Locais com PMEM | Realização / Resultados | – | 19 | – |
| 9 | Promover a introdução de VE em diversos sectores de atividade por via legislativa | % de VE na frota das empresas | % de VE na frota das empresas | – | – | – | – |
| 10 | Atribuição de vantagens a utilizadores de VE. Criação de ações discriminação positiva através da celebração de protocolos com municípios e empresas | N.º de Protocolos celebrados | N.º de lugares de estacionamento reservados a VE em parques de estacionamento | Realização | 19 | 30 | – |
| | | | N.º de locais de estacionamento gratuitos para VE em locais pagos | | | | |
| | | | N.º de soluções de mobilidade | | | | |
| Sensibilização para a mobilidade elétrica na sociedade civil | | | | | | 600 000,00 | |
| 11 | Desenvolvimento de aplicações tecnológicas para a promoção da mobilidade elétrica e partilha de informação de forma dinâmica e interativa | Criação de ponto de informação | N.º de Simulações | Resultados | 730 | 1 460 | 50 000,00 |
| | | | N.º de Visualizações | | 1 095 | 2 190 | |



(em número, em percentagem, em quilómetros e em Euro)

| Medidas | Indicadores | | Indicador de referência | Meta | | Custo previsto até 2024 |
|---|---|---|-------------------------|------|------|-------------------------|
| | Realização | Resultados | | 2020 | 2024 | |
| 12 Elaboração e implementação do Plano de Comunicação da Mobilidade Elétrica | Plano de comunicação | | | | | |
| | N.º de ações nas redes sociais | - | Realização | 12 | 36 | 150 000,00 |
| N.º de ações nos meios de comunicação | | | 12 | 36 | | |
| 13 Organização de eventos anuais de divulgação e promoção da mobilidade elétrica | Evento | N.º de participantes no evento | Realização | 1 | 5 | 100 000,00 |
| 14 Instituição da ilha modelo para promoção de soluções inovadoras de mobilidade elétrica | Designação ilha piloto | N.º de referências nos media nacionais e internacionais | | - | - | 200 000,00 |
| | N.º de projetos implementados | | | | | |
| 15 Instituição da cidade modelo para implementação de soluções inovadoras de mobilidade elétrica | Designação cidade piloto | N.º de referências nos media nacionais e internacionais | | - | - | 50 000,00 |
| | N.º de projetos implementados | | | | | |
| 16 Atribuição de prémio a projetos inovadores no âmbito da mobilidade elétrica | N.º de empresas premiadas | N.º de empresas a operar na RAA N.º de quilómetros percorridos por VE nesta modalidade | | - | - | 50 000,00 |
| | | | | | | |
| 17 Desenvolvimento de programa de sensibilização da mobilidade elétrica junto dos jovens | N.º de ações realizadas | N.º de participantes nas ações | Realização | 10 | 50 | - |
| Fomento da mobilidade elétrica na Administração pública regional | | | | | | 200 000,00 |
| 18 Eletrificação da frota pública | Criação de Plano de Renovação da frota | % de VE na renovação das frotas | Resultados | 33% | 50% | - |
| | | % de VE na frota do GRA e SPER | | | | |
| 19 Desenvolvimento de soluções de gestão partilhada da frota pública | Criação da plataforma de gestão partilhada da frota | % de veículos da frota do GRA integrados na plataforma | Realização | - | 1 | 50 000,00 |
| 20 Desenvolvimento de soluções de PC de VE em infraestruturas e edifícios públicos | N.º de PCN com estacionamento disponibilizados pelo GRA | N.º de PCN com estacionamento disponibilizados pelo GRA | Realização / Resultados | 5 | 24 | 150 000,00 |
| 21 Criação de quadro legislativo que permita soluções de <i>Vehicle-To-Grid</i> e carregamento inteligente | Quadro legislativo para serviços de rede com recurso a VE | Fornecedores de serviços à rede com recurso a VE | Realização | - | 1 | - |
| Total | | | | | | 9 700 000,00 |

Nota: As sete medidas objeto de análise encontram-se sombreadas a cinzento.

Fonte: PME A

Quadro I.2. – Veículos elétricos vs. cenários PMEA

(em número e percentagem)

| Ano | Ligeiros | | | | | | Comerciais | | | | | Total de vendas | | | Número acumulado de VE na RAA | Cenários do PMEA | |
|------|----------|--------|---------|----------|----------|-------------|------------|--------|----------|----------|-------------|-----------------|----------|-------------|-------------------------------|------------------|----------|
| | Gasolina | Diesel | Híbrido | Elétrico | Subtotal | % elétricos | Gasolina | Diesel | Elétrico | Subtotal | % elétricos | Outros | Elétrico | % elétricos | | Base | Otimista |
| 2015 | 1 653 | 842 | 53 | 10 | 2 558 | 0,4% | - | 529 | 8 | 537 | 1,5% | 3 095 | 18 | 0,6% | 18 | - | - |
| 2016 | 2 396 | 914 | 67 | 7 | 3 384 | 0,2% | 1 | 656 | 49 | 706 | 6,9% | 4 090 | 56 | 1,4% | 74 | 74 | 74 |
| 2017 | 2 636 | 898 | 81 | 17 | 3 632 | 0,5% | - | 711 | 3 | 714 | 0,4% | 4 346 | 20 | 0,5% | 94 | 100 | 100 |
| 2018 | 3 036 | 712 | 139 | 51 | 3 938 | 1,3% | - | 841 | 3 | 844 | 0,4% | 4 782 | 54 | 1,1% | 148 | 155 | 208 |
| 2019 | 3 125 | 488 | 188 | 78 | 3 879 | 2,0% | - | 848 | 11 | 859 | 1,3% | 4 738 | 89 | 1,9% | 237 | 233 | 366 |
| 2020 | 2 370 | 269 | 156 | 138 | 2 933 | 4,7% | 1 | 706 | 11 | 718 | 1,5% | 3 651 | 149 | 4,1% | 386 | 348 | 595 |

Legenda: VE – Veículo elétrico.

Fonte: [PMEA - Anexos](#) (pp.14 e 15) e [SREA](#) (Automóveis novos vendidos nos Açores, por tipo de combustível/elétricos e por mês).

Quadro I.3. – Veículos elétricos na frota pública – 2017-2020

(em número e em percentagem)

| Frota pública | Frota até 2017 | | | | VE introduzidos no consumo entre 2018-2020 ⁽¹⁾ | | | | Total da frota até 2020 | | | | % de VE introduzidos no consumo entre 2018 e 2020 no total da frota ⁽¹⁾ |
|---|--------------------|-----------|--------------|---------------|---|-----------|------------|---------------|-------------------------|-----------|--------------|---------------|--|
| | VCI ⁽²⁾ | VE | Total | % VE no total | VCI ⁽²⁾ | VE | Total | % VE no total | VCI ⁽²⁾ | VE | Total | % VE no total | |
| Sector público administrativo regional⁽³⁾ | | | | | | | | | | | | | |
| Presidência do Governo Regional | 13 | 0 | 13 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 13 | 0 | 13 | 0,0% | 0,0% |
| Vice-Presidência do Governo Regional | 81 | 0 | 81 | 0,0% | 29 | 2 | 31 | 6,5% | 110 | 2 | 112 | 1,8% | 1,8% |
| Secretaria Regional das Finanças, Planeamento e Administração Pública | 15 | 0 | 15 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 15 | 0 | 15 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional da Educação | 10 | 0 | 10 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 10 | 0 | 10 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional da Saúde e Desporto | 112 | 0 | 112 | 0,0% | 3 | 0 | 3 | 0,0% | 115 | 0 | 115 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional da Agricultura e do Desenvolvimento Rural | 369 | 0 | 369 | 0,0% | 17 | 0 | 17 | 0,0% | 386 | 0 | 386 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional do Mar e das Pescas | 10 | 0 | 10 | 0,0% | 2 | 0 | 2 | 0,0% | 12 | 0 | 12 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional da Cultura, da Ciência e Transição Digital | 4 | 0 | 4 | 0,0% | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 5 | 0 | 5 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional do Ambiente e Alterações Climáticas | 46 | 4 | 50 | 8,0% | 2 | 7 | 9 | 77,8% | 48 | 11 | 59 | 18,6% | 11,9% |
| Secretaria Regional dos Transportes, Turismo e Energia | 21 | 0 | 21 | 0,0% | 1 | 1 | 2 | 50,0% | 22 | 1 | 23 | 4,3% | 4,3% |
| Secretaria Regional da Juventude, Qualificação Profissional e Emprego | 17 | 0 | 17 | 0,0% | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 18 | 0 | 18 | 0,0% | 0,0% |
| Secretaria Regional das Obras Públicas e Comunicações | 197 | 0 | 197 | 0,0% | 3 | 0 | 3 | 0,0% | 200 | 0 | 200 | 0,0% | 0,0% |
| Total do sector público administrativo regional | 13 | 4 | 899 | 0,4% | 59 | 10 | 69 | 14,5% | 954 | 14 | 968 | 1,4% | 1,0% |
| Sector público empresarial regional | | | | | | | | | | | | | |
| Portos dos Açores, S.A. | 42 | 0 | 42 | 0,0% | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 43 | 0 | 43 | 0,0% | 0,0% |
| Lotaçor, S.A. | 27 | 0 | 27 | 0,0% | 4 | 1 | 5 | 20,0% | 31 | 1 | 32 | 3,1% | 3,1% |
| Sinaga, S.A. | 10 | 0 | 10 | 0,0% | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 11 | 0 | 11 | 0,0% | 0,0% |
| Segma, L.ª | 16 | 5 | 21 | 23,8% | 6 | 3 | 9 | 33,3% | 22 | 8 | 30 | 26,7% | 10,0% |
| EDA – Eletricidade dos Açores, S.A. | 179 | 10 | 189 | 5,3% | 8 | 10 | 18 | 55,6% | 187 | 20 | 207 | 9,7% | 4,8% |
| EDA Renováveis, S.A. | 14 | 1 | 15 | 6,7% | 4 | 3 | 7 | 42,9% | 18 | 4 | 22 | 18,2% | 13,6% |
| Globaleda, S.A. | 22 | 0 | 22 | 0,0% | 12 | 0 | 12 | 0,0% | 34 | 0 | 34 | 0,0% | 0,0% |
| Sata Air Açores, S.A. | 42 | 0 | 42 | 0,0% | 3 | 0 | 3 | 0,0% | 45 | 0 | 45 | 0,0% | 0,0% |
| SATA Gestão de Aeródromos, S.A. | 14 | 0 | 14 | 0,0% | 2 | 0 | 2 | 0,0% | 16 | 0 | 16 | 0,0% | 0,0% |
| Sata Internacional, S.A. | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 1 | 0 | 1 | 0,0% | 0,0% |
| Total do sector público empresarial regional | 367 | 16 | 383 | 4,2% | 41 | 17 | 58 | 29,3% | 408 | 33 | 441 | 7,5% | 3,9% |
| Frota pública | 1 262 | 20 | 1 282 | 1,6% | 100 | 27 | 127 | 21,3% | 1 362 | 47 | 1 409 | 3,3% | 1,9% |

Legenda: VCI – Veículo de combustão interna; VE – Veículo elétrico.

Notas: ⁽¹⁾ VE introduzidos no consumo através de contrato de compra e venda ou com recurso a modalidades de financiamento como a locação financeira ou o *renting*.

⁽²⁾ Inclui veículos de combustão interna e veículos híbridos.

⁽³⁾ Inclui a Administração Regional direta, a Administração Regional indireta e as entidades públicas reclassificadas, tendo em consideração a respetiva tutela, de acordo com a estrutura orgânica inicial do XIII Governo Regional dos Açores.

Fonte: Elementos informativos remetidos pela entidade auditada (doc. I.05.02.02), obtidos junto das entidades públicas reclassificadas (doc.ºs I.03.02.35, I.03.02.36, I.03.02.40, I.03.02.41, I.03.02.42, I.03.02.44, I.03.02.45, I.03.02.49, I.03.02.51, I.03.02.52, I.03.02.53 e I.03.02.55), e junto das entidade que integram o sector público empresarial regional (doc.ºs I.03.02.38, I.03.02.39, I.03.02.43, I.03.02.46 e I.03.02.48).

Quadro I.4. – Emissões de CO₂ evitadas nos Açores – Contributo da frota pública

(em número e em percentagem)

| Ano | Número de veículos elétricos nos Açores | Emissões evitadas por veículo (kg de CO ₂) | Total de emissões evitadas (ton de CO ₂) | Número de veículos elétricos na frota pública | Total de emissões evitadas pela frota pública (ton de CO ₂) | % de emissões] evitadas pela frota pública |
|------|---|--|--|---|---|--|
| 2016 | 74 | 745 | 55 | 16 | 12 | 21,6% |
| 2017 | 94 | 759 | 71 | 20 | 15 | 21,3% |
| 2018 | 148 | 768 | 114 | 22 | 17 | 14,9% |
| 2019 | 237 | 757 | 179 | 42 | 32 | 17,7% |
| 2020 | 386 | 783 | 302 | 47 | 37 | 12,2% |

Notas: Em 2016, o número de veículos elétricos incorpora as vendas registadas em 2015, primeiro ano relativamente ao qual se dispõe de informação estatística disponibilizada pelo SREA. Nos anos subsequentes os dados são cumulativos.

Os pressupostos subjacentes aos cálculos das emissões de CO₂ evitadas encontram-se explicitados em nota de rodapé ao § 161.

Fonte: SREA (Automóveis novos vendidos nos Açores, por tipo de combustível/elétricos e por mês), elementos informativos remetidos pela entidade auditada (doc.ºs 1.03.02.34, 1.03.02.57, 1.05.01.02.01 e 1.05.01.02.02), obtidos junto das entidades públicas reclassificadas (dos.ºs 1.03.02.35, 1.03.02.36, 1.03.02.40, 1.03.02.41, 1.03.02.42, 1.03.02.44, 1.03.02.45, 1.03.02.49, 1.03.02.51, 1.03.02.52, 1.03.02.53 e 1.03.02.55), e junto das entidade que integram o sector público empresarial regional (doc.ºs 1.03.02.38, 1.03.02.39, 1.03.02.43, 1.03.02.46 e 1.03.02.48).

Quadro I.5. – PMEA – Candidaturas aprovadas no âmbito do PO Açores 2020

(em Euro)

| Operação | | Data de aprovação | Valores aprovados ou reprogramados | | Comparticipação FEDER paga e imputada à medida | | | |
|---|---|-------------------|------------------------------------|---------------------|--|-------------------|-------------------|---------------------------|
| Código | Designação | | Despesa elegível | Comp. FEDER | 2018 | 2019 | 2020 | 2018 a 2020 |
| Medida 6 – Implementação da rede pública de carregamento de veículos elétricos | | | | | | | | |
| Açores 04-1406-FEDER-000010 | Postos de carregamento rápido da rede pública de mobilidade elétrica | 2019-01-03 | 903 086,67 | 767 623,67 | – | 165 320,34 | 483 112,42 | 648 432,76 ⁽²⁾ |
| Açores 04-1406-FEDER-000013 | Postos de carregamento rápido da rede pública de mobilidade elétrica | 2020-02-18 | 128 502,00 | 109 226,70 | – | – | 39 718,80 | 39 718,80 |
| Total da medida 6 | | | 1 031 588,67 | 876 850,37 | – | 165 320,34 | 522 831,22 | 688 151,56 |
| Medida 12 – Elaboração e implementação do Plano de Comunicação da Mobilidade Elétrica | | | | | | | | |
| Açores 04-1406-FEDER-000009 ⁽¹⁾ | Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores, ações de sensibilização e divulgação | 2018-07-09 | 274 928,20 | 233 688,97 | 58 174,00 | 45 135,00 | 7 454,40 | 110 763,40 ⁽³⁾ |
| Total da medida 12 | | | 274 928,20 | 233 688,97 | 58 174,00 | 45 135,00 | 7 454,40 | 110 763,40 |
| Medida 14 – Instituição da ilha modelo para a promoção de soluções inovadoras de mobilidade elétrica | | | | | | | | |
| Açores 04-1406-FEDER-000016 | Açores eBike - Graciosa | 2020-07-03 | 84 901,00 | 72 165,85 | – | – | – | – |
| Total da medida 14 | | | 84 901,00 | 72 165,85 | – | – | – | – |
| Total geral | | | 1 391 417,87 | 1 182 705,19 | 58 174,00 | 210 455,34 | 530 285,62 | 798 914,96 |

Legenda: Comp. – Participação; n.d. – não disponível.

Notas: ⁽¹⁾ Esta operação não foi objeto de reprogramação.

⁽²⁾ Esta operação inclui custos elegíveis e participações FEDER que não foram imputados à medida 6. A participação FEDER recebida foi de 767 623,66 euros, sendo 648 432,76 euros a participação FEDER associada aos custos elegíveis da medida 6.

⁽³⁾ Esta operação inclui custos elegíveis e participações FEDER que não foram imputados à medida 12. A participação FEDER recebida foi de 135 828,37 euros, sendo 110 763,40 euros a participação FEDER associada aos custos elegíveis da medida 12.

Fonte: Elementos remetidos pela entidade auditada (doc.ºs I.03.02.14 a I.03.02.25, I.03.02.27 a I.03.02.32, I.05.01.06.02 e I.05.01.06.03).

Quadro I.6. – Plano Regional Anual – Ações relacionadas com a execução do PME A –
2018-2020

(em Euro e em percentagem)

| Medidas PME A | Plano Regional Anual | | | | | Pagamentos efetuados no âmbito do PME A (2) | Diferença entre PME A e PRA (1)-(2) | Peso relativo do PME A no PRA (%) (2)/(1) |
|----------------------|--|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--|--|--|
| | Ação | Ano | Inicial | Revista | Execução (1) | | | |
| 2 | 9.2.17 – Renovação do parque de viaturas coletivas das Instituições Particulares de Solidariedade Social | 2019 | 300 000,00 | 300 000,00 | 25 857,00 | 0,00 | 25 857,00 | 0,0% |
| | | 2020 | 400 000,00 | 400 000,00 | 269 414,00 | 35 889,94 | 233 524,06 | 13,3% |
| Total da ação | | | 700 000,00 | 700 000,00 | 295 271,00 | 35 889,94 | 259 381,06 | 12,2% |
| 6 e 12 | 11.6.1 – Mobilidade Elétrica, Inteligente e Sustentável | 2018 | 800 422,00 | 800 422,00 | 107 226,60 | 70 283,16 | 36 943,44 | 65,6% |
| 6 | | 2019 | 360 473,00 | 185 829,00 | 54 965,77 | 52 300,68 | 2 665,09 | 95,2% |
| 1; 3; 4; 6 e 21 | | 2020 | 512 000,00 | 268 242,00 | 264 749,30 | 251 290,91 | 13 458,39 | 94,9% |
| Total da ação | | | 1 672 895,00 | 1 254 493,00 | 426 941,67 | 373 874,75 | 53 066,92 | 87,6% |
| 6 e 12 | 11.6.2 – Implementação da Rede Pública de Pontos de Carregamento Rápido | 2019 | 602 889,00 | 664 153,00 | 462 415,68 | 383 454,65 | 78 961,03 | 82,9% |
| 6 | | 2020 | 623 600,00 | 623 600,00 | 569 819,03 | 507 909,42 | 61 909,61 | 89,1% |
| Total da ação | | | 1 226 489,00 | 1 287 753,00 | 1 032 234,71 | 891 364,07 | 140 870,64 | 86,4% |
| 12 | 11.6.3 – Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores, ações de sensibilização e divulgação | 2019 | 133 762,00 | 130 612,00 | 53 100,00 | 53 100,00 | 0,00 | 100,0% |
| | | 2020 | 309 741,00 | 309 741,00 | 8 869,28 | 8 769,88 | 99,40 | 98,9% |
| Total da ação | | | 443 503,00 | 440 353,00 | 61 969,28 | 61 869,88 | 99,40 | 99,8% |
| Total | 2018 a 2020 | 4 042 887,00 | 3 682 599,00 | 1 816 416,66 | 1 362 998,64 | 453 418,02 | 75,0% | |
| | 2018 | 800 422,00 | 800 422,00 | 107 226,60 | 70 283,16 | 36 943,44 | 65,6% | |
| | 2019 | 1 397 124,00 | 1 280 594,00 | 596 338,45 | 488 855,33 | 107 483,12 | 82,0% | |
| | 2020 | 1 845 341,00 | 1 601 583,00 | 1 112 851,61 | 803 860,15 | 308 991,46 | 27,8% | |

Nota: Relativamente às despesas não associadas à execução de medidas do PME A, totalizando 453 418,02 euros, a sua identificação por ação do Plano Anual Regional é a seguinte:

- **Ação 9.2.17 – Renovação do parque de viaturas coletivas das Instituições Particulares de Solidariedade Social:** apoios financeiros atribuídos e pagos, em 2019 e 2020 pela Direção Regional da Solidariedade Social, para a aquisição de 25 veículos de combustão interna, no montante de 259 381,06 euros, no âmbito do Programa de Apoio à Aquisição de Viaturas pelas Instituições Particulares de Solidariedade Social da Região Autónoma dos Açores – Solidariedade em Movimento¹⁷³.
- **Ação 11.6.1 – Mobilidade Elétrica, Inteligente e Sustentável:** despesas realizadas pela Direção Regional da Energia, no montante total de 53 066,92 euros, referentes à aquisição de serviços para a atualização do PME A (29 488,20 euros)¹⁷⁴, à promoção da mobilidade elétrica (7 455,24 euros), ao consumo de energia elétrica dos pontos de carregamento (8 557,89 euros), ao pagamento da renda relativa ao contrato de *renting* da viatura elétrica afeta à Direção Regional da Energia (7 295,37 euros) e à decoração da mesma (270,20 euros).
- **Ação 11.6.2 – Implementação da Rede Pública de Pontos de Carregamento Rápido:** despesas efetuadas pela Direção Regional da Energia, no montante de 140 870,64 euros, associadas à eletrificação, sinalização e proteção de pontos de carregamento¹⁷⁵.
- **Ação 11.6.3 – Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores, ações de sensibilização e divulgação:** despesa efetuada pela Direção Regional da Energia, no montante de 99,40 euros, relacionada com a aquisição de auscultadores.

Fonte: PRA 2018, Relatório Anual de Execução do PRA 2018, PRA 2019, Relatório Anual de Execução do PRA 2019, PRA 2020, Relatório Anual de Execução do PRA 2020, PME A e documentos recolhidos internamente (I.06.01 a I.06.05).

¹⁷³ Doc.^{os} I.06.06 e I.06.07.

Cabe assinalar que a listagem de 2020 refere, por lapso, a atribuição de um apoio à empreitada de construção do Centro Intergeracional de Vila Franca do Campo, quando através da Portaria n.º 1892/2020, de 9 de outubro, indicada na mesma, constata-se que o apoio atribuído e pago se refere à aquisição de um veículo de combustão interna pela Casa do Povo de Castelo Branco, no montante de 7 342,21 euros.

¹⁷⁴ Doc. I.01.02.02.01.013.

¹⁷⁵ Doc.^{os} I.01.02.02.01.020, I.01.02.02.01.030, I.01.02.02.01.032, I.01.02.02.01.056, I.01.02.02.01.068 e I.01.02.02.01.071.

II – Referências documentais

A

Acordo de Paris: aprovado em dezembro de 2015, no decurso da 21.ª Conferência das Partes (COP 21) realizada em Paris. Entrou em vigor em novembro de 2016, tendo sido ratificado por 195 Estados, isto é, por todos os membros da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas (CQNUAC), com exceção da Nicarágua e da Síria. Os países signatários são responsáveis por 99,75% das emissões globais. Este acordo internacional visa alcançar a descarbonização das economias mundiais até ao fim do século XXI, estabelecendo como um dos seus objetivos de longo prazo, o limite do aumento da temperatura média global a níveis abaixo dos 2 °C dos níveis pré-industriais, determinando ainda que se prossigam esforços para limitar o aumento da temperatura a 1,5 °C.

Este Acordo baseia-se na ideia de que cada país deverá contribuir na medida das suas possibilidades para a resolução global do problema das alterações climáticas e que o conjunto desses compromissos ou contribuições deve ser revisto periodicamente, à luz do que a ciência for informando sobre a evolução das alterações climáticas. Os Estados chegaram a acordo sobre temas como a mitigação e a adaptação aos impactos das alterações climáticas e sobre o financiamento necessário. Cada uma das Partes apresenta as suas estratégias de longo prazo de desenvolvimento de emissões, com vista à descarbonização das economias mundiais até ao fim do século XXI.

([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019\(01\)&from=PT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22016A1019(01)&from=PT)).

Portugal aprovou o Acordo de Paris através da [Resolução da Assembleia da República n.º 197-A/2016, de 30 de setembro](#), tendo-o ratificado pelo [Decreto do Presidente da República n.º 79-M/2016, de 30 de setembro](#).

Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável: adotada em setembro de 2015, por meio da Resolução 70/1 da Assembleia Geral das Nações Unidas, que entrou em vigor em 2016. Este plano de ação aborda as várias dimensões do desenvolvimento sustentável (económico, social e ambiental) e assenta em cinco eixos centrais (pessoas, planeta, prosperidade, paz e parcerias), definindo 17 objetivos de desenvolvimento sustentável (ODS), e fixando 169 metas a alcançar até 2030. O 13.º ODS está orientado para o combate às alterações climáticas.

(https://www.instituto-camoes.pt/images/ods_2edicao_web_pages.pdf).

C

Compromisso para o Crescimento Verde (CCV): documento estratégico que visa promover uma transformação estrutural ao modelo de desenvolvimento, de forma a conciliar o crescimento económico com a utilização eficiente de recursos, a proteção ambiental e a justiça social. O documento foi aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 28/2015, de 30 de abril, a atualizado pela Coligação nas plenárias de abril e de dezembro de 2017.

(<https://www.crescimentoverde.gov.pt/wp-content/uploads/2014/10/Atualizacao-Iniciativas-CCV-dezembro2017.pdf>).

Conta da Região Autónoma dos Açores (CRAA): documento que contém os resultados da execução orçamental anual.

(<https://portal.azores.gov.pt/web/drot/contas-da-raa>).

Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre as Alterações Climáticas (CQNUAC, em português e UNFCCC, em inglês): tratado ambiental internacional que foi negociado na Cimeira da Terra, realizada no Rio de Janeiro, em 1992. O seu objetivo é estabilizar as concentrações dos GEE na atmosfera a um nível que evite uma interferência antrópica perigosa com o sistema climático. Esse nível deveria ser atingido durante um espaço de tempo suficiente para permitir a adaptação natural dos ecossistemas às alterações climáticas, a fim de garantir que a produção de alimentos não seja ameaçada e de permitir que o desenvolvimento económico prossiga de forma sustentável.

(http://www.ci.esapl.pt/jcms/EA/unfccc_UNFCCC_text_integr.htm).

Em Portugal, a CQNUAC foi aprovada para efeitos de ratificação pelo [Decreto n.º 20/93](#), de 21 de junho, alterado pelo [Decreto n.º 14/2003](#), de 28 de fevereiro.

E

Emenda de Doha ao Protocolo de Quioto: aprovada durante a 18.^a Conferência das Partes (COP 18), realizada em 2012, estendeu a duração do Protocolo de Quioto até 2020. A Emenda de Doha ao Protocolo de Quioto veio estabelecer que durante o período de 2013-2020 as partes se comprometiam a reduzir as emissões de GEE em, pelo menos, 18% face aos níveis de 1990.

([https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A0804\(01\)&from=PT](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A0804(01)&from=PT)).

A versão em português do texto, aprovado para retificação, consta do Decreto n.º 19/2015, de 21 de outubro.

Estratégia para a implementação da mobilidade elétrica nos Açores (EIMEA): aprovada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 21/2019/A, de 8 de agosto, esta estratégia tem como principal objetivo a redução do consumo de combustíveis fósseis e da dependência energética face ao exterior.

Estratégia Portugal 2020: acordo de parceria adotado entre Portugal e a Comissão, que reúne a atuação dos cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, Fundo de Coesão, Fundo Social Europeu, Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e Pescas – no qual se definem os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial para promover, em Portugal, entre 2014 e 2020.

(<https://www.portugal2020.pt/>).

Estratégia Portugal 2030: aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 13 de novembro, constitui o principal referencial de planeamento das políticas públicas de promoção do desenvolvimento económico, social e ambiental do país.

Estratégia Regional para as Alterações Climáticas (ERAC): aprovada pela Resolução do Conselho do Governo Regional n.º 123/2011, de 19 de outubro, procede ao enquadramento do desenvolvimento das políticas relativas às alterações climáticas e prevê que a sua implementação seja operacionalizada através de um Plano Regional para as Alterações Climáticas, composto por estratégias sectoriais.

F

Fundo Ambiental (FA): criado através do Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, este fundo tem por finalidade apoiar políticas ambientais para a prossecução dos objetivos do desenvolvimento sustentável, contribuindo para o cumprimento dos objetivos e compromissos nacionais e internacionais, designadamente os relativos às alterações climáticas, aos recursos hídricos, aos resíduos e à conservação da natureza e biodiversidade.

(<https://www.fundoambiental.pt/>).

Fundo de Eficiência Energética (FEE): criado pelo Decreto-Lei n.º 50/2010, de 20 de maio, este fundo tem como finalidade financiar os programas e as medidas previstas no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética (PNAEE), em todas as suas linhas de atuação. Está direcionado para o apoio à inovação, ao desenvolvimento tecnológico e ao investimento nas áreas das energias renováveis e eficiência energética.

(<https://www.pnaee.pt/fee/>).

I

Inventário de Emissões por Fontes de Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (IRERPA): elaborado pelo Sistema Regional de Inventário de Emissões por Fontes de Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosférico (SRIERPA), habilita a Região a melhor compreender a sua realidade em termos de emissões de GEE, incluindo a identificação de quais os gases mais significativos e os sectores onde estes têm origem, permitindo também sistematizar e organizar a informação relativa à Região.

O inventário regional é elaborado anualmente seguindo as metodologias oficiais definidas pelo Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas e adotadas pela Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Alterações Climáticas, por forma a garantir coerência dos resultados obtidos no IRERPA com os exercícios nacionais. Para este exercício, definiram-se três setores: (1) Energia e processos industriais, (2) Agricultura, floresta e outros usos do solo e (3) Resíduos e águas residuais.

O primeiro IRERPA foi elaborado em 2016, com dados relativos a 2014, e o último em abril de 2021, com dados relativos a 2019.

(<https://apambiente.pt/clima/inventario-nacional-de-emissoes-por-fontes-e-remocao-por-sumidouros-de-poluentes-atmosfericos>).

L

Lei Europeia do Clima: adotou uma meta mais ambiciosa para a redução de emissões de GEE até 2030 – de 40% para 55%, podendo ainda atingir 57%, tornando vinculativo para os Estados-Membros o compromisso subjacente ao Pacto Ecológico Europeu de conduzir a União Europeia à neutralidade climática até 2050.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020PC0080&from=EN>).

M

Mecanismo de Recuperação e Resiliência (MRR): criado pelo [Regulamento \(UE\) 2021/241](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de fevereiro, é o principal pilar do plano de recuperação europeu, o *Next Generation EU*, criado para ajudar financeiramente os Estados-Membros a combater os efeitos económicos e sociais da pandemia da COVID-19 e a tornar a economia europeia mais resistente a futuros choques.

O

Objetivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM): conjunto de oito objetivos assumidos pelos Países-Membros da Organização das Nações Unidas em 2000, traduzindo um esforço coletivo no sentido de combater a pobreza que afeta especialmente as populações dos países menos desenvolvidos e promover um desenvolvimento sustentável.

O marco fundador dos ODM foi a [Resolução n.º 55/2](#), de 8 de setembro de 2000, da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas, conhecida como "Declaração do Milénio das Nações Unidas". Esta resolução foi adotada de forma unânime durante a 55.ª sessão da Assembleia Geral, a chamada "Cúpula do Milénio das Nações Unidas", realizada de 6 a 8 de setembro de 2000, em Nova Iorque.

Os oito ODM abrangiam ações específicas de combate à fome e à pobreza, associadas à implementação de políticas de saúde, saneamento, educação, habitação, promoção da igualdade de género e meio ambiente, além de medidas para o estabelecimento de uma parceria global para o desenvolvimento sustentável.

Para cada um dos oito objetivos foram estabelecidas metas globais, num total de 21 metas, e um conjunto de 60 indicadores. A maioria das metas estabelecidas para os ODM tinha como horizonte temporal o período de 1990 a 2015, isto é, avaliavam o progresso ocorrido nos indicadores em intervalos regulares até 2015, tendo por base dados iniciais obtidos em 1990.

(https://www.instituto-camoes.pt/images/cooperacao/objectivos_desenvolv_milenio.pdf e

https://gddc.ministeriopublico.pt/sites/default/files/declaracao_do_milenio_das_nacoes_unidas.pdf).

P

Pacote Energia-Clima 2020: legislação complementar destinada a assegurar que a União Europeia atinja os seus objetivos em matéria de clima e energia para 2020.

(http://publications.europa.eu/resource/cellar/49c57f2a-3d7a-41d3-9471-fc2734119eba.0020.02/DOC_1).

Pacote Energia-Clima 2030: compreende estratégias e medidas concebidas para cumprir os objetivos e as metas da União da Energia e os compromissos da União a longo prazo em matéria de emissões de GEE, em consonância com o Acordo de Paris, e para o primeiro período de dez anos, de 2021 a 2030, em particular, as metas da União para 2030 em matéria de energia e de clima.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999&from=EN>).

Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC, em português e IPCC, em inglês): principal organismo científico internacional para a avaliação das alterações climáticas. Foi criado em 1988 sob os auspícios do Programa das Nações Unidas para o Ambiente (PNUA) e da Organização Meteorológica Mundial (OMM) para fornecer ao mundo uma visão científica clara sobre o estado atual dos conhecimentos em matéria de alterações climáticas e dos seus potenciais impactos socioeconómicos e ambientais.

Partilha de esforços: contributo mínimo de cada Estado-Membro para o cumprimento do compromisso de redução das emissões de GEE.

No período de 2013 a 2020 – [Decisão n.º 406/2009/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, [Decisão n.º 2013/634/UE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de outubro de 2013 e [Decisão n.º 2013/162/UE](#), da Comissão, de 26 de março de 2013.

No período 2021 a 2030 – [Regulamento \(UE\) 2018/842](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018.

Plano de Recuperação e Resiliência (PRR): instrumento estratégico de política pública nacional, que durante o seu período de execução, até 2026, visa implementar um conjunto de reformas e de investimentos que permitirão ao país aumentar a competitividade da economia e a sua resiliência. Foi apresentada em 16 de abril de 2021 e submetida à Comissão Europeia em 22 de abril de 2021. No dia 16 de junho de 2021 a Comissão Europeia deu avaliação positiva ao PRR de Portugal.

(<https://infoeuropa.eu/ocid.pt/registo/000086435/documento/0003/>).

Plano para a Mobilidade Elétrica nos Açores (PMEA): aprovado pela [Resolução do Conselho do Governo n.º 106/2019](#), de 4 de outubro, integra um conjunto de medidas que pretendem promover a utilização de veículos elétricos nos Açores até 2024, operacionalizando a estratégia implementada para a mobilidade elétrica nos Açores.

Plano Nacional Energia-Clima 2030 (PNEC 2030): aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020](#), de 10 de julho, constitui o principal instrumento de políticas energéticas e climáticas para a década 2021-2030, tendo sido elaborado no âmbito das obrigações estabelecidas pelo Regulamento da Governação da UE e da Ação Climática ([Regulamento \(UE\) n.º 2018/1999](#), de 11 de dezembro).

Plano Nacional para as Alterações Climáticas 2030 (PNAC 2030): aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 52/2020](#), de 10 de julho, estabelece linhas de orientação para políticas e medidas setoriais, define metas setoriais que consubstanciam os objetivos de redução de emissões nacionais, decorrentes do Compromisso para o Crescimento Verde (CCV) e previstas no [Quadro Estratégico para a Política Climática](#) (QEPiC), e identifica um conjunto de opções de políticas e medidas setoriais com potencial custo-eficaz.

Plano Regional Anual (PRA): instrumento de planeamento consagrado no regime jurídico do Sistema Regional de Planeamento dos Açores (SIRPA), que define os objetivos e metas do desenvolvimento regional e explicita a afetação dos recursos necessários à sua concretização.

(<https://portal.azores.gov.pt/web/drpfe/plano-regional-anual>).

Programa Casa Eficiente 2020: visa conceder empréstimos em condições favoráveis a operações que promovam a melhoria do desempenho ambiental dos edifícios de habitação particular, com especial enfoque na eficiência energética e hídrica, bem como na gestão dos resíduos urbanos.

(<https://casaeficiente2020.pt/>).

Programa Operacional Açores 2020 (PO Açores 2020): programa participado pelos fundos estruturais comunitários FEDER – Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e FSE – Fundo Social Europeu, para o período de programação 2014-2020, com execução no território da Região Autónoma dos Açores.

(<http://poacores2020.azores.gov.pt/programa-acores-2020/>).

Programa Regional COMPETIR+: sistema de incentivos para a competitividade empresarial criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 12/2014/A, de 9 de julho, alterado pelos Decretos Legislativos Regionais n.ºs 1/2016/A, de 1 de agosto, 9/2016/A, de 18 de maio, 1/2018/A, de 3 de janeiro e 2/2019/A, de 16 de janeiro. Visa promover o desenvolvimento sustentável da economia regional, reforçar a competitividade, a capacidade de penetração em novos mercados e a internacionalização das empresas regionais, assim como alargar a base económica de exportação.

(Versão consolidada <https://dre.pt/dre/legislacao-consolidada/decreto-legislativo-regional/2014-74477736>).

Programa Regional para as Alterações Climáticas (PRAC): aprovado pelo [Decreto Legislativo Regional n.º 30/2019/A](#), de 28 de novembro, operacionaliza a Estratégia Regional para as Alterações Climáticas. A sua elaboração foi determinada pela Resolução do Conselho do Governo n.º 93/2014, de 28 de maio.

Protocolo de Quioto (KP): primeiro tratado internacional vinculativo, aprovado na cidade de Quioto, no âmbito da 3.ª Conferência das Partes (COP3). Foi ratificado por 37 países e pela União Europeia, entrando em vigor em fevereiro de 2005. Os encontros das Partes realizados anualmente foram designados Reuniões das Partes (MOP – *Meeting of the Parties*).

A meta fixada de redução coletiva de GEE foi de, pelo menos, 5% face aos níveis registados em 1990, no período entre 2008 e 2012, tendo sido estabelecidas metas individuais mais altas ou mais baixas, com base no princípio de “responsabilidades comuns, mas diferenciadas”, sendo a obrigação de redução das emissões de GEE mais elevadas em países desenvolvidos.

As metas nacionais variavam: redução de 8% para a União Europeia, de 7% para os Estados Unidos da América, de 6% para o Japão, permitindo aumentos de 8% para a Austrália e de 10% para a Islândia. Países como a China e a Índia não foram obrigados a reduzir as suas emissões. O Protocolo de Quioto introduziu o designado Mecanismo de Desenvolvimento Limpo para o comércio do carbono, permitindo aos países que não atingissem as suas metas de redução “adquirir” o direito a emissões extras a países menos poluentes, e poderem compensar as emissões excedentes através de medidas de proteção climática em países em desenvolvimento.

(A versão em português do texto, aprovado para ratificação, consta do [Decreto n.º 7/2002, de 25 de março](#)).

R

Reforço da ambição climática da Europa para 2030: plano da Comissão Europeia para reduzir as emissões de GEE na União Europeia em, pelo menos, 55 % até 2030, por comparação com os níveis de 1990. Este nível de ambição para a próxima década colocará a União Europeia numa trajetória equilibrada para alcançar a neutralidade climática até 2050.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52020DC0562&from=PT>).

Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050): documento elaborado por Portugal e submetido às Nações Unidas. Foi aprovado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019](#), de 1 de julho. Este documento constitui a Estratégia de Desenvolvimento a Longo Prazo com Baixas Emissões de GEE, prevista no Acordo de Paris.

(<https://www.portugal.gov.pt/download-ficheiros/ficheiro.aspx?v=%3d%3dBAAAAA%2BLCAAAAAA%2BMDexAAA%2BgemBAAAAA%3d%3d>).

S

Sistema Regional de Inventário de Emissões por Fontes de Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosférico (SRIERPA): criado através da [Resolução do Conselho do Governo n.º 15/2017](#), de 21 de fevereiro, permite, de forma integrada e atempada, obter dados fidedignos e contribuir para o conhecimento do balanço anual entre as emissões e a remoção de GEE nos Açores. O SRIERPA visa assegurar a elaboração regular do Inventário de Emissões por Fontes de Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (IRERPA).

U

Um Planete Limpo para Todos – Estratégia a longo prazo da União Europeia para uma economia próspera, moderna, competitiva e com impacto neutro no clima: documento da Comissão Europeia, de novembro de 2018, que contém a visão para uma União Europeia com impacto neutro no clima. Abrange todos os sectores-chave e praticamente todas as políticas da União Europeia, encontrando-se em conformidade com o principal objetivo do Acordo de Paris – manter o aumento da temperatura mundial bem abaixo dos 2 °C e prosseguir os esforços para o limitar a 1,5 °C.

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0773&from=PT>).

III – Legislação citada

| Sigla | Diploma | Alterações relevantes |
|-----------------------|---|--|
| Execução do ORAA 2018 | Execução do Orçamento da Região para 2018 Decreto Regulamentar Regional n.º 3/2018/A, de 5 de fevereiro | |
| Execução do ORAA 2019 | Execução do Orçamento da Região para 2019 Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2019/A, de 24 de janeiro | Decreto Regulamentar Regional n.º 7/2019/A, de 29 de julho |
| Execução do ORAA 2020 | Execução do Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2020 Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2020/A, de 14 de fevereiro | |
| LOPTC | Lei de Organização e Processo do Tribunal de Contas Lei n.º 98/97, de 26 de agosto | Artigo 82.º da Lei n.º 87-B/98, de 31 de dezembro, Lei n.º 1/2001, de 4 de janeiro, artigo 76.º da Lei n.º 55-B/2004, de 30 de dezembro, Lei n.º 48/2006, de 29 de agosto, que a republica, Lei n.º 35/2007, de 13 de agosto, artigo 140.º da Lei n.º 3-B/2010, de 28 de abril, Lei n.º 61/2011, de 7 de dezembro, Lei n.º 2/2012, de 6 de janeiro, Lei n.º 20/2015, de 9 de março, artigo 248.º da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, artigo 402.º da Lei n.º 2/2020, de 31 de março, e artigo 7.º da Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho. |
| ORAA 2018 | Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2018 Decreto Legislativo Regional n.º 1/2018/A, de 3 de janeiro | Decreto Legislativo Regional n.º 3/2019/A, de 16 de janeiro |
| ORAA 2019 | Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2019 Decreto Legislativo Regional n.º 1/2019/A, de 7 de janeiro | |
| ORAA 2020 | Orçamento da Região Autónoma dos Açores para 2020 Decreto Legislativo Regional n.º 1/2020/A, de 8 de janeiro | Decreto Legislativo Regional n.º 7/2020/A, de 9 de março, e Decreto Legislativo Regional n.º 22/2020/A, de 13 de agosto |
| PRA 2018 | Plano Regional Anual para 2019 Decreto Legislativo Regional n.º 2/2018/A, de 8 de janeiro | |
| PRA 2019 | Plano Regional Anual para 2019 Decreto Legislativo Regional n.º 4/2019/A, de 17 de janeiro | |
| PRA 2020 | Plano Regional Anual para 2020 Decreto Legislativo Regional n.º 2/2020/A, de 22 de janeiro | Decreto Legislativo Regional n.º 10/2020/A, de 8 de abril, e Decreto Legislativo Regional n.º 21/2020/A, de 12 de agosto |
| | Atribuição de incentivos financeiros para a aquisição de veículos elétricos e de pontos de carregamento Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 27 de janeiro, e Resolução do Conselho do Governo n.º 49/2020, de 5 de março | Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2020/A, de 3 de julho |



| Sigla | Diploma | Alterações relevantes |
|-------|---|-----------------------|
| | <p>Regulamento da concessão de apoio ao apetrechamento de instalações destinadas à prática desportiva ou de sedes sociais, bem como à aquisição de viaturas para transporte de atletas ou de embarcações para atividades náuticas</p> <p>Portaria n.º 11/2020, de 6 de fevereiro</p> <p>Programa de apoio à aquisição de viaturas pelas instituições particulares de solidariedade social – Solidariedade em Movimento</p> <p>Despacho Normativo n.º 26/2019, de 4 de julho e Despacho Normativo n.º 4/2020, de 31 de janeiro</p> | |

IV – Índice do dossiê corrente

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|----------------------|-------------------|--|------------|
| I.01 | | Trabalhos preparatórios e comunicação da auditoria | |
| I.01.01 | | Antecipação da auditoria, trabalhos preliminares e comunicação da auditoria | |
| | I.01.01.01 | Despacho exarado na Informação n.º 102-2021/DAT, de 14-04-2021 | 2021-04-14 |
| | I.01.01.02 | Despacho exarado na Informação n.º 103-2021/DAT-UAT II, de 14-04-2021 | 2021-04-05 |
| | I.01.01.03 | Ofício n.º 479-UAT II | 2021-04-14 |
| I.01.02 | | Documentos remetidos pela Direção Regional da Energia no seguimento da reunião preliminar | |
| I.01.02.01 | | Entrada n.º 602/21, de 19-04-2021 | |
| | I.01.02.01.01 | Entrada n.º 602/21 | 2021-04-19 |
| | I.01.02.01.02 | Relatório de execução de 2020 – Incentivos à mobilidade elétrica | |
| I.01.02.02 | | Entrada n.º 670/21, de 03-05-2021 | |
| I.01.02.02.01 | | Documentos – Parte I | |
| | I.01.02.02.01.001 | Pagamentos de 2010 – Mapa global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.002 | Pagamentos de 2011 – Mapa global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.003 | Pagamentos de 2011 – Folha de Despesa 2731 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.004 | Pagamentos de 2011 – Folha de despesa 3549 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.005 | Pagamentos de 2012 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.006 | Pagamentos de 2012 – Folha de despesa 4002 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.007 | Pagamentos de 2013 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.008 | Pagamentos de 2014 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.009 | Pagamentos de 2015 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.010 | Pagamentos de 2016 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.011 | Pagamentos de 2017 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.012 | Pagamentos de 2018 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.013 | Pagamentos de 2018 – PAP 100000018 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.014 | Pagamentos de 2018 – PAP 1000000059 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.015 | Pagamentos de 2018 – PAP 1000000137 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.016 | Pagamentos de 2018 – PAP 1000000172 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.017 | Pagamentos de 2018 – PAP 1000000211A | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.018 | Pagamentos de 2018 – PAP 10000000211B | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.019 | Pagamentos de 2019 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.020 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000108 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.021 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000113 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.022 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000129 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.023 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000151 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.024 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000152A | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.025 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000152B | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.026 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000152C | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.027 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000162 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.028 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000177 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.029 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000182 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.030 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000202 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.031 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000205 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.032 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000231 | 2021-05-03 |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------|-------------------|--|------------|
| | I.01.02.02.01.033 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000232 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.034 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000234 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.035 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000239A | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.036 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000239B | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.037 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000249 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.038 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000250 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.039 | Pagamentos de 2019 – PAP 1000000251 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.040 | Pagamentos de 2020 – Mapa Global | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.041 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000022 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.042 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000037 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.043 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000084 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.044 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000092 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.045 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000095 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.046 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000122 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.047 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000127 e PAP 1000000128 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.048 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000130 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.049 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000143 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.050 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000145 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.051 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000148 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.052 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000153 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.053 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000154 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.054 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000165 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.055 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000169 e PAP 1000000220 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.056 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000170 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.057 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000173 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.058 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000175 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.059 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000178 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.060 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000201 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.061 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000202 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.062 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000203 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.063 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000210 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.064 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000230 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.065 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000236 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.066 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000237 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.067 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000238 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.068 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000239 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.069 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000259 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.070 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000263 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.071 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000264 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.072 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000270 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.073 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000274 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.074 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000290 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.075 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000291 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.076 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000295 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.077 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000297 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.078 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000311 | 2021-05-03 |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|----------------------|-------------------|--|------------|
| | I.01.02.02.01.079 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000313 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.080 | Pagamentos de 2020 – PAP 1000000323 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.081 | Delegação de Competências – Despacho n.º 5432/2020, de 9 de abril | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.082 | Delegação de Competências – Despacho n.º 545/2019, de 17 de abril | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.083 | Delegação de Competências – Despacho n.º 331/2021, de 16 de fevereiro | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.084 | Delegação de Competências – Despacho n.º 1988/2018, de 9 de novembro | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.085 | PMEM – Lista de Controlo | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.086 | PMEM – E-mails de 12-02-2020 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.087 | PMEM – E-mails de apoio | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.088 | PMEM – Ofícios de 26-09-2019 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.089 | Protocolo com a Câmara Municipal de Angra do Heroísmo | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.090 | Protocolo com a Câmara Municipal de Vila Franca do Campo | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.091 | Protocolo com a Câmara Municipal da Calheta de São Jorge | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.092 | Protocolo com a Câmara Municipal do Corvo | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.093 | Protocolo com a Câmara Municipal da Horta | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.094 | Protocolo com a Câmara Municipal da Lagoa | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.095 | Protocolo com a Câmara Municipal das Lajes das Flores | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.096 | Protocolo com a Câmara Municipal das Lajes do Pico | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.097 | Protocolo com a Câmara Municipal da Madalena do Pico | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.098 | Protocolo com a Câmara Municipal do Nordeste | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.099 | Protocolo com a Câmara Municipal de Ponta Delgada | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.100 | Protocolo com a Câmara Municipal da Povoação | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.101 | Protocolo com a Câmara Municipal da Praia da Vitória | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.102 | Protocolo com a Câmara Municipal da Ribeira Grande | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.103 | Protocolo com a Câmara Municipal de São Roque do Pico | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.104 | Protocolo com a Câmara Municipal de Santa Cruz das Flores | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.105 | Protocolo com a Câmara Municipal de Santa Cruz da Graciosa | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.106 | Protocolo com a Câmara Municipal das Velas de São Jorge | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.01.107 | Protocolo com a Câmara Municipal de Vila do Porto | 2021-05-03 |
| I.01.02.02.02 | | Documentos – Parte II | |
| | I.01.02.02.02.001 | Suporte e meios – Relatório de execução I - 2019 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.002 | Suporte e meios – Relatório de execução II – Evidências de Produção – agosto de 2020 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.003 | Suporte e meios – Relatório de execução III – Media – outubro de 2020 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.004 | Execução das Medidas PMEA em abril de 2021 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.005 | Plano de Comunicação para a Mobilidade Elétrica nos Açores (Zona de Ideias) – 2018 (1) | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.006 | PMEA publicado no Jornal Oficial da Região Autónoma dos Açores – outubro de 2019 | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.007 | PMEA – outubro de 2012 (INTELI) | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.008 | Relatório de execução de 2020 – Incentivos à mobilidade elétrica | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.009 | Decreto Regulamentar Regional n.º 15/2020/A, de 3 de julho | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.010 | Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2020/A, de 27 de janeiro | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.02.011 | Resolução do Conselho do Governo n.º 49/2020, de 5 de março | 2021-05-03 |
| | I.01.02.02.03 | Entrada n.º 670/21 | 2021-05-03 |
| I.02 | | Plano Global da Auditoria | |
| | I.02.01 | Despacho exarado na Informação n.º 129-2021/DAT-UAT II, de 25-05-2021 | 2021-05-26 |
| I.03 | | Correspondência | |
| I.03.01 | | Enviada | |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|----------------|------------|--|------------|
| | I.03.01.01 | Ofício n.º 622-UAT II | 2021-05-21 |
| | I.03.01.02 | Receção do Ofício n.º 622-UAT II | 2021-05-21 |
| | I.03.01.03 | Ofício n.º 749-UAT II – Trabalhos de Campo | 2021-06-23 |
| | I.03.01.04 | Acusa receção do Ofício n.º 749-UAT II e comunica que um colaborador testou positivo para a COVID-19 e seis estão em isolamento | 23-16-2021 |
| | I.03.01.05 | Ofício n.º 771 – Adiamento dos trabalhos de campo | 2021-06-28 |
| | I.03.01.06 | Ofício n.º 809-UAT II – Chefe de Gabinete do Secretário Regional do Ambiente e Alterações Climáticas | 2021-06-30 |
| | I.03.01.07 | Ofício n.º 810-UAT II – Chefe de Gabinete da Secretária Regional da Cultura, da Ciência e Transição Digital | 2021-06-30 |
| | I.03.01.08 | Ofício n.º 811-UAT II – Chefe de Gabinete do Secretário Regional da Saúde e Desporto | 2021-06-30 |
| | I.03.01.09 | Ofício n.º 812-UAT II – Chefe de Gabinete do Vice-Presidente do Governo | 2021-06-30 |
| | I.03.01.10 | Ofício n.º 862-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da EDA – Eletricidade dos Açores, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.11 | Ofício n.º 863-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da SATA Air Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.12 | Ofício n.º 877-UAT II – Presidente da Direção da Associação Açoriana de Formação Turística e Hoteleira | 2021-06-30 |
| | I.03.01.13 | Ofício n.º 879-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Atlânticoline, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.14 | Ofício n.º 880-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Sociedade de Gestão Ambiental e Conservação da Natureza, AZORINA, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.15 | Ofício n.º 881-UAT II – Presidente da Direção da ENTA – Escola de Novas Tecnologias dos Açores | 2021-06-30 |
| | I.03.01.16 | Ofício n.º 882-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Hospital da Horta, E.P.E.R. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.17 | Ofício n.º 883-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Hospital do Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, E.P.E.R. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.18 | Ofício n.º 884-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Hospital de Santo Espírito da Ilha Terceira, E.P.E.R. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.19 | Ofício n.º 885-UAT II – Presidente do Conselho de Administração das Ilhas de Valor, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.20 | Ofício n.º 886-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do IROA, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.21 | Ofício n.º 887-UAT II – Presidente da Direção do Observatório de Turismo dos Açores | 2021-06-30 |
| | I.03.01.22 | Ofício n.º 888-UAT II – Gerente da Pousada de Juventude da Caldeira do Santo Cristo, L. ^{da} | 2021-06-30 |
| | I.03.01.23 | Ofício n.º 889-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da SDEA – Sociedade para o Desenvolvimento Empresarial dos Açores, E.P.E.R. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.24 | Ofício n.º 890-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Teatro Micaelense, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.25 | Ofício n.º 891-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Sinaga, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.26 | Ofício n.º 892-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Lotaçor, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.27 | Ofício n.º 893-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Portos dos Açores, S.A. | 2021-06-30 |
| | I.03.01.28 | Ofício n.º 878-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da Associação NONAGON – Parque de Ciência e Tecnologia de São Miguel | 2021-07-01 |
| | I.03.01.29 | Ofício n.º 1125-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Hospital da Horta, E.P.E.R. – Insistência | 2021-09-14 |
| | I.03.01.30 | Ofício n.º 1126-UAT II – Chefe de Gabinete do Vice-Presidente do Governo – Insistência | 2021-09-14 |
| | I.03.01.31 | Ofício n.º 1127-UAT II – Chefe de Gabinete do Secretário Regional da Saúde e Desporto – Insistência | 2021-09-14 |
| | I.03.01.32 | Ofício n.º 1128-UAT II – Presidente do Conselho de Administração do Hospital do Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, E.P.E.R. – Insistência | 2021-09-14 |
| | I.03.01.33 | Ofício n.º 1129-UAT II – Presidente do Conselho de Administração da SDEA – Sociedade para o Desenvolvimento Empresarial dos Açores, E.P.E.R. – Insistência | 2021-09-14 |
| I.03.02 | | Recebida | |
| | I.03.02.01 | Entrada n.º 0880 – Resposta ao Ofício n.º 622-UAT II | 2021-06-09 |
| | I.03.02.02 | Entrada n.º 0880 – Ofício Ref. SAI-DREn/2021/1165 | 2021-06-07 |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------|------------|---|------------|
| | I.03.02.03 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 1 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.04 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 2 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.05 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 4 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.06 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 5 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.07 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 6 do Ofício - Deliberação | 2021-06-09 |
| | I.03.02.08 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 6 do Ofício – PMEM de Santa Cruz das Flores | 2021-06-09 |
| | I.03.02.09 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 9 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.10 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 10 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.11 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 13 do Ofício – PAP 1000000122 de 2019 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.12 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 13 do Ofício – PAP 1000000228 de 2019 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.13 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 13 do Ofício – PAP 1000000297B de 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.14 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Candidaturas aprovadas – ACORES-04-1406-FEDER-000009 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.15 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Candidaturas aprovadas – ACORES-04-1406-FEDER-000010 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.16 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Candidaturas aprovadas – ACORES-04-1406-FEDER-000013 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.17 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Candidaturas aprovadas – ACORES-04-1406-FEDER-000016 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.18 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000018 – Reembolso FEDER - 2018 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.19 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000108 – 1.º reembolso FEDER PCR | 2021-06-09 |
| | I.03.02.20 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000129 – 1.º reembolso FEDER CBB | 2021-06-09 |
| | I.03.02.21 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000151 – 2.º reembolso FEDER PCR | 2021-06-09 |
| | I.03.02.22 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000170 – 8.º reembolso FEDER final PCR 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.23 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000170 – 8.º reembolso FEDER PCR 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.24 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000173 – 1.º reembolso FEDER PNC 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.25 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000202 – 3.º reembolso FEDER PCN 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.26 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000228 Interreg Emobicity 1.º semestre 2019 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.27 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000231 e 234 – 4.º reembolso FEDER PCR | 2021-06-09 |
| | I.03.02.28 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP 1000000297 – 2.º reembolso FEDER CBB 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.29 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP's 137 e 172 – Reembolso FEDER 2018 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.30 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP's 10000165 e 178 – 7.º reembolso FEDER PCR 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.31 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP's 1000000295 e 295 – 3.º reembolso FEDER PCN 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.32 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 14 do Ofício – Reembolsos – PAP's 1000000295 e 295 – 3.º reembolso fim FEDER PCN 2020 | 2021-06-09 |
| | I.03.02.33 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 15 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.34 | Entrada n.º 0880 – Documentos referentes ao ponto 16 do Ofício | 2021-06-09 |
| | I.03.02.35 | Entrada n.º 1162 – Resposta ao Ofício n.º 881-UAT II – ENTA – Escola de Novas Tecnologias dos Açores | 2021-07-01 |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------------------|---------------|---|------------|
| | I.03.02.36 | Entrada n.º 1170 – Resposta ao Ofício n.º 886-UAT II – IROA, S.A. | 2021-07-02 |
| | I.03.02.37 | Entrada n.º 1180 – Resposta ao Ofício n.º 879-UAT II – Atlânticoline, S.A. | 2021-07-05 |
| | I.03.02.38 | Entrada n.º 1181 – Resposta ao Ofício n.º 863-UAT II – SATA AIR Açores – Sociedade Açoriana de Transportes Aéreos, S.A. | 2021-07-05 |
| | I.03.02.39 | Entrada n.º 1195 – Resposta ao Ofício n.º 893-UAT II – Portos dos Açores, S.A. | 2021-07-06 |
| | I.03.02.40 | Entrada n.º 1197 – Resposta ao Ofício n.º 877-UAT II – Associação Açoriana de Formação Turística e Hoteleira | 2021-07-06 |
| | I.03.02.41 | Entrada n.º 1198 – Resposta ao Ofício n.º 890-UAT II – Teatro Micaelense, S.A. | 2021-07-06 |
| | I.03.02.42 | Entrada n.º 1200 – Resposta ao Ofício n.º 884-UAT II – Hospital de Santo Espírito da Ilha Terceira, E.P.E.R. | 2021-07-07 |
| | I.03.02.43 | Entrada n.º 1203 – Resposta ao Ofício n.º 891-UAT II – Sinaga, S.A. | 2021-07-07 |
| | I.03.02.44 | Entrada n.º 1204 – Resposta ao Ofício n.º 880-UAT II – Sociedade de Gestão Ambiental e Conservação da Natureza, AZORINA, S.A. | 2021-07-07 |
| | I.03.02.45 | Entrada n.º 1215 – Resposta ao Ofício n.º 878-UAT II – NONAGON – Parque de Ciência e Tecnologia de São Miguel | 2021-07-08 |
| | I.03.02.46 | Entrada n.º 1219 – Resposta ao Ofício n.º 862-UAT II – EDA – Eletricidade dos Açores, S.A. | 2021-07-09 |
| | I.03.02.47 | Entrada n.º 1228 – Resposta ao Ofício n.º 809-UAT II – Secretário Regional do Ambiente e Alterações Climáticas | 2021-07-13 |
| | I.03.02.48 | Entrada n.º 1247 – Resposta ao Ofício n.º 892-UAT II – Lotaçor, S.A. | 2021-07-14 |
| | I.03.02.49 | Entrada n.º 1256 – Resposta aos Ofícios n.ºs 885 e 888- UAT II – Ilhas de Valor, S.A e Pousada de Juventude da Caldeira do Santo Cristo, L. ^{da} | 2021-07-15 |
| | I.03.02.50 | Entrada n.º 1286 – Resposta ao Ofício n.º 810-UAT II – Secretaria Regional da Cultura, da Ciência e Transição Digital | 2021-07-22 |
| | I.03.02.51 | Entrada n.º 1296 – Resposta ao Ofício n.º 887-UAT II – Observatório de Turismo dos Açores | 2021-07-23 |
| | I.03.02.52 | Entrada n.º 1492 – Resposta ao Ofício n.º 1129-UTA II – SDEA – Sociedade para o Desenvolvimento Empresarial dos Açores, E.P.E.R. | 2021-09-16 |
| | I.03.02.53 | Entrada n.º 1499 – Resposta ao Ofício n.º 1125-UAT II – Hospital da Horta, E.P.E.R. | 2021-09-17 |
| | I.03.02.54 | Entrada n.º 1513 – Resposta ao Ofício n.º 1127-UAT II – Secretário Regional da Saúde e Desporto | 2021-09-20 |
| | I.03.02.55 | Entrada n.º 1525 – Resposta ao Ofício n.º 1128-UAT II – Hospital do Divino Espírito Santo de Ponta Delgada, E.P.E.R. | 2021-09-22 |
| | I.03.02.56 | Entrada n.º 1689 – Direção Regional da Energia | 2021-10-26 |
| | I.03.02.57 | Entrada n.º 1883 – Direção Regional da Energia | 2021-11-19 |
| I.04 | | Papeis de trabalho | |
| | I.04.01 | Equivalentes CO2 | |
| I.05 | | Documentos recolhidos na sequência dos trabalhos de campo | |
| I.05.01 | | Entrada n.º 1573 | 2021-10-01 |
| I.05.01.01 | | Folhas de Despesa e Pedidos de Autorização de pagamentos (PAP) | |
| | I.05.01.01.01 | Folha de despesa 4002-2012 | |
| | I.05.01.01.02 | Folha n.º 806 | |
| | I.05.01.01.03 | Folha n.º 983 | |
| | I.05.01.01.04 | Folha n.º 1379 | |
| | I.05.01.01.05 | Folha n.º 1487 | |
| | I.05.01.01.06 | Folha n.º 1807 | |
| | I.05.01.01.07 | Folha n.º 1870 | |
| | I.05.01.01.08 | Folha n.º 2985 | |
| | I.05.01.01.09 | PAP n.º 1000000038 | |
| | I.05.01.01.10 | PAP n.º 1000000039 | |
| | I.05.01.01.11 | PAP n.º 1000000040 | |
| | I.05.01.01.12 | PAP n.º 1000000052 | |
| | I.05.01.01.13 | PAP n.º 1000000064 | |
| | I.05.01.01.14 | PAP n.º 1000000082-84 | |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------------------|---------------|--|------|
| I.05.01.02 | | Impacto Ambiental – Emissões CO2 | |
| | I.05.01.02.01 | PMEA – Impacto Ambiental | |
| | I.05.01.02.02 | Ponto 16 – Impacto Ambiental | |
| I.05.01.03 | | Medida 12 – Evidências | |
| | I.05.01.03.01 | Medida 12 - Publicações | |
| | I.05.01.03.02 | Relatório I – DREN 2019 | |
| | I.05.01.03.03 | Relatório II Evidências de produções – agosto 2020 | |
| | I.05.01.03.04 | Relatório III Medida – outubro 2020 | |
| I.05.01.04 | | e-mails enviados para as Câmaras Municipais | |
| | I.05.01.04.01 | Protocolo – Vila do Porto | |
| | I.05.01.04.02 | Protocolo – Vila Franca do Campo | |
| | I.05.01.04.03 | Protocolo - Velas | |
| | I.05.01.04.04 | Protocolo – São Roque do Pico | |
| | I.05.01.04.05 | Protocolo - Flores | |
| | I.05.01.04.06 | Protocolo - Graciosa | |
| | I.05.01.04.07 | Protocolo – Ribeira Grande | |
| | I.05.01.04.08 | Protocolo – Praia da Vitória | |
| | I.05.01.04.09 | Protocolo - Povoação | |
| | I.05.01.04.10 | Protocolo – Ponta Delgada | |
| | I.05.01.04.11 | Protocolo - Nordeste | |
| | I.05.01.04.12 | Protocolo - Madalena | |
| | I.05.01.04.13 | Protocolo – Lajes do Pico | |
| | I.05.01.04.14 | Protocolo – Lajes das Flores | |
| | I.05.01.04.15 | Protocolo - Lagoa | |
| | I.05.01.04.16 | Protocolo - Horta | |
| | I.05.01.04.17 | Protocolo - Corvo | |
| | I.05.01.04.18 | Protocolo - Calheta | |
| | I.05.01.04.19 | Protocolo – Angra do Heroísmo | |
| I.05.01.05 | | Protocolos e contratos – Medidas 10 e 16 | |
| | I.05.01.05.01 | Açores 2000 – Açores Atlântico – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.02 | Azores e-Bike Graciosa | |
| | I.05.01.05.03 | Bensitur – Terra Nostra – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.04 | C.M. Angra Heroísmo – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.05 | C.M. Ribeira Grande – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.06 | C.M. Vila do Porto – 3 PCN | |
| | I.05.01.05.07 | CEmpA – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.08 | CUA – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.09 | Direção Regional do Ambiente e Alterações Climáticas – 3 PCN | |
| | I.05.01.05.10 | Direção Regional das Obras Públicas e Comunicações – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.11 | Hospital do Divino Espírito Santo – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.12 | Hospital da Horta – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.13 | HTA – Hotel do Canal – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.14 | HTA – Marina Atlântico – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.15 | HTA – Terceira Mar – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.16 | Proturotel – NEAT – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.17 | Proturotel – S. Miguel Park Hotel – 1 PCN | |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------------------|---------------|---|------------|
| | I.05.01.05.18 | Recusa de prémio – Pedras do Mar | |
| | I.05.01.05.19 | Santa Cruz da Graciosa – 1 PCN | |
| | I.05.01.05.20 | Totalima – 1 PCN | |
| I.05.01.06 | | Reprogramação de candidatura Açores-4-1406-FEDER-000009 | |
| | I.05.01.06.01 | PO Açores 2020 – Candidatura ACORES-04-1406-FEDER-000009 – Plano de Mobilidade Elétrica dos Açores – Ações de Sensibilização e Divulgação – Reprogramação Submetida | |
| | I.05.01.06.02 | PO Açores 2020 – Relatório final – Solicitação de elementos da operação ACORES-04-1406-FEDER-000009 | |
| | I.05.01.06.03 | Reprogramação de candidatura ACORES-4-1406-FEDER-000009 | |
| I.05.01.07 | | Respostas das entidades | |
| | I.05.01.07.01 | SRFAP - DROT | |
| | I.05.01.07.02 | CM Velas | |
| | I.05.01.07.03 | CM Santa Cruz das Flores | |
| | I.05.01.07.04 | CM Ribeira Grande | |
| | I.05.01.07.05 | CM Angra do Heroísmo | |
| | I.05.01.07.06 | CM Lajes das Flores | |
| | I.05.01.08 | Entrada n.º 1573, de 2021-10-01 | |
| | I.05.01.09 | Ponto 3 – Execução do PMEA até 2020 | |
| | I.05.01.10 | Ponto 3 – Execução do PMEA até 2020 (Excel) | |
| | I.05.01.11 | Ponto 8 – Medida 10 do PMEA | |
| | I.05.01.12 | Medida 11 – Portal da Energia – Visitas Website, de 2019-10-04 a 2020-12-31 | |
| | I.05.01.13 | Medida 18 – Eletrificação da frota pública | |
| | I.05.01.14 | Memorando da Mobilidade Elétrica, de 2021-10-01 | |
| | I.05.01.15 | Elementos – ATLANTIC BIKES (medida 5 do PMEA) | |
| | I.05.01.16 | Programa Solidariedade em Movimento (Doc. 1) | |
| | I.05.01.17 | Programa Solidariedade em Movimento (Doc. 2) | |
| | I.05.01.18 | Programa Solidariedade em Movimento (Doc. 3) | |
| | I.05.01.19 | Relatório de Execução dos incentivos à mobilidade elétrica de 2020, de 2021-10-01 | |
| | I.05.01.20 | Retificação da localização dos PC MOBI.E - SEGMA | |
| I.05.02 | | Entrada n.º 1689 | 2021-10-26 |
| | I.05.02.01 | Entrada n.º 1689 | |
| | I.05.02.02 | Medida 18 PMEA – Eletrificação da frota pública | |
| | I.05.02.03 | Protocolo – CM Angra do Heroísmo | |
| | I.05.02.04 | Protocolo – CM Lajes das Flores | |
| | I.05.02.05 | Protocolo – CM Ribeira Grande | |
| | I.05.02.06 | Protocolo – CM Velas | |
| | I.05.02.07 | Protocolo – CM Santa Cruz das Flores | |
| I.05.03 | | Entrada n.º 1833 | 2021-11-19 |
| | I.05.03.01 | Entrada n.º 1833 | |
| I.06 | | Documentos recolhidos internamente | |
| | I.06.01 | Extrato do Quadro A 23 anexo à Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020 | |
| | I.06.02 | Portaria n.º 865/2020, de 8 de maio | |
| | I.06.03 | Portaria n.º 1102/2020, de 15 de junho | |
| | I.06.04 | Portaria n.º 1572/2020, de 3 de setembro | |
| | I.06.05 | Portaria n.º 2127/2020, de 6 de novembro | |
| | I.06.06 | Extrato do Quadro A 20 anexo à Conta da Região Autónoma dos Açores de 2019 | |

| Pasta | Doc. | Descrição | Data |
|-------------|----------------|---|------------|
| | I.06.07 | Extrato do Quadro 23 anexo à Conta da Região Autónoma dos Açores de 2020 | |
| | I.06.08 | Contrato de fornecimento, instalação e manutenção de 16 PCR | |
| | I.06.09 | Contrato de exploração de 6 PCR | |
| | I.06.10 | Contrato de exploração de 10 PCR | |
| I.07 | | Relato | |
| | I.07.01 | Relato | 2022-06-20 |
| I.08 | | Contraditório | |
| | I.08.01 | Enviado | |
| | I.08.01.01 | Ofício n.º 728-ST – Chefe do Gabinete do Vice-Presidente do Governo Regional | 2022-06-21 |
| | I.08.01.02 | Ofício n.º 729-ST – Chefe do Gabinete da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas | 2022-06-21 |
| | I.08.01.03 | Ofício n.º 730-ST – Diretora Regional da Energia | 2022-06-21 |
| | I.08.02 | Recebido | |
| | I.08.02.01 | Ofício ref.ª SAI-DREn/2022/897 – Direção Regional da Energia | 2022-07-04 |
| | I.08.02.01 | Ofício ref.ª SAI-GSR/2022/230 | 2022-07-04 |
| I.09 | | Relatório | |
| | I.09.01 | Relatório | 2022-07-11 |