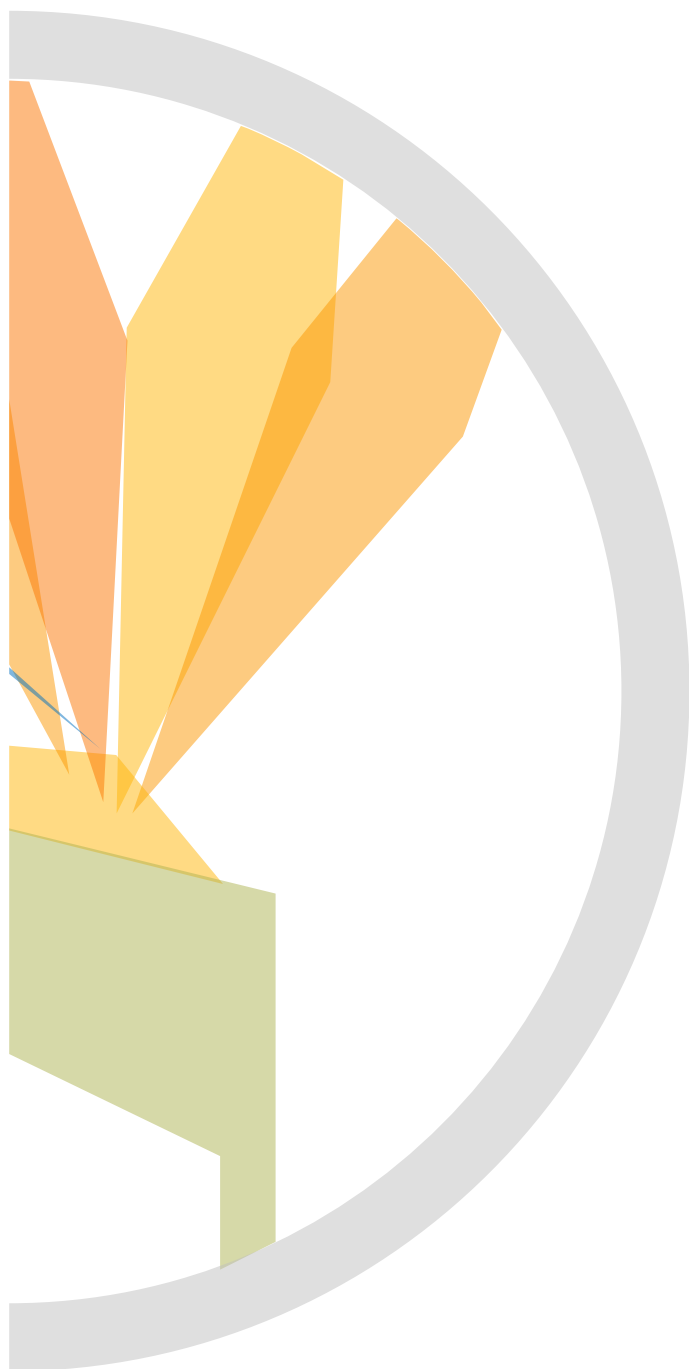




PROTRAM

Programa Regional de Ordenamento do
Território da Região Autónoma da Madeira

Fase 5

Versão Final do PROTRAM

Relatório

Junho 2022

Índice

1. INTRODUÇÃO: O PROTRAM E OS DESAFIOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA	5
2. OPÇÕES ESTRATÉGICAS E MODELO TERRITORIAL.....	8
2.1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS.....	8
2.2. OPÇÕES ESTRATÉGICAS	11
3. NORMAS ORIENTADORAS.....	17
3.1. NORMAS ORIENTADORAS GERAIS.....	17
3.2. NORMAS ESPECÍFICAS DE BASE SETORIAL.....	20
3.3. NORMAS ESPECÍFICAS DE BASE TERRITORIAL	31
4. INDICADORES DE AVALIAÇÃO	34

ANEXOS:

- I – CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO
- II – PEÇAS DESENHADAS
- III – PROGRAMA DE EXECUÇÃO E PLANO DE FINANCIAMENTO
- IV – RELATÓRIO AMBIENTAL

PÁGINA EM BRANCO

SIGLAS E ACRÓNIMOS

- DQA – Diretiva-Quadro da Água;
- DROTe - Direção Regional do Ordenamento do Território;
- EER - Estrutura Ecológica Regional;
- ER – Estrada Regional;
- I&D – investigação e Desenvolvimento;
- nG - Normas orientadoras gerais;
- nS - Normas orientadoras específicas de base setorial;
- nT - Normas orientadoras específicas de base territorial;
- PIB – Produto Interno Bruto;
- PDM – Plano Diretor Municipal;
- PEOT – Programa ou Plano Especial de Ordenamento Territorial
- PGRH-RAM – Plano de Gestão de Região Hidrográfica da Região Autónoma da Madeira;
- PGRIRAM - Plano de Gestão de Riscos de Inundações da Região Autónoma da Madeira;
- PMEPC - Plano Municipal de Emergência e Proteção Civil;
- PMOT – Plano Municipal de Ordenamento do Território;
- PNPOT – Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território;
- POC - Programa de Ordenamento da Orla Costeira;
- POT – Programa de Ordenamento Turístico;
- PPVIF – Plano de Prevenção e Vigilância aos Incêndios Florestais na Região Autónoma da Madeira;
- PRARAM - Plano Regional da Água da Região Autónoma da Madeira;
- PREPCRAM - Plano Regional de Emergência e Proteção Civil da Região Autónoma da Madeira;
- PROF-RAM – Plano Regional de Ordenamento Florestal da Região Autónoma da Madeira;
- PROTRAM - Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Autónoma da Madeira;
- RAM – Região Autónoma da Madeira;
- RAN - Reserva Agrícola Nacional;
- REN - Reserva Ecológica Nacional;
- RSU – Resíduos Sólidos Urbanos;
- SRAAC - Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas.

PÁGINA EM BRANCO

1. INTRODUÇÃO: O PROTRAM E OS DESAFIOS DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA¹

O PROTRAM - Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Autónoma da Madeira, é o instrumento que estabelece a estratégia regional de desenvolvimento territorial, integrando as opções estabelecidas a nível nacional e regional e considerando as estratégias municipais de desenvolvimento local, constituindo o quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos territoriais.

A elaboração do PROTRAM é regulada pelo Decreto Legislativo Regional nº 18/2017/M, de 27 de junho, que veio definir o sistema regional de gestão territorial e foi determinada pela Resolução n.º 1105/2017, de 29 de dezembro, consubstanciando a revisão do antigo POTRAM, em vigor desde 1995, desenvolvido num quadro legal diferente e num contexto socioeconómico bastante distinto do atual.

A elaboração do PROTRAM é da responsabilidade da Secretaria Regional de Ambiente, Recursos Naturais e Alterações Climáticas, através da Direção Regional do Ordenamento do Território (DROTe) e é acompanhada por uma Comissão Consultiva, cuja composição traduz a natureza dos interesses ambientais, económicos, sociais e culturais a salvaguardar, integrando representantes de 21 entidades e serviços da administração direta e indireta da Região com relevância na matéria, e ainda dos municípios.

De acordo com a referida resolução, a elaboração do PROTRAM prossegue os seguintes objetivos:

1. Desenvolver, no âmbito regional, as opções constantes do programa nacional da política de ordenamento do território;
2. Traduzir, em termos espaciais, os grandes objetivos de desenvolvimento económico, social e ambiental à escala regional;
3. Equacionar as medidas tendentes à atenuação das assimetrias de desenvolvimento regional;
4. Servir de base à formulação da estratégia regional de ordenamento territorial e de quadro de referência para a elaboração dos programas e dos planos territoriais;
5. Estabelecer, a nível regional, as grandes opções de investimento público, com impacte territorial significativo, as suas prioridades e a respetiva programação, em articulação com as estratégias definidas para a aplicação dos fundos comunitários e nacionais;
6. Compatibilizar as diferentes políticas sectoriais com incidência espacial, com realce para o ambiente, a paisagem, os transportes, as acessibilidades, a agricultura, a economia, o turismo e o património, entre outros;
7. Valorizar a paisagem, promovendo a sua proteção, ordenamento e gestão, em conjugação com as atividades humanas;

¹ O presente relatório corresponde ao produto da fase 3 da elaboração do Programa Regional de Ordenamento do Território da Região Autónoma da Madeira (PROTRAM).

8. Apresentar um planeamento integrado com o espaço marítimo, tendo em conta, a ocupação humana, os valores ecológicos e as situações de risco identificadas;
9. Concretizar as opções constantes dos instrumentos de gestão territorial de âmbito regional, no respeito dos princípios gerais da coesão, da equidade, da competitividade, da sustentabilidade dos recursos naturais e da qualificação ambiental, urbanística e paisagística do território;
10. Valorizar a posição geoestratégica da Região, na sua articulação com as rotas transatlânticas;
11. Afirmar a Região como plataforma de internacionalização da economia regional, reforçando os fatores de inovação de competitividade e de atração de investimento estrangeiro;
12. Definir orientações para contrariar os fenómenos de urbanização e edificação dispersa, promovendo simultaneamente o planeamento e a constituição de áreas apropriadas para o desenvolvimento urbano sustentável;
13. Salvaguardar e valorizar os recursos patrimoniais, tanto monumentais como naturais;
14. Potenciar o sistema de proteção e valorização ambiental, que inclui as áreas, valores e subsistemas fundamentais a integrar na estrutura ecológica regional;
15. Definir orientações e propor medidas para um adequado ordenamento agrícola e florestal do território, bem como a salvaguarda e valorização da paisagem;
16. Desenvolver uma política integrada para o turismo;
17. Hierarquizar os principais projetos estruturantes do modelo territorial proposto, bem como os que contribuam para o desenvolvimento dos sectores a valorizar, e definir orientações para a racionalização e coerência dos investimentos públicos;
18. Consolidar a rede de transporte e mobilidade;
19. Dinamizar a produção e o acesso da população às energias renováveis;
20. Definir mecanismos de monitorização e avaliação da execução das disposições do PROTRAM.

Em consonância com o quadro de referência e as opções superiormente definidas, elegem-se, em síntese, os seguintes objetivos estratégicos do PROTRAM:

- a) Contribuir para o desenvolvimento económico e social da Região, tirando partido da sua posição geoestratégica;
- b) Promover a integração de políticas setoriais e de instrumentos de gestão territorial num quadro de governança eficiente e monitorizada, constituindo o quadro de referência para o ordenamento do território a nível municipal;
- c) Contribuir para a salvaguarda, qualificação e valorização dos recursos naturais, paisagísticos e culturais, incluindo o recurso solo, potenciando as atividades turísticas, agrícolas e florestais;
- d) Promover um modelo de povoamento que minimize a vulnerabilidade a riscos naturais e que garanta uma ocupação sustentável do litoral;

- e) Promover a consolidação das redes de transportes, infraestruturas e equipamentos e um sistema urbano equitativo no acesso a bens e serviços.

Neste contexto, assume-se como missão fundamental do PROTRAM contribuir para o desenvolvimento económico e social da Região, tirando partido da sua posição geoestratégica e estabelecer o quadro de referência para o ordenamento do território a nível municipal.

A tabela seguinte sistematiza a relação entre estes objetivos estratégicos e os definidos na Resolução do Governo da Região Autónoma da Madeira para a elaboração do PROTRAM.

Quadro 1 – Relação entre os objetivos estratégicos do PROTRAM e os definidos para a sua elaboração

Objetivos do PROTRAM	Objetivos da Resolução do Governo																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Contribuir para o desenvolvimento económico e social da Região, tirando partido da sua posição geoestratégica		X								X	X									
Promover a integração de políticas setoriais e de instrumentos de gestão territorial num quadro de governança eficiente e monitorizada, constituindo o quadro de referência para o ordenamento do território a nível municipal	X	X		X	X	X		X	X			X	X	X	X	X	X			X
Contribuir para a salvaguarda, qualificação e valorização dos recursos naturais, paisagísticos e culturais, incluindo o recurso solo, potenciando as atividades turísticas, agrícolas e florestais							X						X	X	X					
Promover um modelo de povoamento que minimize a vulnerabilidade a riscos naturais e que garanta uma ocupação sustentável do litoral							X	X				X								
Promover a consolidação das redes de transportes, infraestruturas e equipamentos e um sistema urbano equitativo no acesso a bens e serviços			X															X	X	

O PROTRAM prossegue os objetivos de interesse regional e respeita o disposto no PNPOT e, nesse sentido, o PROTRAM contém opções e normas que concretizam, na sua escala e âmbito próprios, as orientações do PNPOT.

2. OPÇÕES ESTRATÉGICAS E MODELO TERRITORIAL

2.1. CONSIDERAÇÕES PRÉVIAS

O PROTRAM tem como âmbito temporal o horizonte correspondente ao próximo decénio 2022-2032, e como âmbito espacial as ilhas da Madeira e de Porto Santo e as ilhas Desertas e Selvagens que têm um enorme valor para a conservação da natureza e exploração dos recursos marinhos.

De um ponto de vista geoestratégico, importa posicionar o arquipélago da Madeira na confluência de quatro entidades geográficas de âmbito superior; Portugal Continental, a União Europeia, os restantes arquipélagos da Macaronésia – Açores, Canárias e Cabo Verde – e o conjunto dos principais territórios da Diáspora madeirense, com destaque para a Venezuela, a África do Sul e o Reino Unido (ver figura seguinte).

Figura 1 – Enquadramento geoestratégico da RAM



Para além dos correspondentes reforços de conectividade aos mais diversos níveis, as ilações a retirar deste posicionamento complexo e multifacetado são muitas, cruzando-se complementaridades, sinergias, mas também concorrências e ameaças, resultando em diversos desafios que, se uns estarão para além

do âmbito e propósito do PROTRAM, outros contribuem e constam das suas opções estratégicas e modelo territorial.

Do quadro de referência estratégico constituído pelos inúmeros planos e programas setoriais tidos em conta no PROTRAM, destaca-se a transposição integral das indicações contidas no Programa Nacional das Políticas de Ordenamento do Território especificamente para a RAM, a articulação com as opções do Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo e as implicações espaciais das medidas contidas nos planos setoriais, em particular no Programa de Ordenamento Turístico, no Plano Integrado Estratégico dos Transportes, no Plano Regional da Política de Ambiente, nos Planos Regionais da Água e de Gestão da Região Hidrográfica do Arquipélago da Madeira, no Plano Regional de Ordenamento Florestal, nos Planos de Ação para a Energia Sustentável, no Plano de Política Energética da Região Autónoma da Madeira, no Plano Regional de Emergência e Proteção Civil, no Plano de Gestão de Riscos de Inundações, no Plano Estratégico de Resíduos, e, ainda, nos diversos planos especiais, designadamente nos Planos de Ordenamento e Gestão dos Sítios de Importância Comunitária e da Rede Natura.

Para além dos planos acima referidos o quadro de referência estratégico inclui, ainda, diversos documentos de política setorial de âmbito regional com destaque para a Estratégia de Adaptação às Alterações Climáticas e as Estratégias para o Turismo e para as Florestas e, no âmbito municipal, a revisão e/ou reforço das opções de ordenamento territorial contidas nos Planos Diretores Municipais em vigor.

A RAM, com pouco mais de um quarto de milhão de habitantes, apresenta uma dinâmica demográfica estável que assim se deverá manter no horizonte 2022-2032, a menos que fatores externos particularmente adversos, designadamente associados ao seu mercado de trabalho ou ao agravamento das condições de vida e/ou segurança nos países da diáspora, resultem num abandono ou num retorno em massa que alterem significativamente as referidas condições globais de estabilidade demográfica.

Em qualquer dos casos, e face à excecionalidade de tais acontecimentos, o cenário base para a próxima década deverá construir-se sobre as condições de estabilidade que prevaleceram no passado.

Dito isto, as dinâmicas internas, especialmente na ilha da Madeira, são significativamente diferenciadas, em particular entre os concelhos virados a norte, menos dinâmicos, e os concelhos virados a sul, muito mais dinâmicos, sobretudo em torno da cidade do Funchal.

Esta diferenciação tem vindo a acentuar-se em anos recentes sendo bem patente não apenas pelas perdas e ganhos populacionais registados nas duas vertentes da ilha da Madeira, mas igualmente pelo fenómeno de envelhecimento populacional que se verifica de forma muito acentuada nos três concelhos a norte, a saber, Porto Moniz, São Vicente e Santana.

Se cruzarmos estes dados com os níveis de aproveitamento escolar da população jovem, é também naqueles três concelhos em perda e envelhecidos que, em simultâneo, se encontram os mais baixos níveis de escolaridade e os mais altos níveis de abandono escolar precoce, agravando as condições locais de desenvolvimento, já de si desfavoráveis.

Este cenário sociodemográfico fortemente contrastado entre as vertentes norte e sul da ilha da Madeira justifica, desde logo, a adoção de políticas ativas de desenvolvimento e de coesão territorial, baseadas em princípios de discriminação positiva, aos quais o PROTRAM é particularmente sensível.

A geografia das empresas empregadoras concentra-se fortemente no concelho do Funchal e nos concelhos vizinhos de Santa Cruz e de Câmara de Lobos que, em conjunto, detêm cerca de 75% da oferta de emprego na RAM e são responsáveis por um Valor Acrescentado Bruto que se aproxima dos 90% do valor total gerado nesta Região.

Se a este arco económico su-sudeste acrescentarmos o concelho de Machico cobrimos não só a esmagadora maioria das empresas da RAM como as principais infraestruturas e equipamentos de apoio à economia regional, como os dois principais portos marítimos, os dois terminais portuários complementares, o aeroporto internacional, as novas plataformas logísticas e as principais zonas empresariais.

Sendo o contributo da população e do emprego da ilha de Porto Santo para a RAM relativamente modesto, já o seu porto marítimo e aeroporto têm de ser considerados como equipamentos de valor verdadeiramente estratégico para todo o arquipélago, face às dificuldades operacionais resultantes da meteorologia local que afetam, por vezes gravemente, o aeroporto internacional da Madeira.

Parece existir um razoável consenso em torno da ideia que o desenvolvimento económico da RAM se encontra em transição entre o modelo vigente no passado recente, assente na interação entre os setores do turismo, da infraestruturização e do imobiliário, e um novo modelo, mais diversificado e mais intensivo em conhecimento. Neste novo modelo, o *cluster* do turismo irá continuar a desempenhar um papel chave, mas os setores da infraestruturização e mesmo do imobiliário, embora ainda presentes, irão ver a sua importância relativa reduzir-se progressivamente.

A Estratégia de Investigação e Inovação para uma Especialização Inteligente (RIS3) poderá dar algumas pistas para o novo modelo de desenvolvimento regional que deverá servir de base ao PROTRAM, pese embora as respetivas apostas na criação de conhecimento nas áreas do turismo, bio sustentabilidade e recursos e tecnologias do mar (a “economia do mar”), pareçam, a curto prazo, demasiado voluntaristas face à insuficiente sustentação local (em particular das duas últimas). Convém não esquecer que estamos perante uma população com níveis de escolarização e formação profissional ainda muito distantes dos valores médios europeus.

Reconhecido o setor do turismo como o grande motor da economia regional, importará salientar que o atual panorama da distribuição das unidades hoteleiras na Região é muito concentrado, com 68% das unidades localizadas no concelho do Funchal e mais 14% em Santa Cruz, perfazendo o conjunto destes dois concelhos contíguos mais de 82% das unidades hoteleiras da RAM. Se olharmos para o topo da oferta hoteleira, nos segmentos de cinco estrelas e de luxo, a concentração no Funchal passa a ser quase total.

O relevo vigoroso da ilha da Madeira, a par com a acentuada variação das cotas altimétricas e correspondentes características climáticas, produzem uma morfologia ímpar, sobre a qual se desenvolveram sucessivas e múltiplas unidades paisagísticas, detentoras de notáveis valores geológicos, biológicos, cénicos e patrimoniais, e que ao longo das últimas décadas foram justificando a sucessiva criação de áreas especiais de proteção da natureza de interesse não apenas nacional mas também comunitário.

Com efeito, a combinação destes valores naturais é responsável por uma extraordinária biodiversidade que justifica a extensa rede de áreas classificadas de conservação da natureza, que se estende por vastas áreas florestais, áreas naturais e seminaturais, incluindo áreas marinhas, cobrindo no seu conjunto mais de três quartos da superfície da RAM, mas também por um complexo conjunto de riscos naturais, agravados em anos mais recentes pelos efeitos das alterações climáticas, que se fazem sentir de modo particularmente expressivo sobre este arquipélago de características subtropicais, conforme é reconhecido pela Comissão Europeia na Nova Estratégia para a Adaptação às Alterações Climáticas que identifica as regiões ultraperiféricas como “particularmente vulneráveis”.

Cabe ao PROTRAM interpretar estes recursos e riscos naturais, produzindo um conjunto articulado e coerente de macro políticas territoriais que permitam valorizar os primeiros e minorar os segundos, sabendo que a capacidade de atração turística da RAM dependerá cada vez mais da potenciação dos valores naturais e paisagísticos destas ilhas privilegiadas do Atlântico Norte, para além dos valores da segurança,

da qualidade do ambiente urbano e da excelência da oferta dos equipamentos e serviços de apoio à atividade turística.

2.2. OPÇÕES ESTRATÉGICAS

A estratégia espacial de desenvolvimento para a RAM resulta da articulação entre o diagnóstico e a visão futura balizada pela interseção dos cinco sistemas estruturantes do modelo territorial do PROTRAM, designadamente: o sistema socioeconómico, o sistema de proteção e valorização ambiental, o sistema de povoamento, o sistema de infraestruturas e transportes e, finalmente, o sistema de riscos. Estes sistemas mantêm a estrutura que orientou a produção do diagnóstico setorial apresentado no capítulo 5, exceto no caso dos sistemas de proteção e valorização ambiental e de riscos que decorrem do desdobramento do sistema biofísico. Esta opção justifica-se não apenas por permitir uma mais fácil leitura das respetivas cartas, mas, sobretudo, por permitir destacar o papel e a importância que a componente dos riscos assume na estratégia do PROTRAM.

As interações que se observam entre estes cinco sistemas configuram o modelo territorial e evidenciam a estrutura da organização territorial e da estratégia de desenvolvimento e ordenamento proposta, em consonância com o quadro de referência de ordenamento do território e urbanístico existente para a RAM, tendo em consideração o seu posicionamento estratégico e a aposta na afirmação e valorização dos seus recursos, dos seus ativos identitários e patrimoniais, e das suas especificidades territoriais.

As duas escalas de abordagem do modelo territorial do PROTRAM, constituído pelas unidades territoriais funcionais e pelas suas conexões, são pertinentes porque permitem:

- I. Uma leitura global à escala do arquipélago, que evidencia as implicações do posicionamento estratégico da RAM, num sentido prospetivo, bem como as questões associadas aos sistemas de conectividade e complementaridade;
- II. Uma leitura à escala de cada ilha, que evidencia cada uma das unidades territoriais onde se declinam as opções estratégicas, uma vez que a sua dimensão e padrão funcional configuram territórios com uma matriz identitária própria.

A explicitação deste modelo tem em conta o âmbito dos diversos instrumentos de gestão territorial e os valores e recursos presentes no território. No entanto, esta opção não obsta a que, em casos específicos, possam emergir outras unidades territoriais adequadas para análise e desenvolvimento de propostas. Poderão ser os casos particulares dos sistemas de transportes e de comunicações, das bacias de emprego ou de dependência funcional de redes de equipamentos e serviços, que se desenvolvem entre ilhas ou entre municípios/ núcleos urbanos, e que surgem como unidades devidamente individualizadas, conectadas e estruturadas. Não sendo, contudo, esta a regra, os casos pertinentes serão sempre assinalados.

Optou-se assim para fundamentar, de forma mais explícita, as opções e disposições normativas do PROTRAM sistematizando as unidades de paisagem em duas dimensões complementares e determinantes para a sustentabilidade da paisagem e para o ordenamento do território, identificando-se quer os valores e recursos naturais, culturais e paisagísticos quer as vulnerabilidades e os riscos. Neste contexto, as unidades de paisagem são sistematizadas no âmbito do PROTRAM como unidades de paisagem funcionais às quais se associam políticas e disposições normativas específicas. Contudo e considerando-se importante a integração dos Objetivos de Qualidade da Paisagem, nos termos da Convenção Europeia da Paisagem transposta por Portugal em 2005, o PROTRAM inclui no programa de execução um plano setorial, sua implementação e respetiva monitorização.

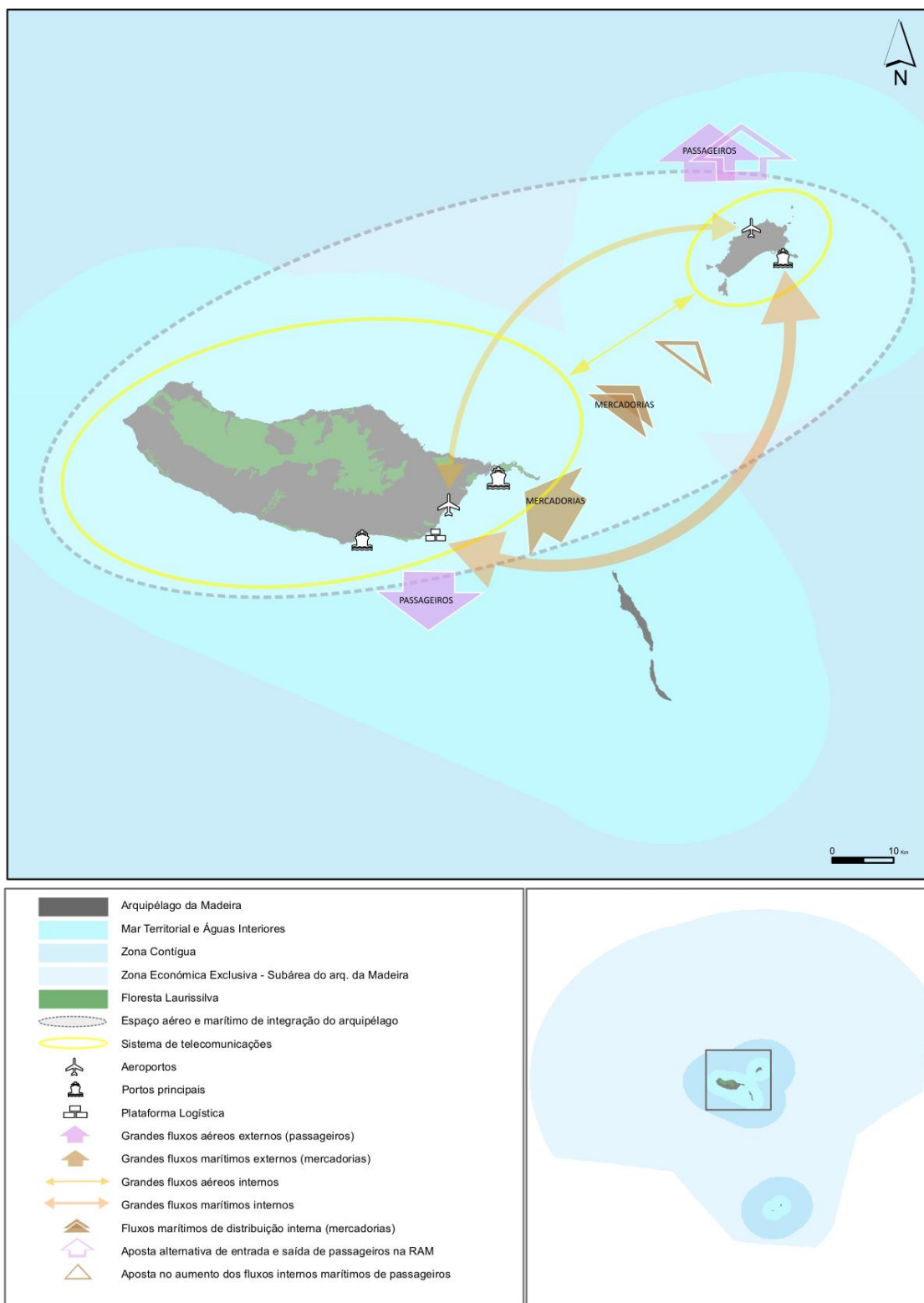
Esquema Global de Ordenamento da RAM

O esquema global de ordenamento proposto para a RAM aposta numa visão ambiciosa e valorizadora dos recursos territoriais como fatores diferenciadores e de competitividade no contexto de uma região atlântica, insular e ultraperiférica. Este contexto complexo justifica desde logo todas as preocupações com a eficiente integração da Região num sistema territorial e económico mais vasto e global, procurando minimizar as fragilidades e vulnerabilidades decorrentes da sua situação periférica, da sua fragmentação e das suas assimetrias internas de desenvolvimento que a mesma ainda regista.

O modelo territorial global traduz o seguinte conjunto de ideias-chave estruturantes para o desenvolvimento da RAM:

- i. A posição geopolítica e geoestratégica da RAM na região da Macaronésia e no contexto europeu, dentro do qual se salienta a posição de Portugal na bacia do Atlântico como maior estado costeiro da União Europeia;
- ii. Os principais centros da diáspora madeirense, dada a importância dos laços económicos e sociais com esses locais para o modelo socioeconómico da Região, alterados nos últimos tempos pelas perturbações introduzidas pelo chamado BREXIT, pela instabilidade política, social e económica da Venezuela e, mais pontual e menos acentuadamente, da África do Sul;
- iii. A sustentabilidade do modelo turístico através da diversificação da sua procura de excelência, a progressiva integração de elementos de maior sustentabilidade e inovação nos seus produtos e gestão empresarial, e a sua crescente articulação com os recursos da RAM;
- iv. A aposta na economia do mar (recursos e tecnologia) como fator de coesão regional e nacional e de exploração sustentável racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas, garantindo a salvaguarda do património natural e cultural do oceano;
- v. As condições de conectividade da RAM quer em termos de transportes, quer em termos de telecomunicações, dada a sua relevância para a atração de turistas por um lado e, por outro, de talentos, investidores e serviços intensivos em conhecimento (processo em que a Universidade da Madeira tem um papel fulcral);
- vi. A relevância do Centro Internacional de Negócios da Madeira dada a influência que o mesmo continua a ter no PIB da RAM;
- vii. O papel da ilha do Porto Santo na coerência do modelo global territorial da RAM, quer pelo papel complementar do aeroporto em termos de acessibilidade à Região, quer pelo potencial de imagem e de demonstração de sustentabilidade que aquela ilha pode assumir no contexto do modelo global da região.

Figura 2 – Modelo territorial do Arquipélago



Modelo territorial da RAM à escala da ilha

Como referido anteriormente, a estratégia espacial de desenvolvimento da RAM é sistematizada sob o ponto de vista setorial em cinco sistemas estruturantes que suportam as orientações de carácter geral para os usos e gestão do território de acordo com as opções estratégicas preconizadas.

À escala da unidade territorial, o modelo da ilha da Madeira (ver figura 3), desdobra-se numa elipsoide, chegada ao norte da ilha, coincidente com as áreas mais sensíveis e de maior valor biológico, integradas em figuras próprias de proteção da natureza que, por sua vez, se vê rodeada de um anel florestal integrado no Parque Natural da Madeira, caracterizado pela coincidência geográfica de vários tipos de riscos, em particular os riscos de incêndio florestal/rural.

Este anel florestal de risco baliza, para norte e em altitude, todo o sistema de povoamento urbano que se desenvolve a oeste, sul e este da ilha, também ele em forma aproximada de anel, embora bastante mais estreito e confinante com a faixa costeira, uma faixa que concentra igualmente valores e riscos naturais, embora de forma não contínua. Em faixa de transição e muito associada ao povoamento surge a atividade agrícola, esculpindo as encostas em altitudes intermédias, numa imagem de marca da ilha da Madeira e desempenhando um papel fundamental de proteção dos solos, de combate à desertificação e de conservação da biodiversidade.

O anel de povoamento urbano, estruturado por vias rodoviárias longitudinais de alta e média capacidade apresenta-se com características de ocupação urbana muito distintas, sendo possível diferenciar quatro unidades territoriais; o extremo noroeste, a frente sudoeste, o conglomerado do Funchal e concelhos limítrofes e, finalmente, a frente sudeste.

O sistema de povoamento urbano da ilha da Madeira inclui ainda, na zona norte da ilha, três aglomerados – Porto Moniz, São Vicente e Santana, com uma estrutura razoavelmente nucleada ou pelo menos concentrada, embora de pequena dimensão não obstante as suas funções de sede de concelho, e uma ou outra pequena povoação no interior da ilha, como é o caso do Curral das Freiras.

De notar que os aglomerados de Porto Moniz, São Vicente e Santana se encontram estrategicamente localizados para dar suporte a um turismo científico e de natureza, dada a sua proximidade das áreas nucleares terrestres de maior valor conservacionista da RAM que, como é sabido, se encontram sobre as cotas mais elevadas encostadas ao lado norte da ilha da Madeira.

Todo o sistema urbano é dominado pela cidade do Funchal que apresenta visíveis crescimentos para além dos limites do respetivo concelho, em particular para nascente, sobre o concelho de Santa Cruz. Este conglomerado central, com densidades médias altas, que também inclui Câmara de Lobos, domina quase por completo o sistema urbano insular, permitindo gerar a massa crítica necessária ao desenvolvimento de um conjunto variado de serviços de ordem superior. Trata-se, portanto, de uma unidade urbana que o modelo territorial do PROTRAM assume como realidade estruturante e incontornável.

Para nascente desenvolve-se a frente sudeste, com densidades médias, incluindo boa parte dos concelhos de Santa Cruz e de Machico. Conjuntamente com a macro centralidade do Funchal, estas duas unidades reúnem as principais infraestruturas da RAM, os terminais portuários, o aeroporto, as plataformas logísticas e as principais áreas empresariais. Não admira que, de um ponto de vista da dinâmica demográfica, esta seja a área mais promissora da RAM e que concentra a esmagadora fatia do PIB gerado na Região.

Para poente de Câmara de Lobos desenvolve-se a frente sudoeste do sistema urbano que, com uma ocupação dispersa, por vezes linearizada, com padrões baixos de densidade populacional no contexto da RAM e fracamente polarizada pelas sedes de concelho de Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta,

apresenta, não obstante, um potencial de vocação turística complementar ao Funchal e que está contemplado no modelo territorial de desenvolvimento.

Por último, temos o extremo noroeste que ocupa os respetivos territórios litorais dos concelhos de Calheta e Porto Moniz, igualmente com um povoamento disperso, por vezes linearizado, mas neste caso com as mais baixas densidades populacionais observadas, certamente fruto dos mais baixos níveis de acessibilidade registados nesta parte da ilha.

Como é comum em contextos insulares de origem vulcânica, o sistema rodoviário tende a constituir uma grande circular, não sendo a ilha da Madeira uma exceção. O modelo proposto aposta no reforço e qualificação de toda esta circular, em particular o troço sinuoso e difícil que se desenvolve e estrutura a beirada noroeste referida anteriormente.

Face à configuração alongada da ilha da Madeira na direção nascente-poente, importará reforçar as ligações norte-sul procurando que os eixos eleitos para tal reforço, sirvam o mais possível as populações residentes dispersas no interior da ilha e minimizem o impacto sobre as zonas mais vulneráveis e notáveis de um ponto de vista de conservação da natureza.

Na verdade, são estas zonas de elevado valor ecológico e paisagístico, mas também apresentando elevados níveis de risco, seja de movimentos de massa em vertente, seja de natureza hidrológica, seja associados aos incêndios florestais, que constituem os principais determinantes do modelo espacial de desenvolvimento. Note-se que este modelo apresenta características muito próprias relativas aos contextos insulares de origem vulcânica em clima subtropical.

Como referido, o sistema urbano apresenta-se na ilha da Madeira encaixado entre a faixa costeira, também ela vulnerável e sensível, e o anel florestal de risco máximo de incêndio que se desenvolve já em altitudes intermédias, sobretudo na encosta voltada a sul, com temperaturas mais elevadas, fortes declives, humidades relativas do ar mais baixas e ventos por vezes fortes.

Nestas circunstâncias, os modelos de contenção urbana tradicionais das geografias continentais, ou mesmo de contextos insulares vulcânicos com climas atlânticos em que os aglomerados urbanos se vêm rodeados de extensas áreas de pastagem, como é o caso dos Açores, não serão aplicáveis nem sequer adequados no contexto específico da RAM.

A contenção que se preconiza nestes casos, sendo máxima na direção das áreas de risco, leia-se privilegiando as cotas mais baixas e o afastamento da faixa litoral, quando tal ainda é possível, terá de ser contrabalançada por expansões urbanas laterais em ambos os sentidos Nascente e Poente, sempre que a orografia o permita, sobretudo nos aglomerados que ainda denotam alguma dinâmica de crescimento demográfico.

Já em relação à ilha do Porto Santo, o modelo territorial (veja-se figura 3) evidencia a vocação da costa sul para o desenvolvimento urbano, evidenciando a necessidade de reforço de corredores ecológicos de ligação entre as áreas naturais do interior da ilha e o litoral.

Dito isto, convém ressaltar, desde já, que as áreas de expansão urbana preconizadas em alguns dos PDM em vigor na RAM, em particular nos de primeira geração, pecam globalmente por excessivas face às dinâmicas muito modestas de crescimento, e deverão ser reajustadas sempre que as oportunidades de revisão dos planos assim o permitam.

Nos casos em que tais dinâmicas demográficas sejam claramente de declínio, como nos aglomerados sobre a encosta norte da ilha da Madeira, os ajustes terão de ser mais intensos para permitir que os atuais

aglomerados urbanos tenham condições para se virem a consolidar progressivamente. Só desta forma se poderão desenvolver políticas eficazes de qualificação urbana.

Figura 3 – Modelo territorial das ilhas



3. NORMAS ORIENTADORAS

As normas orientadoras de gestão e uso do território definem as condições e os critérios de aplicação das opções estratégicas de base territorial para a RAM. Atendendo à sua natureza e aplicação as normas orientadoras são classificadas em:

- **Normas orientadoras gerais (nG)** – contêm as orientações de carácter geoestratégico que são estruturantes para a coesão territorial e para sustentação do modelo de desenvolvimento e ordenamento da RAM;
- **Normas orientadoras específicas de base setorial (nS)** – contêm as orientações de carácter geral para o uso e gestão do território da RAM referentes a cada um dos sistemas estruturantes do modelo territorial – o sistema socioeconómico (SE), o sistema de proteção e valorização ambiental (PA), o sistema de povoamento (PO), o sistema de infraestruturas e transportes (IT) e o sistema de riscos (RI) - assim como os critérios técnicos, os procedimentos administrativos e os mecanismos institucionais necessários à aplicação e concretização das opções do PROTRAM;
- **Normas orientadoras específicas de base territorial (nT)** - incluem orientações específicas a aplicar a cada unidade territorial (ilha) da RAM para efeitos de implementação do PROTRAM.

O PROTRAM contém um total de 99 normas orientadoras, sendo 8 gerais, 63 setoriais e 28 territoriais. As normas específicas de base setorial distribuem-se pelos cinco sistemas do seguinte modo: socioeconómico - 10; proteção e valorização ambiental – 18; povoamento – 14; infraestruturas e transportes – 13; riscos – 8. Já as normas de base territorial incluem 19 normas específicas para a Ilha da Madeira e 9 para a Ilha do Porto Santo.

Identificam-se seguidamente as normas orientadoras que concretizam as opções estratégicas do PROTRAM antecidas dos principais pressupostos que enquadram tais opções.

3.1. NORMAS ORIENTADORAS GERAIS

O esquema global de ordenamento proposto para a RAM aposta numa visão ambiciosa e valorizadora dos recursos territoriais como fatores de competitividade diferenciadores num contexto de uma região atlântica insular e ultraperiférica.

Os recursos naturais e a sustentabilidade ambiental dos territórios assumem-se hoje como elementos centrais na área do planeamento. A identificação da Estrutura Ecológica Regional (EER), que integra as principais áreas e corredores possuidores de reconhecido valor conservacionista, é essencial para a manutenção da biodiversidade e para o funcionamento equilibrado dos processos naturais, nomeadamente a estabilidade física do território e a sustentabilidade do ciclo hidrológico, bem como a proteção da paisagem rural e a valorização ambiental dos espaços rústicos e urbanos. Em articulação reconhece-se a importância dos serviços dos ecossistemas ecológicos, económicos e culturais associados às unidades funcionais da RAM.

A forte dependência que o modelo de desenvolvimento da RAM apresenta face à concentração demográfica, económica e infraestrutural do Funchal, onde se manifestou com maior profundidade a interação entre o modelo de desenvolvimento turístico e as atividades do imobiliário e serviços urbanos

associados, designadamente de origem internacional, impõe que o modelo territorial registe a presença simbólica de realidades já instaladas, de apostas futuras e de recursos que possam potenciar o alargamento da base territorial de notoriedade e competitividade da Região. Para além destes aspetos, o modelo territorial evidencia simbolicamente a relevância da complementaridade de Porto Santo, quer como aeroporto complementar e de reserva, quer como potencial de recursos para a sustentabilidade que a ilha pode representar.

A resposta aos desafios de sustentação do modelo de desenvolvimento da RAM passa essencialmente por duas dimensões, quanto mais interrelacionadas elas possam ser entre si melhor. Por um lado, é necessário sustentar competitivamente o modelo turístico da Região. Por sustentação competitiva do modelo turístico entende-se a diversificação da sua procura de excelência, a progressiva integração de elementos de maior sustentabilidade e inovação nos seus produtos e gestão empresarial e a sua crescente articulação com os recursos do território, seja em termos económicos de fornecimento de *inputs* ao setor, seja em termos espaciais, contribuindo para uma maior coesão territorial da presença turística na Região, seja ainda em termos humanos contribuindo para a incorporação de emprego mais qualificado.

Por outro lado, é necessário criar condições para uma maior diversificação da economia da Região, intensificando o seu esforço tecnológico e de incorporação de conhecimento.

Destas duas frentes, a que apresenta uma maior implicação para o modelo territorial e de ordenamento é seguramente a primeira. O modelo de desenvolvimento turístico parece ter ultrapassado a fase em que o ordenamento era mais entendido como uma condicionante restritiva dos modelos de negócio turístico do que uma oportunidade de valorização dessas condições.

É assim necessário que, apesar da concentração histórica de oferta hoteleira no Funchal, que não é possível inverter, a atividade turística ganhe e envolva nas suas condições de atratividade e de animação o restante território da Região, contribuindo para a sua valorização, numa perspetiva de manutenção de níveis de atividade, ocupações e empregos em territórios menos densos e mais afastados da concentração urbana do Funchal.

A segunda dimensão para um modelo de desenvolvimento mais sustentado da RAM está muito concentrada na ação que a Agência Regional para o Desenvolvimento da Investigação, Tecnologia e Inovação (ARDITI) está a desenvolver.

A Região parte de níveis ainda relativamente baixos de esforço tecnológico medidos pelo montante de despesa bruta em I&D (em percentagem do PIB regional) e pela massa crítica de recursos humanos de pessoal e de investigadores alocados a atividades de I&D. O esforço de I&D tem oscilado entre os 13,7 e os 15,2 milhões de euros/ano, tendo por principal e dominante setor de execução o Ensino Superior. Para além de ser necessária uma maior participação da Universidade da Madeira neste processo, a Região carece ainda de um enorme esforço público em termos de atividades de I&D, se bem que a atividade hoteleira possa ainda reforçar a sua participação neste processo.

Esses ativos/recursos para uma maior coesão territorial da RAM podem consistir seja em recursos turísticos a valorizar com maior impacto no território e na fixação de emprego, seja em elementos diferenciadores de património natural e histórico-cultural que possam ser âncoras de diferenciação da Região para além da notoriedade da concentração registada no Funchal.

A aposta na economia do mar - recursos e tecnologia - como fator de coesão regional e nacional e de exploração sustentável racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas, garantida a salvaguarda do património natural e cultural do oceano, é um dos setores estratégicos a médio

prazo, devendo a RAM contribuir, também, para o conhecimento do oceano e reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional.

Sendo o turismo uma aposta crucial ao nível da economia da Região, e perante a aparente “vulgarização” de situações meteorológicas causadoras de restrições operacionais no aeroporto da Madeira, é fundamental estudar um esquema alternativo que permita o desvio para o aeroporto do Porto Santo dos voos que não podem aterrar na Madeira. Tal opção depende do reforço das ligações marítimas entre as duas ilhas, o qual permite, adicionalmente, reduzir o risco decorrente de ter uma única embarcação a assegurar estas ligações (risco esse agravado pelo facto de esta ligação ser a principal forma de assegurar o abastecimento da ilha de Porto Santo, a qual costuma ser interrompida em janeiro para manutenção da embarcação). Complementarmente, o abastecimento da ilha de Porto Santo pode ser mantido/ reforçado através da paragem semanal do serviço de carga aérea e/ou de serviços de ferries com o Continente.

nG 1	Identificar os principais vetores dos serviços dos ecossistemas ecológicos, económicos e culturais associados às unidades funcionais da RAM, evidenciando a matriz identitária regional e os seus recursos e valores distintivos que cada ecossistema presta à Região.
nG 2	Transpor a Estrutura Ecológica Regional (EER) para os diferentes instrumentos de gestão territorial, aferindo a sua delimitação em função das necessidades de conservação e de gestão, na ótica da articulação das lógicas territoriais de distribuição dos valores e recursos naturais e da estrutura urbana do território, respeitando os princípios da sustentabilidade ambiental, assegurando a conservação dos valores naturais e a exploração sustentável dos recursos, incluindo a água, o solo, a paisagem, o património geológico e a biodiversidade.
nG 3	Definir uma estrutura institucional intersectorial que assegure uma gestão integrada e operacional da zona costeira, bem como a coordenação das políticas de ordenamento entre instrumentos de gestão territorial e marítima, incluindo a construção de uma plataforma comum de dados de suporte à gestão e monitorização desta zona sensível e estratégica.
nG 4	Avaliar a possibilidade de reforço da ligação marítima entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo.
nG 5	Promover o reforço da ligação marítima entre a Madeira e o Continente, sustentada ao abrigo do Princípio da Continuidade Territorial.
nG 6	Adequar o serviço de carga aérea regular de/para o Continente, contemplando uma ou mais paragens semanais no Porto Santo.
nG 7	Criar o Observatório do Território Regional como plataforma de sistematização e divulgação dos diversos programas e planos territoriais, que seja, simultaneamente, uma janela para o público, uma interface para os diferentes setores da administração regional e entre estes e a administração local, um suporte da monitorização e avaliação territorial e ainda um instrumento de divulgação de boas práticas urbanísticas e paisagísticas.
nG 8	Desenvolver um Sistema Regional de Informação Cadastral que permita assegurar a identificação unívoca dos prédios urbanos, rústicos e mistos da Região Autónoma da Madeira, que possibilite a criação de um sistema de informação que contenha todos os conteúdos cadastrais existentes e a produzir.

3.2. NORMAS ESPECIFICAS DE BASE SETORIAL

Sistema socioeconómico

Tendo por base o referido no contexto das normas gerais, as opções setoriais neste domínio reforçam a necessidade de aumentar a qualificação da população de acordo com os setores económicos mais relevantes.

Em termos dos diversos equipamentos coletivos, propõe-se uma leitura em rede à escala regional que promova uma maior eficiência dos recursos físicos e humanos disponíveis, que considere a distribuição da população no território e se articule com as opções de mobilidade e transportes, evitando redundâncias e contribuindo para a valorização dos recursos locais e para a eficiência na sua utilização.

Estando o setor do turismo coberto por instrumentos de estratégia e planeamento de âmbito regional de elaboração recente, as propostas do PROTRAM concentram-se na identificação de ajustamentos e ações complementares a efetuar para garantir a coerência das políticas regionais.

Apesar do seu reduzido peso económico, a floresta e a agricultura não deixam de ser sectores relevantes na RAM, ao representarem, em conjunto, o uso dominante do território e os ativos económicos e patrimoniais que suportam um dos principais motores económicos da RAM: o turismo. Os espaços florestais caracterizam-se, ainda, por englobarem uma significativa área com estatuto legal de proteção, em particular a floresta Laurissilva classificada como Património Mundial Natural pela UNESCO desde 1999.

Atualmente, verifica-se que o aproveitamento de produtos florestais se encontra subexplorado e que a atividade agrícola apresenta estrangulamentos em termos de produção e de escoamento. A ocupação florestal e agrícola desempenha, ainda, um papel fundamental de proteção dos solos, de combate à desertificação e de conservação da biodiversidade.

Por outro lado, a exploração de recursos geológicos, pela sua sensibilidade ambiental, carece de orientações de política específicas à escala regional de modo que esta atividade possa ser compatibilizada com as restantes atividades humanas e com os recursos e valores naturais e paisagísticos.

Deste modo, o PROTRAM apoia o desenvolvimento destes setores pelo seu contributo, ainda que reduzido, para a diversificação da base económica e, simultaneamente, pelo seu potencial num quadro de desenvolvimento sustentável da Região.

nS.SE 1	Promover a concertação territorial do planeamento plurianual da rede de ofertas formativas, adaptada às necessidades do mercado de trabalho e consistente com a capacidade instalada dos equipamentos educativos / formativos existentes.
nS.SE 2	Elaborar uma carta educativa regional que privilegie uma visão espacial integrada da rede de equipamentos educativos / formativos da RAM assente numa lógica de otimização e complementaridade dos recursos e meios disponíveis.
nS.SE 3	Desenvolver um estudo que vise a adaptação das ofertas de ensino superior à evolução e territorialização das necessidades do mercado de trabalho regional.
nS.SE 4	Promover a elaboração de uma carta social regional que promova o planeamento e o ordenamento prospetivo da rede de equipamentos sociais da Região, potenciando a eficácia e a eficiência da

	resposta aos desafios do envelhecimento da população, das migrações e do combate à pobreza e à exclusão social e territorial, nomeadamente considerando a acessibilidade ao transporte público.
nS.SE 5	Adequar o POT ao modelo territorial do PROTRAM, nomeadamente: - ao nível das suas opções em termos de tipologias de alojamento turístico em solo rústico (norma 12), clarificando as opções que os PMOT devem desenvolver, tendo por objetivo garantir que não surjam novos empreendimentos turísticos em zonas ambientalmente sensíveis ou de risco e que as tipologias e sua capacidade máxima se adequam a cada categoria de espaço e às condições geomorfológicas de cada município; - ao nível da articulação das suas opções com os princípios de proteção e valorização de recursos naturais, património e regimes das servidões administrativas e restrições de utilidade pública; - ao nível dos mecanismos de monitorização, introduzindo métodos de controlo da capacidade de carga de cada parte do território regional em especial das que têm maior afluência de turistas.
nS.SE 6	Reforçar a instalação de sinalética turística e centros interpretativos que garantam a informação para a interpretação dos valores naturais.
nS.SE 7	Apoiar os municípios na transcrição das orientações estabelecidas no PROF-RAM para os PDM, em particular as que promovem o mosaico e a diversidade florestal e que igualmente contribuem para a qualidade e a diversidade da paisagem e para reduzir o risco de incêndio florestal/rural.
nS.SE 8	Promover e dinamizar o Banco de Terrenos da RAM, como forma de potenciar o aproveitamento dos solos com vocação agrícola ou florestal, para conservar os elementos paisagísticos e reduzir o risco de incêndio, nomeadamente através de uma maior publicitação da existência da plataforma “BT-RAM” propondo às CM que introduzam um link direto à plataforma nos seus sítios de internet.
nS.SE 9	Garantir que os PDM identifiquem e integram medidas destinadas a salvaguardar dos sistemas de levadas e a manutenção de uma rede de caminhos rurais adequada.
nS.SE 10	Elaborar o Programa Setorial da Exploração de Recursos Geológicos da Madeira que promova a maximização do aproveitamento dos recursos minerais e a criação de mecanismos que visem a integração e valorização territorial desta atividade económica, em estreita articulação com as propostas do PSOEM para a zona marinha, contemplando a quantificação das necessidades da Região para este tipo de recursos e a identificação dos locais preferenciais para essa atividade.

Sistema de proteção e valorização ambiental

O ambiente e os valores naturais relacionados com a sustentabilidade ambiental dos territórios assumem-se hoje como recursos e elementos centrais na área do planeamento. A identificação da Estrutura Ecológica Regional (EER), que integra as principais áreas e corredores possuidores de reconhecido valor conservacionista, é essencial para a manutenção da biodiversidade e para o funcionamento equilibrado dos processos naturais, nomeadamente a estabilidade física do território e a sustentabilidade do ciclo hidrológico, bem como a proteção da paisagem rural e a valorização ambiental dos espaços rústicos e urbanos.

As áreas classificadas têm como objetivo primordial a preservação da grande diversidade dos valores naturais que o arquipélago da Madeira possui com diversos estatutos de proteção: 12 Áreas Protegidas; 11 Zonas Especiais de Conservação; 8 Sítios de Importância Comunitária e 5 Zonas de Proteção Especial. Neste contexto destaque é dado à floresta Laurissilva não só pelo seu carácter endémico, exclusivo da região da macaronésia, como também pelo valor ecológico que encerra, mundialmente reconhecido como património da UNESCO, e ainda à Ponta de S. Lourenço, às ilhas Selvagens, às ilhas Desertas e aos ilhéus do Porto Santo, pela percentagem elevada de endemismos da Madeira e da região da macaronésia que apresentam.

É importante que o valor reconhecido destas áreas seja vertido nos diferentes instrumentos de gestão territorial integrando a EER.

Na RAM a proteção dos espaços com maior capacidade de uso agrícola é enquadrada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 18/2011/M, de 11 de agosto, que estabelece um regime transitório para a aplicação à RAM do regime jurídico da Reserva Agrícola Nacional (RAN). São atualmente considerados para a RAN todos os solos de boa e muito boa capacidade agrícola segundo a Carta dos Solos da ilha da Madeira e respetivos instrumentos complementares, e os classificados em planos diretores municipais como espaços agrícolas.

De igual modo, a proteção das áreas que, pelo valor e sensibilidade ecológicas ou pela exposição e suscetibilidade aos riscos naturais, devem ser objeto de proteção especial, é enquadrada pelo Decreto Legislativo Regional n.º 18/2011/M, de 11 de agosto. Este decreto estabelece um regime transitório para a aplicação à RAM do regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN). Atualmente a REN é definida com base no regime jurídico das áreas protegidas em vigor na RAM.

Quer ao nível da RAN como da REN, propõe-se que os regimes transitórios sejam substituídos por regimes definitivos que adequem a regulamentação nacional às características da Região, de forma a garantir a proteção e a valorização destes recursos.

Nesse sentido, a transposição da EER para os diferentes instrumentos de gestão territorial, aferindo a sua delimitação em função das necessidades de conservação e de gestão, na ótica da articulação das lógicas territoriais de distribuição dos valores e recursos naturais e da estrutura urbana do território, deve ter em consideração:

- EER como uma rede de espaços interligados de modo a garantir a continuidade ecológica do território, hierarquizada em Áreas Nucleares e Áreas Complementares, em função da importância dos ecossistemas em presença.
- Áreas Nucleares - o conjunto de áreas classificadas da RAM, as quais integram áreas exclusivamente terrestres, marinhas ou mistas, autênticos santuários da vida selvagem terrestre e marinha onde existem espécies únicas no mundo, e cujas prioridades de conservação são relevantes à escala europeia e nacional.
- Áreas Complementares - os principais cursos de água, em particular os que se localizam em zonas de proteção de habitats e espécies e os que possuem risco de cheias e inundações rápidas, as áreas de aluvião a estes associadas, as áreas municipais identificadas nos respetivos PMOT como integrando a RAN e a REN, as áreas ocupadas com prados naturais e vegetação ripícola, os geossítios e a faixa costeira.
- Integrar nas Áreas Complementares as áreas verdes de utilização pública - parques e jardins – e outros espaços verdes urbanos sempre que permitam garantir a continuidade dos sistemas ecológicos.

Nesta transposição e reinterpretação dos valores outras dimensões devem ser tidas em consideração, nomeadamente a leitura da holística da paisagem. O conceito de paisagem integra o património natural e cultural, traduzindo a construção e a interação humana com o território, refletindo e consolidando a identidade dos lugares. Reconhece-se, igualmente, a importância da qualidade da paisagem para o desenvolvimento sustentável e harmonioso do território, assim como para o bem-estar e a qualidade de vida das populações. A origem vulcânica do arquipélago da Madeira e a sua geologia conjugada com as características climáticas subtropicais deram origem a uma grande variedade de paisagens, de particular beleza, reconhecidas como um valioso recurso para a atividade turística, que importa preservar. Na RAM

já existem paisagens com estatuto legal de proteção, designadamente a “Paisagem Protegida do Cabo Girão” e a “Paisagem Protegida da Ponta do Pargo”.

Por outro lado, no domínio dos recursos hídricos da RAM são identificadas algumas questões que orientam as propostas do PROTRAM com vista à preservação dos recursos hídricos: ao nível das massas de água superficiais costeiras, potencial agravamento da qualidade da água por alterações das comunidades da fauna e da flora, e alterações da dinâmica sedimentar. Por sua vez, no que respeita aos recursos hídricos superficiais interiores e subterrâneos identificam-se alguns constrangimentos associados: Massas de água superficiais interiores – alteração do regime de escoamento, em particular na ilha do Porto Santo, nas Desertas e nas Selvagens, resultando em baixas disponibilidades hídricas superficiais; Massas de água subterrâneas - contaminação de águas subterrâneas, escassez e sobre-exploração de água em algumas zonas e intrusão salina. Verificam-se igualmente alguns problemas associados ao estado das massas de água superficiais interiores, como resultado de pressões qualitativas e de natureza hidromorfológica. As características climáticas e os baixos níveis de precipitação resultam, em particular na ilha do Porto Santo, nas Desertas e nas Selvagens, em baixas disponibilidades hídricas superficiais. Transversalmente (para as massas de água superficiais e subterrâneas) as redes de monitorização das massas de água na RAM (implementadas no âmbito da DQA) revelam algumas lacunas e insuficiências.

nS.PA 1	Adotar os regimes que decorrem do estatuto de classificação e dos planos de ordenamento e gestão eficazes das áreas classificadas, às Áreas Nucleares da EER nos diferentes instrumentos de gestão territorial.
nS.PA 2	Promover a revisão dos planos de ordenamento e gestão das áreas classificadas em face do conhecimento e da investigação científica atual, nomeadamente no que se relaciona com as questões de risco e das alterações climáticas.
nS.PA 3	Promover a monitorização em contínuo dos ecossistemas terrestres e marinhos com interesse conservacionista e económico, em especial, da Floresta Laurissilva, atendendo aos impactos crescentes das alterações climáticas e das pressões antropogénicas e da sua interação mútua.
nS.PA 4	Apoiar ações que conduzam ao aumento do conhecimento da estrutura ecológica marinha, em particular as que conduzam à caracterização e classificação de novas “reservas marinhas” ou “parques marinhos”, bem como da valorização das paisagens subaquáticas.
nS.PA 5	Promover a elaboração de estudos que permitam identificar, entre a tipologia de solos presentes na RAM, as áreas de maior capacidade de uso agrícola e as de aptidão cultural.
nS.PA 6	Elaborar legislação própria que classifique e proteja os solos de maior capacidade agrícola, integrando a capacidade de uso do solo e a aptidão cultural específica para as principais culturas regionais, e que aprove as orientações estratégicas de âmbito regional e as diretrizes e critérios para a delimitação das áreas a integrar na RAN a nível municipal bem como as condições e os requisitos a que ficam sujeitos os usos e as ações compatíveis com os objetivos das áreas integradas na RAN.
nS.PA 7	Garantir que a legislação específica estabelece quais as áreas de RAN a integrar na EER, com o objetivo da preservação do solo e da sua função produtiva, tendo igualmente em consideração a continuidade das diferentes áreas da EER.
nS.PA 8	Garantir que, no âmbito da revisão dos PDM, é delimitada e publicada a RAN ao abrigo do novo regime e que os modelos de ordenamento dos PDM integram, ao nível da qualificação e classificação do solo, usos compatíveis com a salvaguarda da RAN.
nS.PA 9	Garantir que, no âmbito da revisão dos PDM, e na definição do regime dos espaços agrícolas, é ponderada a criação de um regime específico que promova a criação de Parques Agrícolas, aos quais devem estar associadas regras para a instalação de estruturas destinadas à prática agrícola e pecuária sem solo, e à indústria agropecuária.

nS.PA 10	Promover a elaboração de estudos que permitam identificar os diferentes ecossistemas da REN, estabelecendo critérios de delimitação adaptados à realidade regional, nomeadamente decorrente da orografia, em parceria com os municípios e as entidades regionais das áreas do ambiente, conservação da natureza e da proteção civil, de modo a definir o quadro de referência regional.
nS.PA 11	Elaborar legislação própria que aprove as orientações estratégicas de âmbito regional e as diretrizes e critérios para a delimitação das áreas a integrar na REN a nível municipal, bem como as condições e os requisitos a que ficam sujeitos os usos e as ações compatíveis com os objetivos das áreas integradas na REN.
nS.PA 12	Elaborar um guia metodológico de transposição do quadro de referência regional da REN para a delimitação da REN ao nível municipal.
nS.PA 13	Garantir que a legislação específica estabelece quais as áreas de REN a integrar na EER, com o objetivo da proteção e da conservação dos valores naturais e da biodiversidade, tendo igualmente em consideração a continuidade das diferentes áreas da EER.
nS.PA 14	Manter o regime aprovado para as áreas de Reserva Ecológica Nacional e para as áreas de Reserva Agrícola Nacional, delimitadas em PMOT, até à publicação de legislação específica.
nS.PA 15	Integrar nos modelos territoriais dos diversos instrumentos de gestão territorial, os princípios de sustentabilidade ambiental da orla costeira, de forma a compatibilizar a classificação e ocupação do solo com as funções ecológicas fundamentais da orla costeira e a crescente diversidade de usos e intensificação da fruição pública do litoral, considerando os cenários analisados no âmbito das alterações climáticas graduais e eventos extremos, tendo particular incidência sobre: a) O sistema dunar, que assegura a proteção das terras marginais contra o avanço do mar, disciplinando o seu atravessamento por pessoas e impedindo a sua ocupação com edificações; b) A área com risco potencial de inundação marítima atendendo à subida do nível médio do mar e às tempestades marítimas e a faixa de proteção terrestre das arribas, que assegura a sua estabilidade, disciplinando o seu uso e transformação do solo e impedindo a construção de edificações e infraestruturas.
nS.PA 16	Elaborar o Programa Setorial da Paisagem da Madeira, fortalecendo os mecanismos de governação entre os vários setores e níveis administrativos visando a proteção, a gestão e o ordenamento das paisagens, nomeadamente através da integração da temática "paisagem" não apenas na política de ordenamento do território e urbanismo, mas também nas restantes políticas setoriais - turismo, cultura, ambiente, agricultura e floresta, economia e desenvolvimento social – como forma de garantir, nomeadamente, a manutenção e preservação das singularidades específicas de cada unidade de paisagem.
nS.PA 17	Monitorizar a evolução, a transformação e a qualidade da paisagem, garantindo o acompanhamento da implementação do Programa Setorial da Paisagem da Madeira.
nS.PA 18	Integrar nos instrumentos de gestão territorial (PMOT e PEOT) normas (temporárias ou condicionadas ao estado das respetivas massas de água) de salvaguarda para o licenciamento ou localização de atividades que possam utilizar ou se localizar junto de recursos hídricos, de forma a garantir que as massas de água, superficiais ou subterrâneas, identificadas no PGRH-RAM como sujeitas a maiores pressões, quantitativas ou qualitativas, bem como outras massas de água (não abrangidas pelo PGRH-RAM) com evidências de estarem sujeitas a pressões antropogénicas (associadas a poluição pontual, poluição difusa ou alterações hidromorfológicas), sejam salvaguardadas relativamente ao desenvolvimento de atividades que possam agravar o seu estado/qualidade.

Sistema de povoamento

O povoamento da RAM apresenta características muito diversificadas, quer entre as duas ilhas habitadas, quer no interior da ilha da Madeira, que se caracteriza por uma forte polarização em torno da cidade do Funchal. A conurbação Funchal-Santa Cruz-Câmara de Lobos concentra não só a esmagadora maioria das famílias, como das empresas, dos equipamentos coletivos e da oferta hoteleira.

Com exceção da cidade do Funchal e de alguns núcleos urbanos de génese mais antiga, a maioria das áreas urbanizadas da ilha da Madeira exibem um povoamento extensivo, de baixa densidade, não raras vezes difuso, que ocupa em alguns casos áreas com riscos naturais. Por outro lado, na vertente norte da ilha da Madeira, o povoamento é mais nucleado e concentrado, coincidindo com zonas em perda demográfica e com nula pressão urbanística, ao mesmo tempo que registam fortes condicionamentos à edificação, resultantes dos regimes vigentes no âmbito da conservação da natureza.

Neste contexto, as opções fundamentais do PROTRAM visam promover um modelo de povoamento mais consentâneo com as características geográficas do território e, ao mesmo tempo, com as opções nacionais de desenvolvimento urbano traduzidas nos princípios da sustentabilidade e resiliência dos territórios. Deste modo, faz-se uma aposta na contenção urbana, na densificação, na reabilitação e valorização do património cultural edificado, em estreita articulação com as opções do PROTRAM nos domínios da mobilidade e transportes, do turismo, da agricultura, da proteção ambiental e dos riscos, entre outros.

nS.PO 1	Garantir em sede de PMOT que os investimentos em habitação social constituem fator de integração social e de qualificação urbana, não devendo ser permitida a sua implantação de forma segregada no território, designadamente de forma isolada ou com densidade urbana superior à da sua envolvente próxima.
nS.PO 2	Adotar em sede de PMOT mecanismos de gestão territorial que garantam uma urbanização faseada e programada que favoreça a reabilitação dos núcleos antigos e a colmatção de zonas infraestruturadas em detrimento das expansões periféricas.
nS.PO 3	Promover a implementação de programas de reabilitação urbana com orientações e critérios de sustentabilidade, resiliência, circularidade, conforto e eficiência, alargando espacialmente a aplicação de incentivos à reabilitação urbana dos núcleos antigos e centrais que promovam uma discriminação positiva das operações urbanísticas desta natureza, e que se traduza numa maior atratividade para o setor imobiliário e para as famílias, em comparação com a edificação em zonas mais periféricas dos aglomerados populacionais, contribuindo para a melhoria do edificado e aumento da sua vida útil.
nS.PO 4	Acentuar a distinção, em sede de PDM, entre os modelos de ocupação do solo urbano e do solo rústico, nomeadamente nas intensidades de ocupação do solo e na possibilidade de lotear que deverá restringir-se ao solo urbano.
nS.PO 5	Adotar em sede de PMOT regras de edificação qualitativas e de carácter tipomorfológico, em particular nas áreas centrais, históricas e com frentes urbanas consolidadas e de maior densidade dos aglomerados populacionais, que garantam a preservação da qualidade urbanística intrínseca desses locais.
nS.PO 6	Recensear e delimitar as zonas urbanas com especial valor cultural, patrimonial e paisagístico, e promover a sua salvaguarda, reabilitação e valorização, impedindo o seu esvaziamento ou gentrificação, em paralelo com a melhoria do conhecimento e a proteção do património cultural edificado, promovendo a sua adequação a funções de índole diversa.
nS.PO 7	Reavaliar em sede de PDM a pertinência da reserva de solos para equipamentos coletivos e atividades económicas considerando as características da procura efetiva gerada em todo o sistema urbano e as condições de acessibilidade existentes.

nS.PO 8	Promover em sede de PDM a concentração de unidades empresariais de grande dimensão, em especial industriais e de apoio logístico, em espaços próprios destinados às atividades económicas, infraestruturados e com boas condições de acessibilidade, minimizando conflitos com outras funções, nomeadamente habitacionais.
nS.PO 9	Garantir, no seio dos núcleos populacionais, a proteção dos espaços verdes de uso público, das zonas de drenagem superficial mais relevantes (ribeiras) e dos espaços com aptidão agrícola, a concretizar em sede de PMOT.
nS.PO 10	Garantir maior controlo da pressão edificatória sobre a orla costeira, maior diversidade de usos e maior fruição pública do litoral, em respeito pelas restrições decorrentes da evolução das condições naturais do território, nomeadamente em resultado das alterações climáticas e da suscetibilidade aos riscos naturais, a concretizar em sede de POC.
nS.PO 11	Promover a rápida conclusão dos processos de revisão dos PDM, garantindo as necessárias condições de avaliação, monitorização e comparabilidade das dinâmicas territoriais, que conduzam a que situações semelhantes sejam tratadas em termos regulamentares de forma semelhante.
nS.PO 12	No âmbito do Observatório do Território Regional, produzir manuais de boas práticas urbanísticas, orientados para as especificidades dos contextos insulares e da adaptação às alterações climáticas, e adotar regras de edificação que se traduzam em soluções arquitetónicas e urbanísticas integradas na paisagem e na geomorfologia da ilha e que se constituam como fatores de valorização ambiental e paisagística, a considerar na gestão urbanística municipal.
nS.PO 13	Instituir um programa de incentivos para a adoção de técnicas construtivas sustentáveis, incluindo a arquitetura bioclimática, a eficiência energética e hídrica e a integração de energias renováveis nas operações urbanísticas que envolvam reconstrução e nova edificação, sobretudo nos setores do turismo e da habitação.
nS.PO 14	Garantir, no âmbito dos processos de revisão do PDM, a inexistência de assimetrias na fixação de regras de legalização de operações urbanísticas em situação irregular, definindo que, nos regulamentos municipais, as regras que possibilitem a legalização de usos, atividades e edificações apenas são admissíveis para operações realizadas até o ano de 2018, inclusive, e quando comprovada a sua existência através de cartografia oficial ou de outras formas de registo idóneas.

Sistema de Infraestruturas e transportes

No que se refere aos desafios da mobilidade, as duas ilhas apresentam realidades muito diferentes, em grande medida decorrentes das exigências e da pressão exercidas pelo turismo. De facto, para além da mobilidade quotidiana dos cerca de 250 mil habitantes, temos de considerar a mobilidade associada aos visitantes, uma vez que a Região atrai anualmente perto de 1,5 milhões de turistas.

No caso da Ilha de Porto Santo, a sua pequena dimensão e a suavidade do relevo tornam-na num local ideal para a promoção de uma mobilidade sustentável, maioritariamente sem recurso a combustíveis fósseis. Já no caso da Ilha da Madeira, apesar da concentração do povoamento em apenas um terço do território, os aglomerados urbanos são, por tradição, de baixa densidade e de natureza dispersa, com as acessibilidades assentes numa rede de vias rápidas e acessos muito ramificados, o que se traduz numa utilização intensiva do automóvel individual.

As opções do PROTRAM baseiam-se na assunção de uma estratégia que, entre outros aspetos, encara a mobilidade como uma peça-chave na garantia da coesão territorial ao permitir o acesso a serviços e equipamentos públicos.

Com efeito, a questão da acessibilidade a serviços e equipamentos públicos assume, na ilha da Madeira, uma especial importância, na medida em que os mesmos se encontram desigualmente distribuídos pelas vertentes norte e sul da ilha, como reflexo das assimetrias da distribuição da população.

Neste enquadramento, e havendo ainda reserva de capacidade em vários serviços e equipamentos públicos localizados a sul, defende-se, como princípio geral, a aposta na criação de boas condições de acessibilidade e de mobilidade – suportadas maioritariamente na utilização de transporte público – entre as duas vertentes da ilha, bem como na digitalização da Administração Pública e promoção do teletrabalho no sentido de reduzir as necessidades de deslocações. Esta opção visa criar as condições para que as populações da vertente norte da ilha possam aceder a esses serviços e equipamentos públicos localizados a sul, o que permitirá, adicionalmente, obter uma melhor rentabilização das capacidades já instaladas.

Esta abordagem é ainda alicerçada na necessidade de continuar a garantir uma maior sustentabilidade das opções de mobilidade, seja através da criação de melhores condições para os modos suaves (ou ativos), seja através do reforço do transporte público coletivo urbano e interurbano, seja através de uma contínua aposta na descarbonização dos transportes, contribuindo assim para a alavancagem da mobilidade elétrica, com o principal objetivo da assegurar a melhoria da qualidade do ar e a redução do ruído ambiente (em linha com o Plano de Ação para a Mobilidade Urbana Sustentável da Região Autónoma da Madeira - PAMUS RAM).

Para criar as condições necessárias à implementação destes princípios, é necessário intervir ao nível da rede viária, ao nível da rede de transportes públicos, incluindo as interfaces, ao nível do estacionamento nas áreas urbanas e ainda ao nível das redes de modos suaves (ou ativos).

No que respeita ao sector das infraestruturas ambientais, tendo em consideração o período de vigência do PROTRAM, importará reforçar o grau de articulação e complementaridade entre as políticas e estratégias de ordenamento do território e os programas setoriais associados aos recursos e valores naturais. Pretende-se, deste modo, reforçar a capacitação regional em matéria de eficiência no consumo de recursos naturais, com especial enfoque nos recursos hídricos, e nos recursos fósseis e minerais, adotando mecanismos e infraestruturas que materializem conceitos como a economia circular, a valorização, a reciclagem e a reutilização dos vários subprodutos, águas residuais, efluentes ou resíduos inerentes às atividades humanas. Ao nível da gestão da água e resíduos, o PROTRAM articula a sua ação com o PRAM, PGRH e a Estratégia de Resíduos para a RAM 2020-2030, respetivamente, onde já se definiram objetivos operacionais, e programas e medidas específicas para cada uma das respetivas áreas temáticas. De salientar que a Agenda Regional para a Economia Circular – Agenda Madeira já foi aprovada.

De facto, nestes domínios é fundamental assegurar a melhoria na eficiência no consumo de água e promover o seu uso sustentável, e dar continuidade à estratégia de gestão de resíduos, reforçando as vertentes da prevenção, redução, reciclagem e a introdução dos conceitos de economia circular que se assume como um novo e determinante paradigma neste sector.

No domínio da energia, o PROTRAM remete para a implementação dos instrumentos de política em vigor, reforçando a necessidade do planeamento territorial dos investimentos em energias renováveis e da articulação entre os vários instrumentos de política, por forma a garantir um aumento da autossuficiência da Região e, simultaneamente, a salvaguarda da qualidade da paisagem das ilhas que tanta relevância tem para o seu desenvolvimento económico.

nS.IT 1	Ajustar os instrumentos de planeamento de nível municipal no sentido da aplicação de limites máximos à provisão de estacionamento, devendo os parâmetros de estacionamento ser tanto mais restritivos quanto melhor for a oferta de transporte público disponível.
nS.IT 2	Promover a resolução de conflitos entre peões, ciclistas e o transporte individual, desenvolvendo as soluções técnicas necessárias à implementação de uma política de realocação eficiente do espaço público de circulação e de estacionamento (em especial nos centros urbanos) que vise, simultaneamente, incentivar as deslocações a pé e de bicicleta e a utilização do transporte público , restringir ou reduzir a utilização do automóvel individual em deslocações de curta e muito curta distância, e incentivar comportamentos mais adequados ao respeito pelos demais utilizadores do espaço urbano.
nS.IT 3	Proceder à regulamentação das operações de cargas e descargas, em especial nas zonas de maior concentração de estabelecimentos comerciais dos aglomerados urbanos, através da limitação espacial e temporal das mesmas, da formalização de espaços próprios para o efeito e da correspondente fiscalização.
nS.IT 4	Equacionar a evolução para sistemas de organização logística mais complexos, que assegurem a distribuição urbana de mercadorias a partir de centros logísticos estrategicamente posicionados em relação aos grandes aglomerados para minimizar as necessidades de deslocação, com recurso à utilização de veículos de menor dimensão, desejavelmente não poluentes e com menor impacto sonoro, em particular nos centros urbanos de maior dimensão.
nS.IT 5	Definir áreas de proteção adequadas a incluir em PMOT sempre que sejam identificadas novas reservas estratégicas e origens alternativas de água, que permitam reduzir o impacto de eventuais avarias nos atuais sistemas de abastecimento de água e a exposição a situações de poluição acidental e catástrofes.
nS.IT 6	Criar um regime próprio para o licenciamento de usos e atividades que envolvam elevados consumos de água, de modo a garantir o cumprimento dos seguintes objetivos: a) Assegurar o uso eficiente da água, minimizando os consumos e garantindo a manutenção dos estados quantitativos e qualitativos das massas de água; b) Cumprir o código das boas práticas agrícolas e ambientais; c) Reduzir ao mínimo a aplicação de fertilizantes químicos e produtos fitossanitários; d) Utilizar material vegetal constituído por espécies não invasoras; e) Aproveitar e reutilizar as águas residuais tratadas para irrigação e subprodutos provenientes do tratamento das lamas como fertilizante de origem biológica; f) Implementar programas de monitorização que permitam avaliar o impacto das atividades nos recursos hídricos e no solo ao longo do tempo.
nS.IT 7	Manter atualizados os cadastros e as bases de dados georreferenciadas relativamente a redes, equipamentos e infraestruturas, bem como as séries estatísticas de indicadores ambientais e territoriais de desempenho e gestão dos respetivos serviços.
nS.IT 8	Garantir a infraestruturação e o fácil acesso a novas tecnologias de informação e comunicação em todo o território insular, designadamente, através de redes de fibra ótica de última geração.
nS.IT 9	Elaborar um Programa Regional de Uso Eficiente de Água da RAM que defina e implemente a estratégia, medidas e mecanismos para promover a redução a utilização de água potável proveniente dos recursos hídricos regionais, nomeadamente, nas utilizações de água para consumo humano e para promover e incentivar a reutilização de águas residuais tratadas nos processos produtivos ou outras tipologias de uso com necessidades de água significativas ou menos exigentes em termos de qualidade.
nS.IT 10	Operacionalizar a Estratégia de Resíduos Madeira 2020-2030, assegurando a devida interligação com os objetivos nacionais, orientando para a prevenção, redução e valorização, recorrendo às novas soluções técnicas disponíveis que permitem abordar os resíduos como recursos, de modo que os

	programas e medidas a definir sejam passíveis de integrar as estratégias e planos municipais de prevenção e gestão de resíduos e a devida articulação com o roteiro para a economia circular regional.
nS.IT 11	Promover uma correta localização as instalações de produção de energias renováveis garantindo a compatibilização desta atividade com os usos existentes no solo bem como a minimização dos impactos nas áreas com elevada sensibilidade ecológica e paisagística, nomeadamente através da definição de regras que permitam identificar as áreas compatíveis com a instalação de parques e centrais energéticas em sede de PDM tendo por base as potencialidades do território.
nS.IT 12	Exigir a realização de estudos de integração paisagística e estudos de incidências ambientais para as novas grandes instalações de exploração de energias renováveis, nos casos em que a legislação não obrigue a estudos de impacte ambiental.
nS.IT 13	Promover uma maior sustentabilidade nos transportes e na mobilidade, priorizando o transporte público coletivo, enquanto modo que exerce menor pressão sobre o território e sobre o uso de recursos, ou modos ativos, e a mobilidade elétrica e assegurando eficiência energética, a melhoria da utilização do espaço público, a melhoria da qualidade do ar e a redução do ruído ambiente em linha com os objetivos do Plano de Ação para a Mobilidade Sustentável da Região Autónoma da Madeira (PAMUS RAM).

Sistema de riscos

Prevenir riscos coletivos inerentes a situações de acidente grave ou catástrofe, atenuar os seus efeitos e proteger pessoas e bens e património natural, é uma prioridade nacional e regional de carácter permanente. A RAM tem sido castigada com vários episódios de catástrofe dos quais se relembram as cheias e inundações rápidas e aluviões de 20 de fevereiro de 2010 e os incêndios de agosto de 2016.

Na RAM, 40% do território apresenta elevada suscetibilidade a riscos naturais e mistos. Dos riscos identificados no Plano Regional de Emergência e Proteção Civil (PREPC) destacam-se, pela sua maior incidência na RAM, as cheias e inundações rápidas e aluviões, as inundações e galgamentos costeiros, os movimentos de massas em vertentes e os incêndios florestais/rurais.

A maioria dos municípios da RAM possui os Planos Municipais de Emergência e Proteção Civil (PMEPC), estando alguns em fase de revisão.

Os riscos a que a RAM está sujeita resultam principalmente das características próprias do território, em particular da sua orografia e da ocupação do território, sendo potenciados pelas alterações climáticas. Neste contexto, é essencial que o ordenamento do território contribua para reduzir os riscos presentes e para aumentar a capacidade adaptativa a estas mudanças, evitando o agravamento dos seus efeitos negativos.

No contexto de potencial agravamento dos riscos causados pelas alterações climáticas, a incorporação de novos dados no planeamento municipal, reforçando o princípio da precaução e a redução da exposição aos riscos naturais, poderá justificar a alteração das classificações do solo e a criação de alternativas, quer em relação ao futuro uso e classificação do solo quer em relação a propostas de urbanização em apreciação, contribuindo ainda para a definição de critérios de suporte às opções de localização de equipamentos e infraestruturas. Relativamente às infraestruturas elétricas e de comunicações é importante minimizar a vulnerabilidade a fenómenos meteorológicos e outros riscos derivados, designadamente de tempestades de vento, descargas atmosféricas e incêndios florestais/rurais, que podem afetar sobretudo linhas aéreas e outras estruturas críticas para a segurança de serviços essenciais, promovendo o enterramento de cabos e a eventual realocação de algumas instalações em zonas de risco elevado.

Importa ainda destacar a probabilidade crescente de ocorrência de secas e de escassez de água, como uma nova dimensão que até recentemente não era abordada como um risco natural, mas que, com a evolução climática e das necessidades das populações, se tem vindo a revelar cada vez mais problemática, e que já é encarada em muitos territórios como um verdadeiro risco no âmbito até do planeamento municipal de emergência e proteção civil. Esta é uma temática que, em particular considerando as especificidades da RAM, e também das próprias diferenças significativas entre o contexto e evolução futura no Porto Santo e Madeira, é assumida pelo PROTRAM como uma área incontornável na gestão do risco, e deve cada vez mais ser encarada como tal, no próprio planeamento de emergência.

Neste contexto, afigura-se de primordial importância a promoção do conhecimento científico e da cultura de risco, bem como a melhoria da comunicação destas temáticas com a população em geral, sendo certo que tais desígnios, ao contrário dos referidos nos parágrafos anteriores, estarão para além do estrito âmbito de um PROT.

nS.RI 1	Integrar a temática “riscos” e as diretrizes do PREPCRAM, dos PMEPC, do PGRI e do PPVIF nos instrumentos de gestão territorial, bem como em outros programas ou planos sectoriais e na programação das redes de acessibilidades, transportes, telecomunicações, energia, equipamentos coletivos de saúde, uso do solo, edificado, alterações climáticas, cheias e inundações rápidas, segurança e proteção civil, articulando com o PMEPC e a Estratégia Regional de Adaptação às Alterações Climáticas - Estratégia CLIMA-Madeira, devendo a afetação do solo aos diversos usos e atividades considerar a localização das áreas identificadas como sendo de risco natural, tecnológico ou misto de grau elevado e muito elevado.
nS.RI 2	Promover a conclusão das cartas de risco geológico e a publicação de legislação regional específica sobre o regime de ocupação e transformação do solo em consonância com os graus de risco identificados.
nS.RI 3	Assegurar que os PMOT procedem à avaliação das edificações, das infraestruturas e das atividades localizadas em áreas de risco com suscetibilidade elevada, no sentido da eventual realocação de edificações e usos e da adoção de critérios técnicos que minimizem riscos para pessoas e bens, atendendo aos zonamentos e diretrizes estabelecidas em Planos de Emergência Externos.
nS.RI 4	Fiscalizar a incorporação do PPVIF nos PMOT e garantir a correta interpretação das normas e restrições regulamentares aos usos do solo, em particular nas áreas classificadas com risco de incêndio elevado ou muito elevado.
nS.RI 5	Promover a elaboração de Planos Especiais de Emergência dirigidos aos principais riscos passíveis de ocorrerem na RAM.
nS.RI 6	Promover a elaboração de planos de contingência de seca (globais ou sectoriais (ex: agricultura), ao nível de ilha, e de ferramentas que permitam lidar de forma mais eficaz com as alterações climáticas, garantindo uma resposta eficaz e adequada a esse tipo de ocorrência, diminuindo os seus efeitos e danos, identificando as zonas de maior vulnerabilidade e os recursos a mobilizar, priorizando os consumos de água, minimizando as perdas de água nas redes de abastecimento, criando sistemas integrados de armazenamento de água e definindo os mecanismos de informação, alerta e adaptação para os cidadãos, de forma a estabelecer uma cultura de gestão dos riscos.
nS.RI 7	Assegurar a integração e transposição das medidas de adaptação às alterações climáticas definidas pela Estratégia Regional de Adaptação às Alterações Climáticas - Estratégia CLIMA-Madeira, nos diferentes instrumentos de gestão territorial, através da elaboração de planos de ação por ilha.
nS.RI 8	Assegurar que os sistemas de vigilância e alerta cobrem todo o território da RAM, em particular as tipologias de risco com maior incidência na RAM e as zonas identificadas de elevado risco, nomeadamente, cheias e inundações rápidas (aluviões) e incêndios florestais/rurais, e que os mecanismos de aviso e comunicação se encontram articulados entre si de modo a maximizar a eficácia da estratégia de comunicação à população.

3.3. NORMAS ESPECIFICAS DE BASE TERRITORIAL

Ilha da Madeira

nT.MA 1	Transpor as Áreas Complementares da EER para a escala municipal tendo como referências: a) Os principais cursos de água: deverão ser incluídas as linhas de água identificadas no Plano de Gestão da Região Hidrográfica da RAM como “zonas de proteção de habitats e espécies” e as linhas de água identificadas no Plano de Gestão de Riscos de Inundação da RAM como “cursos de água com risco hidrológico” e respetivas zonas de risco de inundação para um período de retorno de 100 anos; b) As áreas de aluvião: deverão ser incluídas as áreas de aluviões com maior desenvolvimento na ilha da Madeira, nomeadamente as dos vales das Ribeiras da Janela, de S. Vicente, de S. Jorge, e do Faial, na vertente norte, e das Ribeiras Brava, dos Socorridos, de Santo António, de Santa Luzia, de João Gomes, do Porto Novo, e do Machico, na vertente sul, recorrendo-se para a sua delimitação à Carta Geológica da Madeira; c) A RAN e a REN: deverão ser integradas as áreas abrangidas pelos regimes específicos destas duas reservas; d) Para garantir a conectividade e a continuidade entre as diferentes áreas da EER, deverão ser incluídas, preferencialmente, as áreas de vegetação ripícola e de prados naturais; e) Os geossítios: deverão ser incluídos os identificados e delimitados na RAM, como áreas de património geológico a preservar; f) A faixa costeira: deverão ser incluídas as áreas de elevada importância para a conservação da natureza e da biodiversidade, designadamente as arribas e respetivas faixas de proteção e as águas costeiras identificadas no Plano de Gestão da Região hidrográfica da RAM como “águas costeiras em zonas de proteção de habitats e espécies”, bem como outras que venham a ser identificadas como essenciais a proteger no âmbito do Programa da Orla Costeira da ilha da Madeira.
nT.MA 2	Conter a urbanização, em sede de PMOT, às cotas altas e áreas de risco natural, em particular as associadas a zonas de cheias fluviais e nas zonas adjacentes às ribeiras (em conformidade com o PRARAM e com o PGRIRAM), admitindo apenas operações pontuais de colmatação na ausência comprovada de riscos.
nT.MA 3	Articular o planeamento urbanístico e o planeamento de transportes garantindo, em sede de PDM a densificação e a colmatação urbana dos aglomerados populacionais, favorecendo as centralidades já existentes, tendo em consideração critérios de acessibilidade, dotação de equipamentos, topografia do território e a mitigação de riscos.
nT.MA 4	Criar condições em sede de PDM para a consolidação urbana na costa sul, favorecendo o sentido de crescimento paralelo à linha de costa em detrimento do avanço para o interior da ilha, sobretudo quando este avanço se concretiza sobre cotas mais elevadas e de maiores riscos naturais.
nT.MA 5	Promover a consolidação do sistema polinucleado que caracteriza o povoamento no setor norte da ilha, garantindo condições de reabilitação e de requalificação dos aglomerados populacionais localizados em áreas com estatuto de proteção, a concretizar em sede de PDM.
nT.MA 6	Criar condições em sede de PDM para a qualificação urbana da costa norte da ilha, garantindo que a oferta de solos para edificação privilegia as zonas mais bem servidas de acessibilidade à costa sul.
nT.MA 7	Assumir, no planeamento das redes de infraestruturas e de equipamentos coletivos, duas zonas de referência com características próprias, a saber: a conurbação Câmara de Lobos/Funchal/Santa

	Cruz/Machico e a frente litoral Ribeira Brava/Ponta do Sol/Calheta, de forma a promover complementaridades funcionais e a minimização de redundâncias nos investimentos.
nT.MA 8	Promover a multifuncionalidade dos tecidos urbanos nomeadamente através da distribuição territorial dos novos empreendimentos turísticos, por forma a evitar o surgimento de novas zonas exclusivamente turísticas e atenuar o peso deste fenómeno nas existentes.
nT.MA 9	Promover a reestruturação da rede de transporte público intermunicipal de modo a oferecer níveis de serviço compatíveis com a necessidade de mobilidade e assegurar ligações estruturantes entre os municípios das vertentes norte e sul da ilha. Reavaliar as redes de transporte público urbanas, procurando adequar os serviços às grandes linhas de desejo de mobilidade e reduzir as necessidades de transbordo. Promover a articulação entre as redes intermunicipais e urbanas.
nT.MA 10	Criar uma rede de interfaces de transporte que promova a transferência entre as redes intermunicipais e urbanas, bem como a articulação com outros modos de transporte (incluindo as redes de modos ativos), promovendo a multimodalidade, especialmente nas deslocações intermunicipais, e evitando a entrada do transporte individual nos grandes centros urbanos.
nT.MA 11	Promover em planos de ordem inferior o desenvolvimento das redes municipais de modos ativos, qualificando-as e assegurando as necessárias condições de segurança e conforto para a sua utilização nas deslocações quotidianas.
nT.MA 12	Promover a conclusão do processo de requalificação da rede viária/ construção de vias alternativas da ilha da Madeira, dando prioridade às intervenções que mais contribuem para a redução da elevada sinuosidade das vias existentes e para melhorar o conforto da sua utilização.
nT.MA 13	Dar prioridade à resolução das acessibilidades ao Jardim da Serra.
nT.MA 14	Identificar os pontos sensíveis da rede viária principal da ilha da Madeira, preparando, para cada um e em sede de PMOT, medidas para mitigar os efeitos de possíveis cortes/ reduções de capacidade. Não sendo um exercício exaustivo, destaca-se: a criação de uma via que ofereça à população do Curral das Freiras uma alternativa à ER107 que assegura a ligação ao Funchal, a qual, por via da instabilidade do talude, fica frequentemente interrompida, deixando a população isolada; o túnel na VE4, a norte do Centro Desportivo da Madeira, na Ribeira Brava; ou alguns túneis na VE2, entre São Vicente e Porto Moniz, onde a antiga estrada foi encerrada, deixando de constituir alternativa viável.
nT.MA 15	Reavaliar a necessidade de algumas vias previstas, cuja real função e utilidade são de difícil perceção e que, pela sua localização face ao relevo da ilha, contrariam o princípio da contenção da expansão urbana nas cotas altas.
nT.MA 16	Avaliar a pertinência de obras de correção torrencial, nomeadamente estruturas transversais de interceção e retenção temporária de material sólido, em particular nas zonas identificadas no PREPCRAM como pontos críticos e de suscetibilidade elevada e muito elevada à ocorrência de aluviões.
nT.MA 17	Estudar a necessidade de deslocalização ou realocação de edificações e infraestruturas em zonas de elevado risco de inundações e galgamentos costeiros atendendo aos efeitos das alterações climáticas.
nT.MA 18	Promover a execução de ações de manutenção e/ou novas obras de proteção do litoral, dirigidas à proteção de aglomerados urbanos e infraestruturas, nomeadamente portuárias, assegurando que as intervenções são planeadas com base nos cenários para as alterações climáticas mais atualizados e de acordo com as projeções previstas a longo prazo.
nT.MA 19	Assegurar a concretização das normas e medidas propostas no PROF-RAM, em articulação com os PMOT, essencialmente as relacionadas com a prevenção de incêndios florestais/rurais, nomeadamente: gestão de combustíveis e da modificação estrutural da floresta em áreas sob gestão pública; manutenção da rede viária e rede divisional florestal, bem como o seu adensamento em zonas de elevada suscetibilidade a incêndios e de difícil acesso; aumento da disponibilidade de armazenamento de água em espaço florestal em zonas de elevada suscetibilidade a incêndios; incremento das ações de vigilância através do Corpo de Polícia Florestal nas épocas mais críticas, nomeadamente com alocação de verbas e capacitação técnica.

Ilha de Porto Santo

nT.PS 1	Transpor as Áreas Complementares da EER para a escala municipal tendo como referências: a) As áreas com risco potencial significativo de inundação identificadas no Plano de Gestão de Riscos de Inundações da RAM (PGRIRAM), e respetivas zonas de inundação para um período de retomo de 100 anos. b) A RAN e a REN: deverão ser integradas as áreas abrangidas pelos regimes específicos destas reservas. c) Os geossítios: deverão ser incluídos os identificados e delimitados na RAM, como áreas de património geológico a preservar. d) A faixa costeira: deverão ser incluídas as áreas de elevada importância para a conservação da natureza e da biodiversidade, designadamente as arribas e respetivas faixas de proteção e as águas costeiras identificadas no Plano de Gestão da Região hidrográfica da RAM como “águas costeiras em zonas de proteção de habitats e espécies”, bem como outras que venham a ser identificadas como essenciais a proteger no âmbito do Programa da Orla Costeira do Porto Santo.
nT.PS 2	Promover em sede de PDM a consolidação urbana, dando-se prioridade à colmatação de vazios e à densificação compatível com as características do território e funções dominantes, em detrimento da ocupação extensiva e fragmentada.
nT.PS 3	Garantir em sede de PDM que todo o território da ilha é coberto por normas de uso do solo.
nT.PS 4	Orientar a ocupação do setor poente da cidade Vila Baleira, entre as praias e a Estrada Regional n.º 111, de forma a garantir a permeabilidade da frente edificada e a multiplicidade de acessos públicos à orla costeira, a concretizar de PMOT de acordo com as orientações do POC.
nT.PS 5	Garantir em sede de PMOT a multifuncionalidade do tecido urbano através da distribuição territorial dos novos empreendimentos turísticos em articulação com as funções habitacionais e os serviços existentes.
nT.PS 6	Promover em sede de PMOT e no licenciamento dos estabelecimentos hoteleiros, ou através de incentivos às empresas do setor turístico, a diversificação das tipologias de alojamento turístico, equilibrando o número de camas disponíveis em estabelecimentos hoteleiros do tipo “resort com tudo incluído” com aqueles que favorecem a utilização da restauração e serviços locais.
nT.PS 7	Acolher em sede de PMOT as condições territoriais necessárias ao reforço da operacionalidade do Aeroporto de Porto Santo, de modo que este possa assumir, em pleno, a sua vocação de alternativa ao Aeroporto Cristiano Ronaldo.
nT.PS 8	Reforçar a monitorização da dinâmica costeira e dos riscos de erosão costeira e galgamento nas praias marítimas atendendo aos efeitos das alterações climáticas, em consonância com as determinações do PDM e do POC.
nT.PS 9	Intervir em articulação com as determinações do PDM e do POC, para minimizar situações de risco através da reposição e da reabilitação do sistema dunar e da eliminação de obstáculos existentes.

4. INDICADORES DE AVALIAÇÃO

No presente capítulo apresentam-se os indicadores qualitativos e quantitativos que suportam a avaliação regular da implementação do PROTRAM, servindo de base à elaboração de Relatórios de Estado do Ordenamento do Território e à fundamentação da sua alteração ou revisão.

Os indicadores do PROTRAM baseiam-se nos indicadores identificados no âmbito do processo de Avaliação Ambiental Estratégica, devendo ser ajustados/ confirmados com a conclusão do mesmo.

Por outro lado, foram considerados como referência os indicadores de monitorização do PNPOT na medida em que todos aqueles que se relacionam de algum modo com o conteúdo do PROTRAM foram integrados ou são semelhantes aos indicadores aqui enunciados, embora nem sempre com a mesma relevância. Com efeito, alguns dos indicadores do PNPOT integram a lista de indicadores de avaliação do PROTRAM e outros constituem indicadores de desenvolvimento.

Os quadros seguintes sistematizam a proposta de indicadores do PROTRAM, sendo o primeiro relativo aos indicadores nucleares do PROTRAM, agrupados em função dos objetivos apresentados no capítulo 1, e o segundo outros indicadores de desenvolvimento.

Quadro 2 – Indicadores de avaliação do PROTRAM

Objetivos do PROTRAM	Indicadores	Unidade
Contribuir para o desenvolvimento económico e social da Região, tirando partido da sua posição geoestratégica	1. Evolução do valor acrescentado bruto, pessoas ao serviço e empresas nos concelhos da RAM	%
	2. Pessoal ao serviço por município nos estabelecimentos hoteleiros	N.º
	3. Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros por concelho	N.º
	4. Unidades de alojamento local por concelho	%
	5. População ativa por concelho	N.º
	6. População empregada por concelho	%
	7. Taxa de desemprego por concelho	%
	8. Alterações da dinâmica migratória/ regresso de migrantes	N.º
	9. Ganho médio mensal e disparidade concelhia no ganho médio mensal	€; %
	10. População residente por nível de escolaridade, por concelho	N.º
	11. Dormidas nos estabelecimentos hoteleiros, por concelho	N.º
	12. Voos desviados para Porto Santo	N.º
	13. Ligações marítimas mensais entre o Porto Santo e a Madeira	N.º
	14. Ligações marítimas mensais entre o Porto Santo e o Continente	N.º
Promover a integração de políticas setoriais e de instrumentos de gestão territorial num quadro de governança eficiente e monitorizada	15. Projetos que contribuem para o ordenamento do espaço marítimo (mapeamento de atividades humanas e biodiversidade/análises de conflitos e custo-benefício)	N.º
	16. Estudos e planos previstos no PROTRAM concluídos	N.º
	17. Protocolos intersectoriais assinados	N.º
	18. Contratos de planeamento publicados	N.º
	19. Conteúdos integrados na plataforma comum de dados de suporte à gestão e monitorização da zona costeira	N.º

Objetivos do PROTRAM	Indicadores	Unidade
Contribuir para a salvaguarda, qualificação e valorização dos recursos naturais, paisagísticos e culturais, incluindo o recurso solo, potenciando as atividades turísticas, agrícolas e florestais	20. Entidades participantes no Observatório do Território	N.º
	21. Visualizações das plataformas	N.º
	22. Ações de sensibilização e divulgação de boas práticas em ordenamento do território	N.º
	23. Redução da captação de RSU	%
	24. Superfície florestal natural e cultivada	ha
	25. Áreas e principais produções agrícolas, vinho e agroindustriais	ha; t; hl
	26. Pesca descarregada	kg; €
	27. Evolução do uso do solo, por classe de ocupação	ha; %
	28. Área edificada em zonas naturais e domínio público hídrico (áreas com elevado valor ecológico e/ou paisagístico)	ha; % da AI
	29. Ocupação das diversas espécies florestais	ha; %
	30. Plantação de área florestal de produção e de proteção, nos últimos 30 anos (em periodicidade a definir de acordo com os dados disponíveis)	ha; %
	31. Solo abrangido pela Rede Fundamental de Conservação da Natureza	%
	32. Habitats e espécies protegidas abrangidas por legislação nacional e comunitária	N.º/ha
	33. Miradouros e pontos de interesse paisagístico	N.º
	34. Percursos pedestres homologados e/ou municipais	km
	35. Ações de preservação e/ou valorização da paisagem e/ou património	N.º; €
	36. Evolução dos navios de cruzeiro que entraram nos portos da RAM	N.º
	37. Consumo de água per capita	hm3/ano
	38. Captação de água	hm3/ano
	39. Área de Reserva Agrícola Nacional por concelho	ha
	40. Evolução do estado das massas de água de superfície e subterrâneas de acordo com a Lei da Água	Evolução do estado final das massas de água
	41. Ocorrência de incidentes naturais nos últimos 10 anos	Tipologia de ocorrência, custos, n.º de pessoas e área afetadas, por ano
	42. Qualidade das águas balneares, segundo a classificação estabelecida pela Diretiva 7/2006/CE	Qualidade das águas balneares
	43. Ocorrência de acidentes tecnológicos nos últimos 10 anos	N.º; localização
	44. Áreas de risco e respetiva ocupação humana (cheias e inundações rápidas, inundações e galgamentos costeiros, movimentos de massa em vertentes, etc.)	Área e % de território afeto a cada classe de risco
	45. Estudos e/ou projetos no domínio do ordenamento do território, do urbanismo e da requalificação ambiental, com análise de vulnerabilidade aos riscos naturais	N.º e área abrangida por tipo de riscos
	46. Planos e / ou projetos com orientações no que se refere a medidas de adaptação às alterações climáticas, nos últimos 5 anos	N.º
	47. Projetos de construção ou reforço de infraestruturas de prevenção contra riscos naturais extremos	N.º; descrição; análise da
Promover um modelo de povoamento que minimize a vulnerabilidade a riscos naturais e que garanta uma ocupação sustentável do litoral		

Objetivos do PROTRAM	Indicadores	Unidade
Promover a consolidação das redes de transportes, infraestruturas e equipamentos e um sistema urbano equitativo no acesso a bens e serviços		diminuição do nível de risco
	48. Produção de energia elétrica por tipologia e consumo por setor	GWh; kwh
	49. Distribuição espacial das atividades económicas	Evolução do n.º de empresas por setor de atividade, por concelho
	50. Novos equipamentos públicos de utilização coletiva, por concelho	N.º por tipologia
	51. Taxa de cobertura das respostas para a 1.ª Infância (creche e ama)	%, por município / RAM
	52. Taxa de cobertura das principais respostas sociais à deficiência ou incapacidade (para as Crianças, Jovens e Adultos)	%, por município / RAM
	53. Taxa de cobertura das principais respostas sociais para as Pessoas Idosas	%, por município / RAM
	54. Nível de atendimento em abastecimento de água	%, por município / RAM
	55. Índice de água segura	%, por município
	56. Nível de atendimento em drenagem de águas residuais	%, por município / RAM
	57. Níveis de atendimento em tratamento de águas residuais	%, por município / RAM
	58. Retoma de Resíduos recolhidos seletivamente por habitante	(kg/hab)
	59. Circulações diárias entre municípios das vertentes Norte e Sul da Ilha da Madeira	N.º
	60. Extensão de rede ciclável estruturante por município	km
	61. Interfaces municipais criadas que assegurem articulação com a rede intermunicipal	N.º
	62. Extensão de vias qualificadas, por concelho	km
	63. Evolução da procura de transportes públicos, por concelho	N.º utentes/ano
	64. Tempos de acesso aos serviços públicos de interesse geral, por concelho	Min.
	65. Plano Diretores Municipais revistos (após entrada em vigor do PROTRAM)	N.º
	66. Planos de Urbanização e de Pormenor elaborados/revistos (após entrada em vigor do PROTRAM)	N.º
	67. Áreas do solo urbano reclassificadas como solo rústico ao abrigo dos PMOT	Ha
	68. Municípios com transposição da Estrutura Ecológica Regional	N.º
	69. Novas edificações em solo rústico	N.º
	70. Áreas de reabilitação urbana e operações de reabilitação urbana	N.º
	71. Densidade habitacional das áreas classificadas como solo urbano, por concelho	Hab/ha
	72. PMEPC e PPVIF articulados com os PMOT	N.º
Constituir um quadro de referência para o ordenamento do território a nível municipal		

Quadro 3 – Outros indicadores de desenvolvimento do PROTRAM

1. Percentagem de área com ecossistemas e serviços mapeados e avaliados, por concelho
2. Fragmentação da paisagem, por concelho
3. Variação do coberto vegetal em áreas de montanha, por concelho
4. Índice de escassez, por bacia hidrográfica
5. Extensão da costa em situação crítica de erosão
6. Evolução dos usos (agrícola, florestal e áreas artificializadas) nas áreas estratégicas para recarga de aquíferos, por concelho
7. Acessibilidade Geográfica, por concelho
8. Índice de Sinuosidade Ponderado, por concelho
9. Acessibilidade Estrutural, por concelho
10. Capacidade total dos cabos submarinos amarrados em Portugal
11. N.º de conexões de internet por 100 000 habitantes
12. Acessos à internet em banda larga por 100 habitantes (%)
13. Extensão da Rede Hidrográfica Valorizada
14. Percentagem de teor de carbono no solo, por concelho
15. Taxa das exportações de bens e produtos, por concelho
16. N.º de utentes sem médico de família atribuído, por concelho
17. Taxa de utilização de consultas médicas pela população inscrita, por concelho
18. N.º de internamentos evitáveis, por concelho
19. Camas da Rede Nacional de Cuidados Continuados por 1.000 habitantes ≥ 65 anos, por concelho
20. Variação da população, por concelho
21. Crescimento natural, por concelho
22. Taxa de população idosa, por concelho
23. Taxa de retenção escolar, por concelho
24. Taxa de fecundidade, por concelho
25. Taxa de retenção escolar, por concelho
26. Taxa de sucesso escolar, por concelho
27. N.º médio de alunos por computador com ligação à internet no ensino básico e secundário, por concelho
28. Taxa de crianças e jovens em risco, por concelho
29. Produto Interno Bruto
30. Número de empresas gazetas, por concelho
31. N.º de projetos PT2020, LIFE, Horizonte 2020, e outros enquadrados nos eixos de economia circular, economia verde, economia azul, consumo e produção sustentável, entre outros.
32. Proporção da despesa em investigação e desenvolvimento (I&D) no PIB
33. Evolução da produtividade, por concelho
34. Taxa das exportações de bens e produtos no PIB
35. Proporção de exportações de produtos e bens de alta tecnologia
36. Evolução das exportações de bens agroalimentares no total de exportações, por concelho
37. N.º de fogos do parque habitacional com apoio público, por concelho

- 38. Eficiência hídrica nas explorações agrícolas apoiadas, por Bacia Hidrográfica
- 39. Área povoada com novas espécies após incêndio, por concelho
- 40. Área ardida, por concelho
- 41. Aglomerados populacionais e áreas empresariais adaptadas ao regime de fogo, por concelho
- 42. Municípios com cartografia de risco atualizada que tenha em conta cenários climáticos, por concelho
- 43. Área edificada na zona costeira, por concelho
- 44. Área de regadio infraestruturada realizada por concelho

