

Plano Integrado e Estratégico dos Transportes da RAM – 2014/2020



Apresentação Pública do Plano de Ação

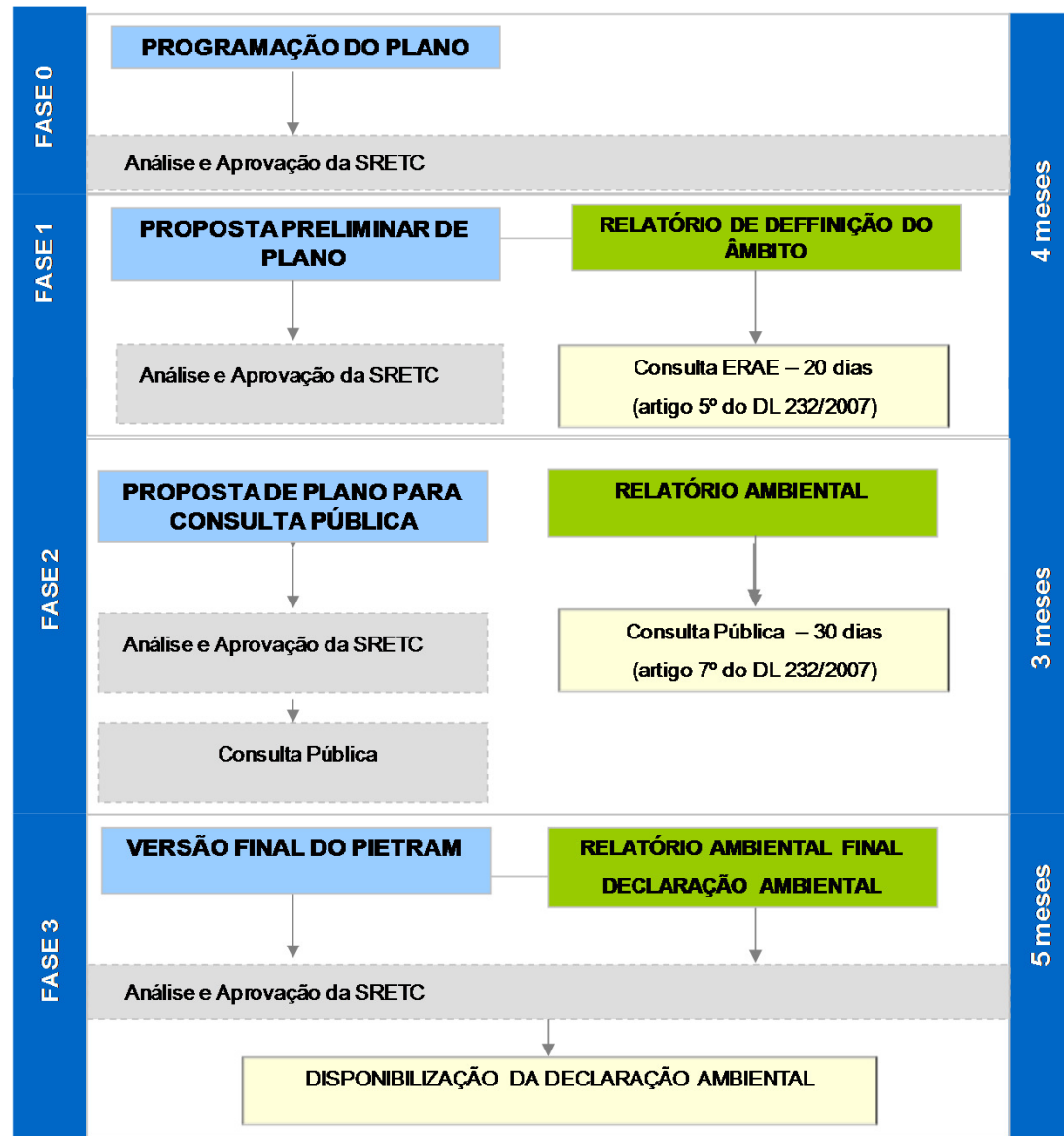
Funchal, 3 de maio 2016

Enquadramento



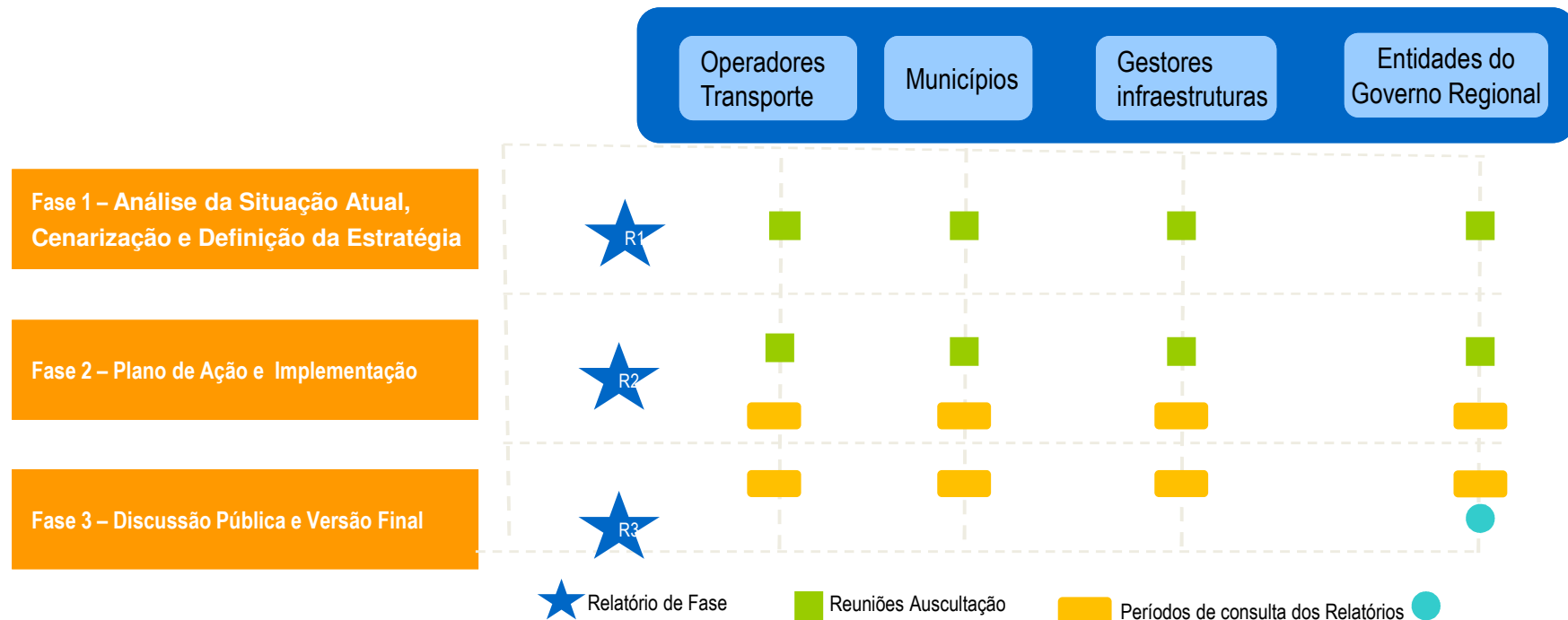
- **Plano orientador para os investimentos no setor dos transportes** (aéreos, marítimos e terrestres) na RAM e um instrumento de articulação da atividade do governo regional com a de outras entidades do setor;
- Define uma estratégia - plano de ação, que contém os objetivos e as medidas a implementar, apresenta um plano de investimento e fontes de financiamento;
- A sua elaboração resultou de uma condicionalidade *ex-ante* imposta pela UE no âmbito do período de programação 2014-2020.

Faseamento

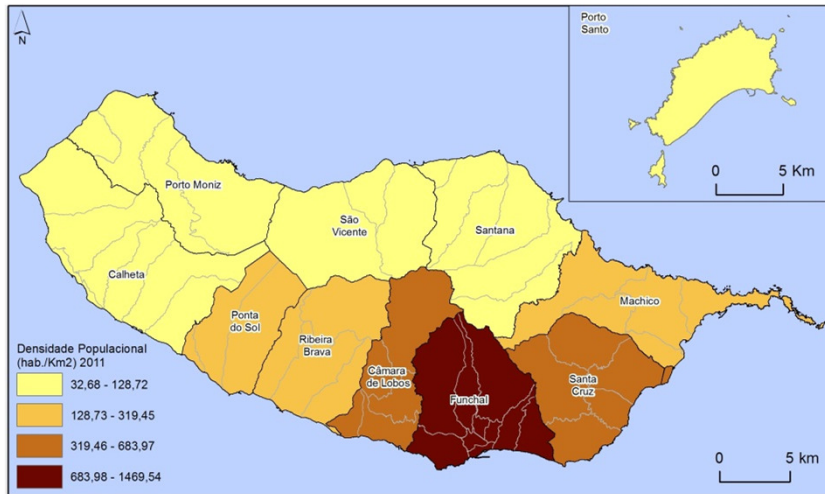


Acompanhamento e Participação

- Processo de elaboração participado em todas as fases por um vasto conjunto de entidades do setor;
- Realizaram-se reuniões de acompanhamento e momentos de consulta pública e às entidades.



Dinâmicas Demográficas | Atuais (Censos 2011)

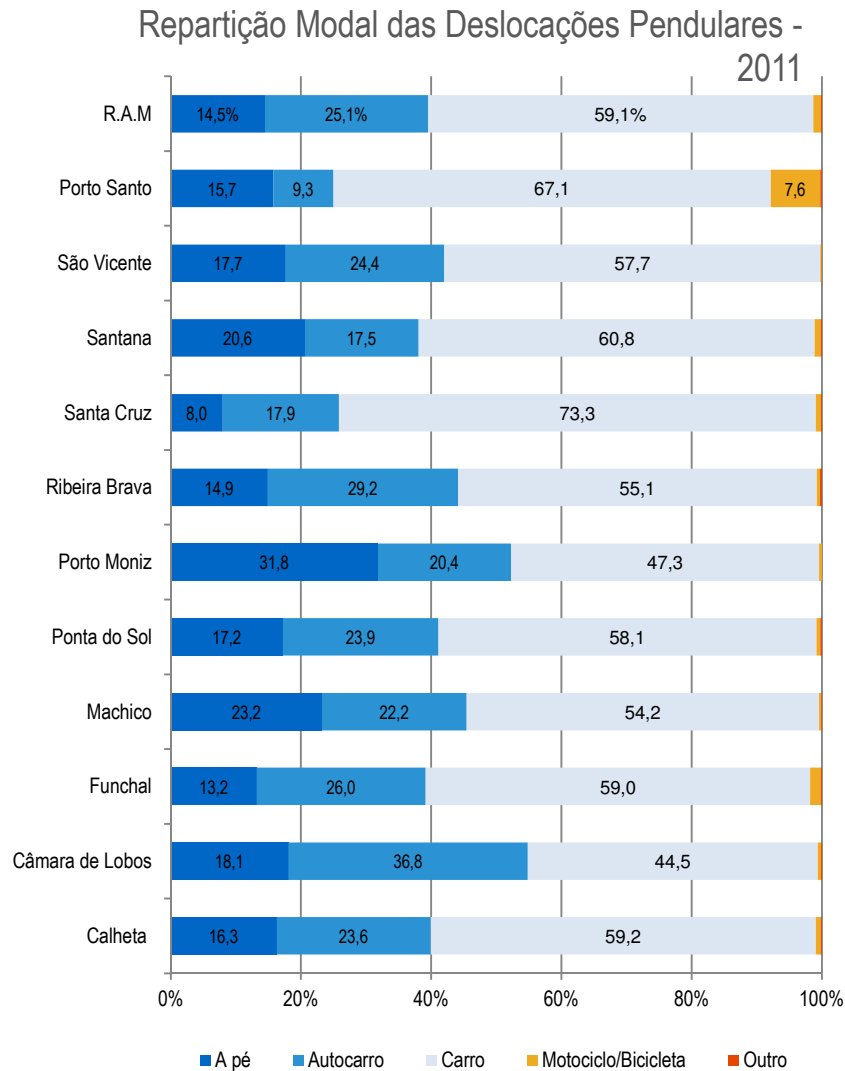


- 267,9 mil hab na RAM;
- 112,0 mil hab no Funchal (41,8%)
- 43,0 mil hab em Santa Cruz (16,1);
- 35,7 mil hab em Câmara de Lobos (13,3%).



- Rede urbana macrocéfala polarizada pela cidade do Funchal. Mancha urbana continua a leste e oeste do Funchal;
- Novas infraestruturas rodoviárias para a coesão da rede urbana regional.

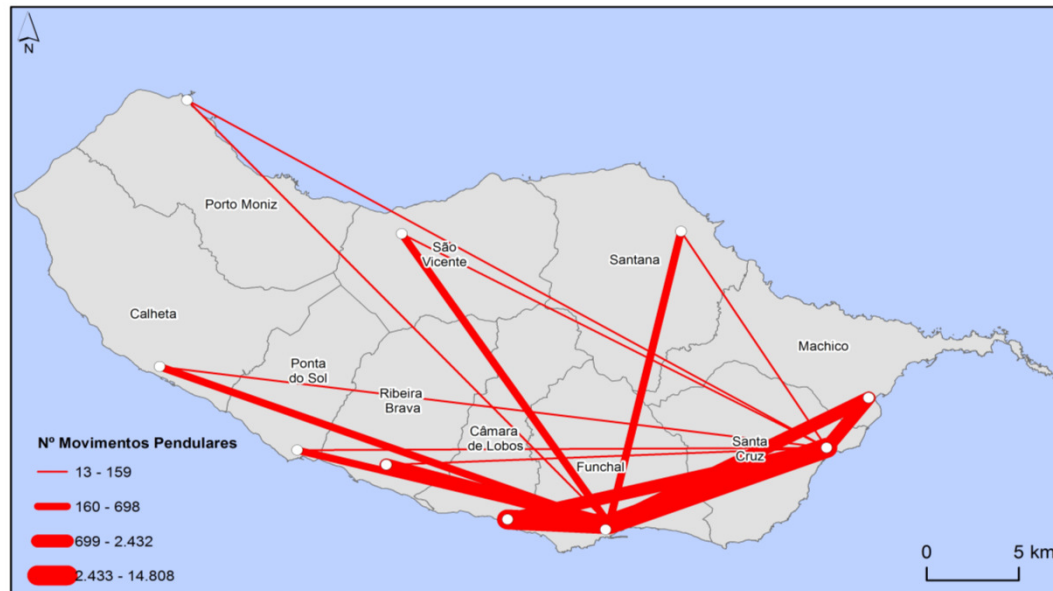
Mobilidade | Tendências Recentes



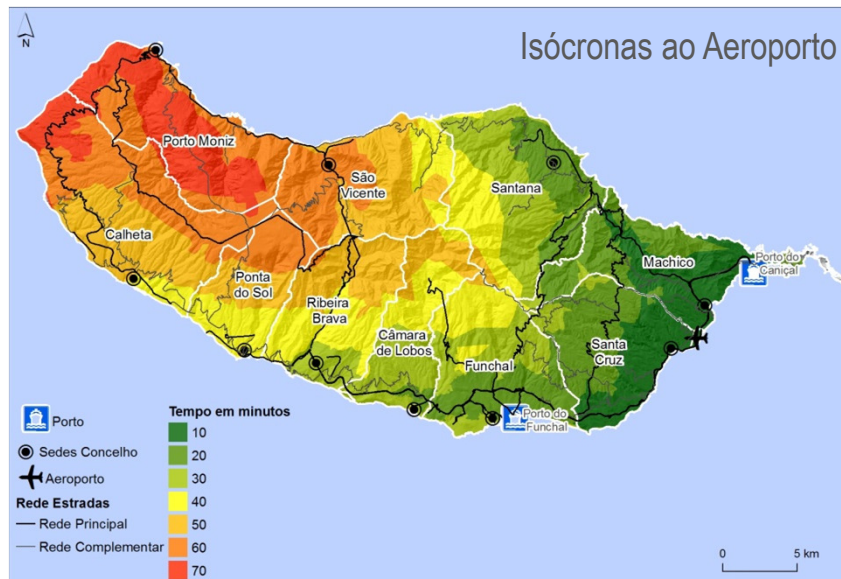
- **155 mil residentes** realizavam viagens pendulares;
- **76% intraconcelhias** e 24% interconcelhias;
- **Aumento de 33%** das deslocações interurbanas entre 2001/2011;
- **Repartição modal:**
 - 59,1% em TI (+ 22,7% que em 2001);
 - 25,1% em autocarro (-11,2% que em 2001);
 - 14,5% a pé (-11,1% que em 2001).

Mobilidade | Dependências Funcionais - 2011

- Peso muito significativo das **viagens interconcelhias** nos municípios de **Câmara de Lobos (43%), Machico (30%) Ribeira Brava (32%), Santa Cruz (51%)**;
- Principais deslocações interurbanas:
 - > 2 400 desl.: Funchal – Santa Cruz; Funchal – Câmara de Lobos ; Funchal- Machico;
 - 1 500- 2400 desl.: Machico – St^a Cruz, Ribeira Brava- Funchal.



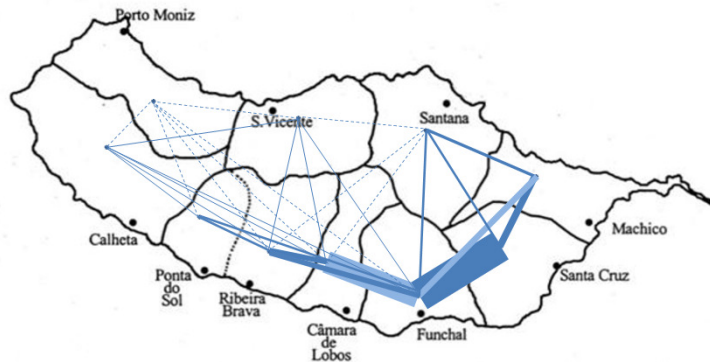
Acessibilidades Rodoviárias



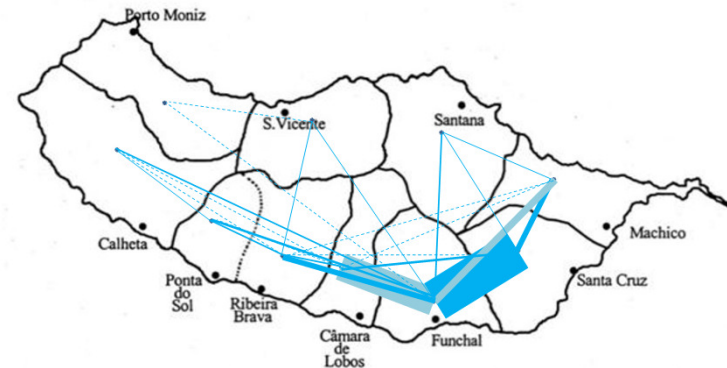
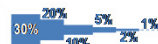
- **Concelhos do setor norte com tempos de deslocação elevados ao Funchal, ao Porto do Caniçal e ao aeroporto.**
- **Traçado muito sinuoso de algumas vias no setor norte, devida à natureza orográfica da ilha e que se refletem em tempos de deslocação elevados entre algumas ligações e colocam problemas de segurança rodoviária.**

Transporte Público | Oferta

- Estrutura de Oferta ajustada à procura interconcelhia em Dia Útil



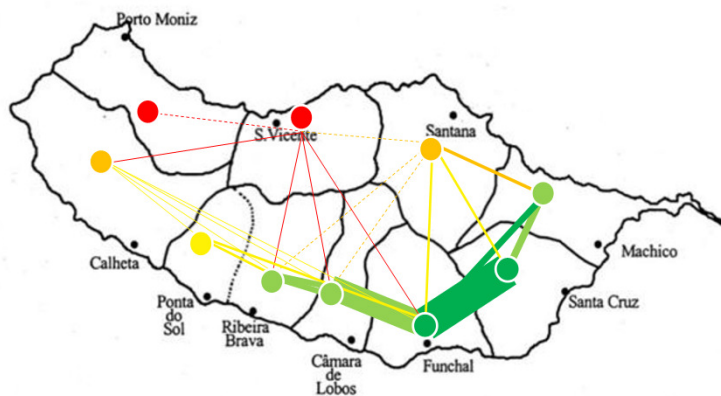
Peso no total de ligações existentes em Dia Útil entre concelhos (Rede Atual)



Peso no total de dependências pendulares entre concelhos (Censos 2011)



- Quebras de oferta global relevantes fora de Dia Útil



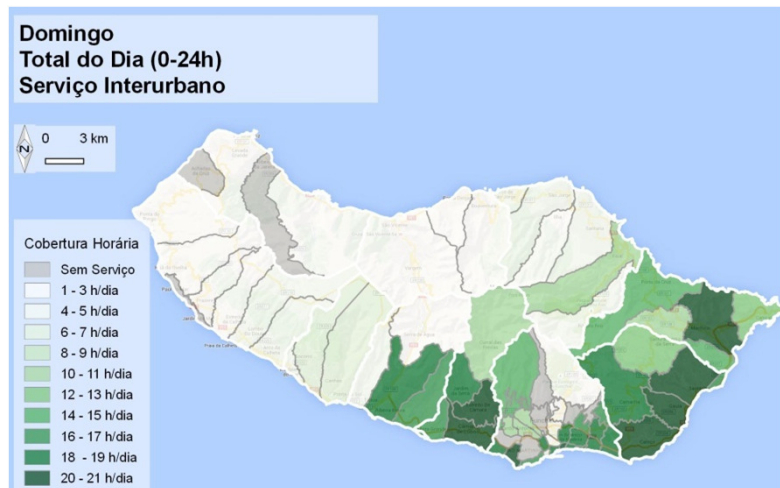
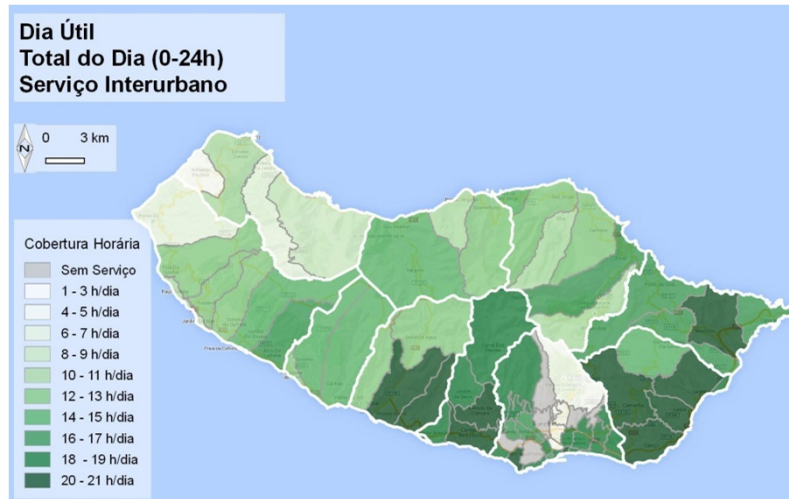
Rácio Domingo/Dia Útil:

- > 45% (dark green)
- 35-45% (green)
- 25-35% (yellow-green)
- 25-15% (yellow)
- <15% (red)

● Ligações internas ao concelho
— Ligações entre concelhos

- 38% no caso do número de circulações/dia (1.644 circulações ao Domingo)
- 48% no volume de veículos.km produzidos (perto de 16.500 vkm/dia ao Domingo).

Transporte Público | Oferta



- Cobertura espacial e temporal da rede TPR com debilidades fora de Dia Útil;
- Tempos de TPR pouco competitivos com o TI.

RÁCIO DE TEMPO DE VIAGEM TPR/TI	Calheta	Câmara de Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana
Calheta									
Câmara de Lobos	3,1								
Funchal	3,1	1,4							
Machico	3,2	2,5	1,7						
Ponta do Sol	3,5	2,4	2,2	2,9					
Porto Moniz	2,3	2,8	2,8	2,9	2,9				
Ribeira Brava	3,5	1,5	1,6	2,6	2,2	2,5			
Santa Cruz	3,3	2,4	1,5	1,6	3,0	3,0	2,6		
Santana	2,9	2,6	2,2	2,3	2,8	4,3	2,6	2,5	
São Vicente	3,4	2,3	2,1	2,6	2,8	1,8	1,6	2,7	4,0

Transporte Público | Intermodalidade



- **Elevada idade média da frota (2014):**
 - SAM – 21,3 anos;
 - Rodoeste – 16,8 anos; - Moinho – 20 anos;
 - CCSG – 25 anos; - HF – 18 anos.
- **Escassa informação ao público:**
 - Nas paragens e postos de turismo;
 - Inexistência de informação integrada.
- **Deficientes condições de acolhimento em algumas paragens;**
- **Fraca intermodalidade entre o TI e o TP;**
- **Ausência de um tarifário intermodal.**

Transporte Aéreo | Principais debilidades



- **Elevado preço das tarifas** na ligação Madeira – Continente;
- **Ausência de ligações diretas** entre o **Porto Santo** e o **Continente** no período de inverno;
- **Oferta insuficiente** em alguns períodos do ano na ligação **Madeira – Porto Santo**.

Transporte Marítimo | Principais debilidades



- **Interrupção do serviço público** de transporte marítimo regular de passageiros inter-ilhas cerca de 1 mês/ano para manutenção do ferry.
- **Custos elevados para recuperar e manter as infraestruturas marítimo-portuárias** (principais e secundárias) em adequadas condições de operacionalidade e segurança.
- Responsabilidade de **gestão na maioria dos portos secundários concentrada** na APRAM.

Desafios | Transporte Público



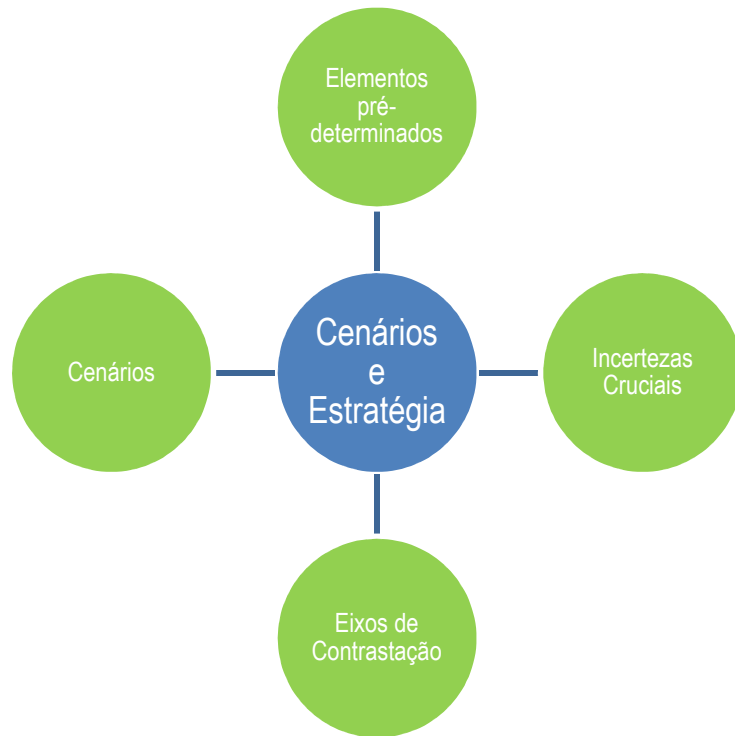
- Novo Regime do Serviço Público de Transporte de Passageiro;
- Diretivas europeias que obrigam à contratualização dos serviços;
- Próximo Quadro Comunitário de Apoio que valoriza:
 - Eixo 4 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores;
 - Eixo 5 - Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos;
 - Eixo 6 - Promover transportes sustentáveis e eliminar estrangulamentos nas redes de infraestruturas.

Desafios | Transporte Marítimo



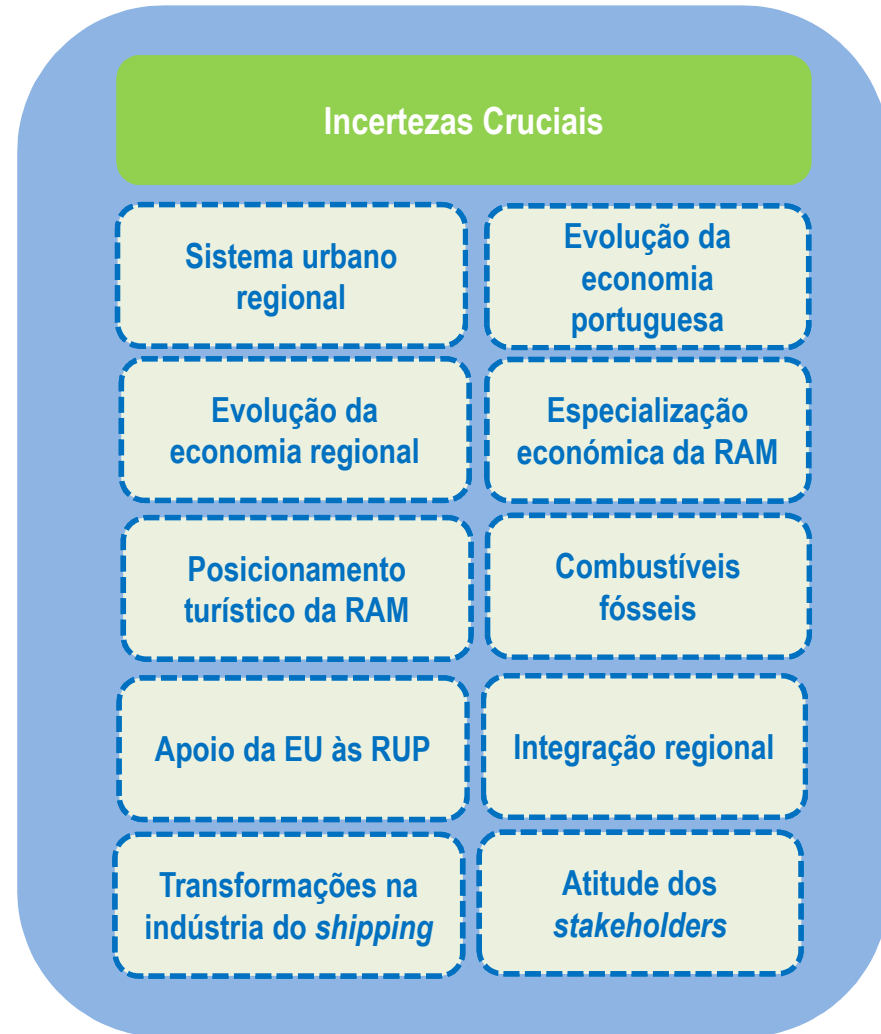
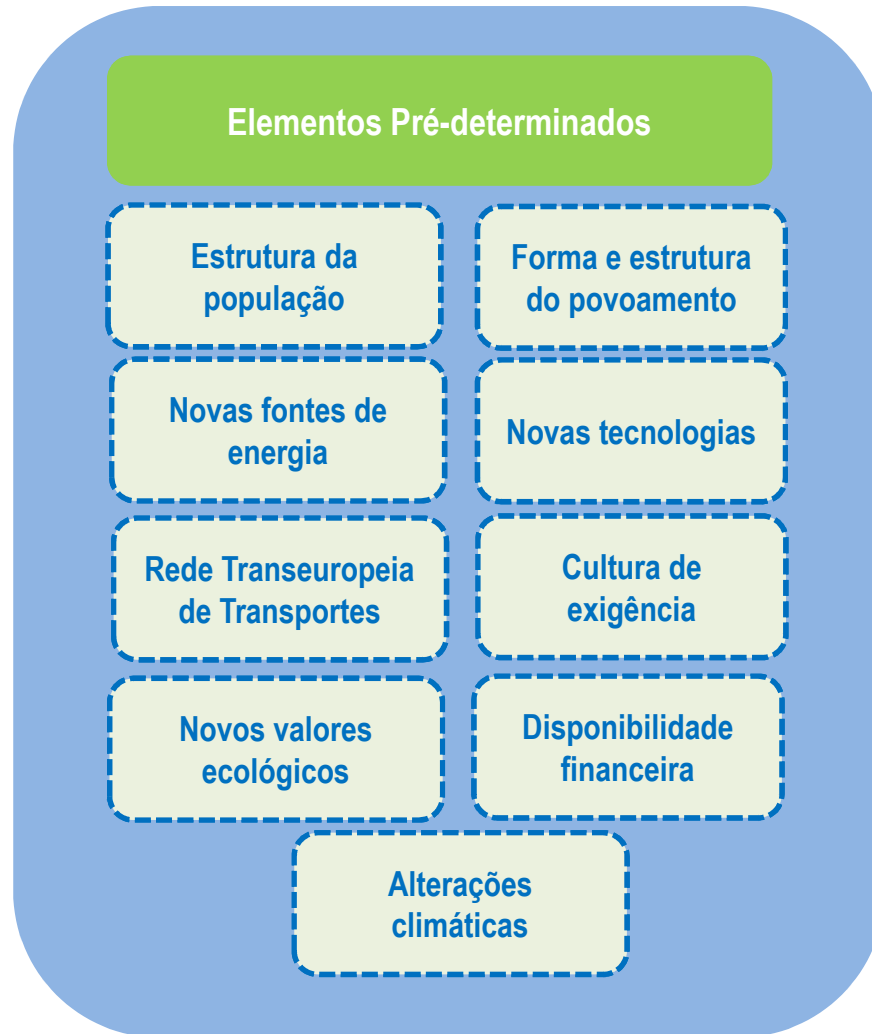
- Renegociação do Programa Madeira 14-20 procurando apoio financeiro para **reabilitar e manter as infraestruturas marítimo-portuárias da RAM.**
- **Captação de novas linhas de navios de cruzeiro** tirando partido da tendência global de crescimento do setor.
- Criação de uma linha regular de transporte marítimo de passageiros e carga rodada de **ligação ao continente português.**
- Expansão e crescimento da **atividade marítimo-turística nos portos secundários.**

Cenários e Definição da Estratégia



- **Elementos pré-determinados (EPD)**, correspondem a grandes tendências de natureza interna e externa com influência no Sistema de transportes;
- **Incertezas cruciais (IC)**, relacionadas com os EPD e cujo comportamento future não é previsível;
- **Eixos de contrastação**, que correspondem a *clusters* de IC;
- **Cenários**, que correspondem a futuros alternativos de evolução do sistema de transportes da RAM.

Elementos Pré-Determinados e Incertezas Cruciais



Cenários



- **Cenário de continuidade** – traduz o prolongamento das tendências atuais;
- **Cenário otimista** - reflete um cenário eminentemente desejável, em que são invertidas as condicionantes à mobilidade interna e à conectividade externa através da concretização de projetos e ações ancorados nos objetivos de promoção de eficiência energética e ambiental do sistema de transportes.
- **Cenário de referência** – estabelece um cenário simultaneamente desejável e exequível, em que a afirmação da sustentabilidade do sistema de transportes é alcançada de forma gradual e sustentada.

Objetivos Estratégicos



I - Melhorar as acessibilidades externas da RAM

II - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias

III - Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana

IV - Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes

V - Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes

EFICIÊNCIA
energética e
ambiental
Inclusão
social
Modos suaves
Transportes
públicos
Mobilidade sustentável

AUMENTAR
Segurança
MELHORAR
mercadorias
turistas e
de residentes,
Mobilidade
Governância
intrarregional
interregional e
Acessibilidade

PROMOVER

I - Melhorar as Acessibilidades Externas da RAM

Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes



Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros



Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional



II - Melhorar as Condições de Mobilidade Intrarregional de Pessoas e Mercadorias

Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura



Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas



Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada



Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados



III - Garantir a Adequação do Sistema de Transportes às Necessidades de Mobilidade Urbana

Diretrizes para a organização da melhoria da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia



Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes



Utilização dos modos suaves nas deslocamentos urbanos incentivada



Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhoradas



IV - Melhorar a Eficiência Energética e Ambiental e a Segurança no Setor dos Transportes

Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada



Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados



V - Melhorar a Governância do Setor dos Transportes

Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado



Capacidade de atuação da RAM na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada



Sustentabilidade financeira do setor melhorada



Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com políticas em áreas de fronteira



Apostas Estratégicas | Acessibilidades



Conclusão das infraestruturas da **rede rodoviária regional**

Reforço da **conetividade** entre as redes regional e local

Aposta na **manutenção** das infraestruturas da **rede regional**

Apostas Estratégicas | Transporte Aéreo



Incentivo de **abertura a novas rotas**

Incentivo a **parcerias** entre o gestor das infraestruturas, as companhias aéreas e os operadores turísticos

Melhoria das condições de conforto no Aeroporto da Madeira

Apostas Estratégicas | Transporte Público



LOJA MOBILIDADE
CALDAS DA RAINHA



Melhoria da atratividade das redes de TP

Contratualização da rede de TP

Implementação de um sistema de tarifário intermodal e de bilhética integrada

Melhoria das condições de transbordo e de acolhimento dos passageiros

Aposta no reforço da informação ao público

Hierarquização da Rede de Transportes Públicos



- Aumentar a competitividade face ao transporte individual (tempos de percurso);
- Não reduzir a cobertura espacial atual;
- Caminhar para o cumprimento do RJSPTP

Hierarquização da Rede de Transportes Públicos

Rede Estruturante

(centrada no Funchal):

- **Serviços Rápidos** (ligações diretas sobre vias de maior performance);
- **Serviços Regionais** (Extensão de serviços rápidos sobre outras vias com serviço de distribuição ao longo do corredor).

Rede Complementar

- **Serviços Suburbanos**, (Ligações Funchal e a sua coroa urbana – principais aglomerados de Santa Cruz e Câmara de Lobos);
- **Serviços Locais** (Operação em bolsa específica articulado em pontos chave com os níveis superiores. Possibilidade de transporte flexível).



Melhoria das Condições de Transbordo em Pontos - Chave da Rede



Apostas Estratégicas | Transporte Marítimo



Reforço da competitividade dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo, para responder com maior eficácia, segurança e qualidade de serviço a nível do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros.

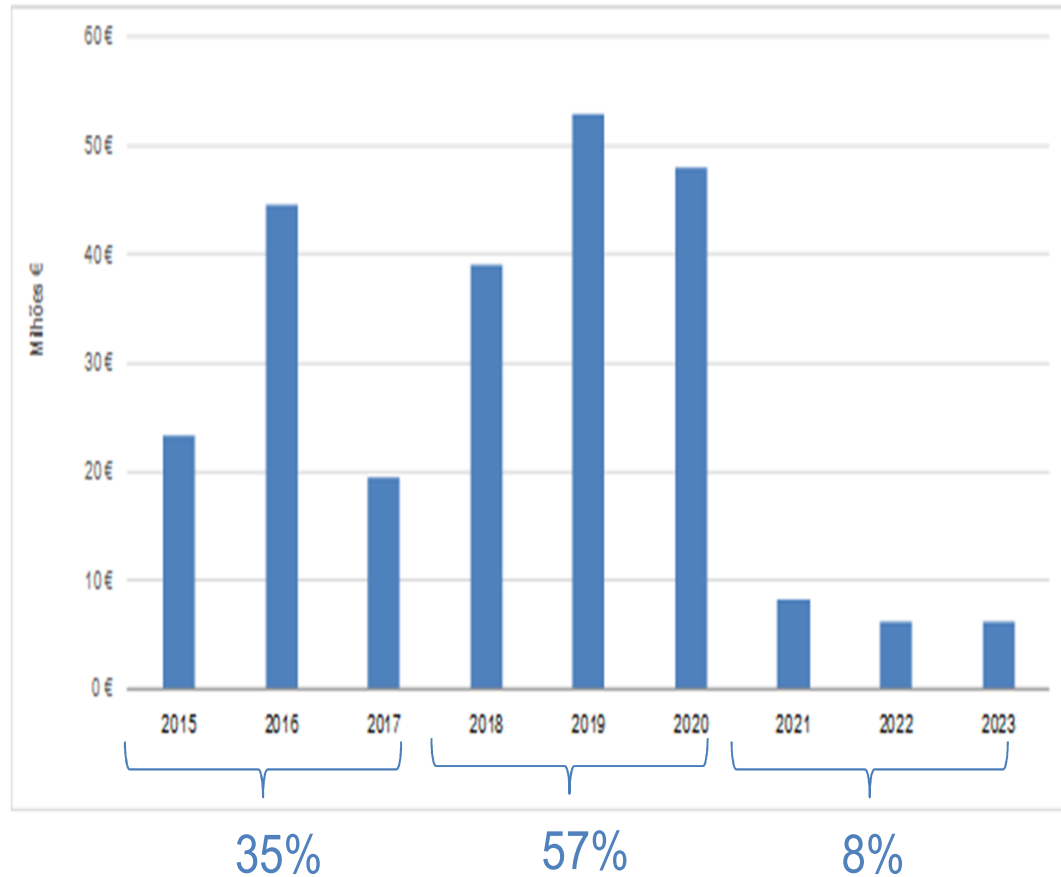
Apostas Estratégicas | Outros domínios

Aposta na **mobilidade urbana sustentável** –
redução da quota do TI e aumento da quota do
TP e dos modos suaves

Melhoria da eficiência energética e ambiental
do sistema de transportes

Reforço da capacitação da RAM no plano dos
recursos humanos e tecnológicos

Programa de Execução e Investimento



- Investimento total de 248 milhões de euros.

Plano de Monitorização



- Plano em que são avaliados os resultados de implementação das medidas e a sua pertinência, através da definição de indicadores e das metas a atingir.

INDICADORES

Realização

Resultado

Questões...



Obrigado...

