

# Plano Integrado Estratégico de Transportes da Região Autónoma da Madeira (PIETRAM) – 2014/2020



## Relatório Final Volume II- Estratégia e Plano de Ação (Versão para Consulta Pública)

Fevereiro de 2016



**CONSULMAR**



**FIGUEIRA DE SOUSA**  
TRANSPORTES E MOBILIDADE





## ÍNDICE

<b>1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....	<b>7</b>
1.1. ENQUADRAMENTO .....	7
1.2. CONTEXTO E OBJETIVOS.....	7
1.3. METODOLOGIA E FASEAMENTO.....	9
1.4. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE DOCUMENTO .....	9
<b>2. CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS (HORIZONTE 2020)</b> .....	<b>11</b>
2.1. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO.....	11
2.2. IDENTIFICAÇÃO DOS ELEMENTOS PRÉ-DETERMINADOS.....	11
2.3. IDENTIFICAÇÃO DAS INCERTEZAS CRUCIAIS .....	13
2.4. EIXOS DE CONTRASTAÇÃO .....	16
2.5. DEFINIÇÃO DE CENÁRIOS .....	17
2.6. EVOLUÇÃO DO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES NO CONTEXTO DOS CENÁRIOS .....	21
<b>3. VISÃO FUTURA E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO</b> .....	<b>29</b>
3.1. ENQUADRAMENTO E VISÃO.....	29
3.2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES.....	29
3.3. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS.....	34
<b>4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS E MEDIDAS</b> .....	<b>51</b>
4.1. ENQUADRAMENTO .....	51
4.2. OBJETIVO ESPECÍFICO 1.1 – PORTOS PRINCIPAIS EFICIENTES E BEM INTEGRADOS NO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES .....	51
4.3. OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2 – CONETIVIDADE MARÍTIMA REFORÇADA PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS .....	54
4.4. OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3 – SISTEMA AEROPORTUÁRIO CAPACITADO PARA RESPONDER AOS DESAFIOS DE REFORÇO DA COMPETITIVIDADE ECONÓMICA REGIONAL .....	55
4.5. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1 – PORTOS SECUNDÁRIOS REABILITADOS E CAPACITADOS PARA RESPONDER ÀS ESPECIFICIDADES E DINÂMICAS DA PROCURA.....	58
4.6. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2 – CONDIÇÕES DE MOBILIDADE INTER-ILHAS MELHORADAS.....	60
4.7. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3 – CONETIVIDADE DA REDE RODOVIÁRIA REGIONAL E LOCAL REFORÇADA .....	61

4.8. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.4 – DESEMPENHO E ATRATIVIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS MELHORADO.....	70
4.9. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1 – DIRETRIZES PARA A ORGANIZAÇÃO DA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA ESTABELECIDAS E EM EFICÁCIA.....	98
4.10. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2 – MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE IMPLEMENTADAS NO QUADRO DE UMA ABORDAGEM INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTES .....	98
4.11. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3 – UTILIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES NAS DESLOCAÇÕES URBANAS INCENTIVADA.....	104
4.12. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.4 – EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE ABASTECIMENTO E DISTRIBUIÇÃO URBANA DE MERCADORIAS MELHORADA.....	108
4.13. OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1 – EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL DO SISTEMA DE TRANSPORTES MELHORADA .....	110
4.14. OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2 – NÍVEIS DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES AUMENTADOS .....	112
4.15. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.1 – QUADRO LEGAL DO SETOR DOS TRANSPORTES PERMANENTEMENTE ATUALIZADO .....	114
4.16. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.2 – CAPACIDADE DE ATUAÇÃO DA RAM NA REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES REFORÇADA.....	115
4.17. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.3 – SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO SETOR MELHORADA .....	118
4.18. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.4 – INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES E GESTÃO DA MOBILIDADE EM EFICÁCIA E ARTICULADOS COM POLÍTICAS EM ÁREAS DE FRONTEIRA .....	126
<b>5. PLANO DE AÇÃO .....</b>	<b>129</b>
5.1. ESTIMATIVA DE INVESTIMENTO.....	129
5.2. FONTES DE FINANCIAMENTO.....	137
5.3. SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES .....	144
<b>6. MONITORIZAÇÃO DO PLANO .....</b>	<b>161</b>
6.1. ENQUADRAMENTO .....	161
6.2. ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO .....	161
6.3. INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO.....	162
6.4. MONITORIZAÇÃO DA REALIZAÇÃO DAS AÇÕES.....	163
6.5. MONITORIZAÇÃO DO RESULTADO DAS AÇÕES .....	176

## FIGURAS

Figura 1.1 – Subsistemas de transportes em análise no PIETRAM .....	8
Figura 1.2 – Esquema do faseamento do processo de elaboração do PIETRAM .....	9
Figura 2.1 – Eixos de contrastação das incertezas cruciais .....	17
Figura 3.1 – Objetivos específicos relativos ao Objetivo Estratégico 1 .....	36
Figura 3.2 – Objetivos Específicos relativos ao Objetivo Estratégico 2.....	39
Figura 3.3 – Objetivos Específicos relativos ao Objetivo Estratégico 3.....	42
Figura 3.4 – Objetivos específicos relativos ao Objetivo Estratégico 4 .....	45
Figura 3.5 – Objetivos Específicos relativos ao Objetivo Estratégico 5.....	47

Figura 4.1 – Rede rodoviária principal da RAM – Existente e prevista .....	62
Figura 4.2 – Troços da atual ER 222 entre Raposeira e Fajã da ovelha.....	63
Figura 4.3 – Isócronas ao Aeroporto da Madeira.....	64
Figura 4.4 – Isócronas ao Porto do Caniçal .....	65
Figura 4.5 – isócronas à cidade do Funchal.....	65
Figura 4.6 - Hierarquia proposta.....	72
Figura 4.7 – Articulação da hierarquia proposta com os níveis mínimos de serviço estabelecidos no RJSTPT .....	73
Figura 4.8 – Rede estruturante (Serviços Rápidos e Regionais).....	74
Figura 4.9 – Rede Complementar (Serviços Suburbanos).....	78
Figura 4.10 – Rede Complementar (Serviços Locais) .....	80
Figura 4.11 – Rede Complementar (Serviços Locais – Setor poente) .....	81
Figura 4.12 – Rede Complementar (Serviços Locais – Setor central) .....	83
Figura 4.13 – Rede Complementar (Serviços Locais – Setor Nascente).....	84
Figura 4.14 – Proposta de zonamento tarifário.....	87
Figura 4.15 – Proposta de hierarquia de rede e de pontos de conexão.....	89
Figura 4.16 – Página da <i>Internet</i> da Loja da Mobilidade das Caldas da Rainha .....	100
Figura 4.17 – Comparação entre o modo ciclável e os restantes modos.....	106
Figura 5.1 – Estimativa de investimento anual (2015-2023).....	130

## QUADROS

Quadro 2.1 – <i>Clusters</i> de incertezas cruciais.....	16
Quadro 2.2 – Matriz de cenários .....	19
Quadro 4.1 – Diferença de tempo (em minutos) entre a situação atual e a situação futura nas ligações entre as sedes de concelho da Ilha da Madeira .....	66
Quadro 4.2 – Distância-tempo futura (em minutos) entre as sedes de concelho da Ilha da Madeira .....	67
Quadro 4.3 – Avaliação qualitativa dos principais efeitos da construção das infraestruturas rodoviárias e identificação dos concelhos com maiores ganhos de acessibilidade.....	68
Quadro 4.4 - Rede Estruturante – Caraterísticas-base dos serviços propostos .....	76
Quadro 4.5 – Rede Complementar – Caraterísticas dos Serviços Suburbanos propostos .....	79
Quadro 4.6 – Rede Complementar – Critérios para definição de Serviços Locais .....	80
Quadro 4.7 – Rede Complementar – Caraterização das zonas de Serviço Local .....	82
Quadro 4.8 – Requisitos para a hierarquização dos pontos-chave da rede.....	90
Quadro 4.9 – Hierarquização dos pontos chave para realização de transbordos.....	90
Quadro 4.10 – Hierarquização dos pontos-chave para realização de transbordos.....	92

Quadro 4.11 – Aptidão de um percurso ciclável em função do declive.....	106
Quadro 4.12 – Componentes do sistema e informação a considerar na elaboração da conta pública.....	119
Quadro 5.1 – Estimativa de investimento.....	131
Quadro 5.2 – Fontes de financiamento por medida.....	140
Quadro 5.3 – Síntese das medidas e ações.....	144
Quadro 6.1 – indicadores de realização.....	165
Quadro 6.2 – indicadores de resultado .....	176

## LISTA SIGLAS

<b>AA</b>	Avaliação Ambiental
<b>AAE</b>	Avaliação Ambiental Estratégica
<b>ACIF</b>	Câmara de Comércio e Indústria da Madeira
<b>AEM</b>	Autoestradas do Mar
<b>AMRAM</b>	Associação de Municípios da Região Autónoma da Madeira
<b>ANA</b>	Aeroportos de Portugal, S.A
<b>ANSR</b>	Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
<b>APRAM</b>	Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.
<b>CE</b>	Comissão Europeia
<b>COV</b>	Compostos Orgânicos Voláteis
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dióxido de Carbono
<b>DREM</b>	Direção Regional de Estatística da Madeira
<b>EPD</b>	Elementos Pré-determinados
<b>ER</b>	Estrada Regional
<b>EPD</b>	Elementos Pré-determinados
<b>ERAE</b>	Entidades com Responsabilidade Ambiental Específica
<b>FCD</b>	Fatores Críticos para a Decisão
<b>FEDER</b>	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
<b>FEE</b>	Fundo de Eficiência Energética
<b>GEE</b>	Gases com Efeito de Estufa

<b>GNL</b>	Gás Natural Liquefeito
<b>GPL</b>	Gás Petrolífero Liquefeito
<b>IATA</b>	International Air Transport Association
<b>IC</b>	Incertezas Cruciais
<b>IMT</b>	Instituto de Mobilidade e Transportes
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>ISP</b>	Imposto sobre Produtos Petrolíferos
<b>ITS</b>	<i>Intelligent Transporte Systems</i> (Sistemas de Transporte Inteligentes)
<b>IUC</b>	Imposto Único de Circulação
<b>IVA</b>	Imposto sobre o Valor Acrescentado
<b>JUP</b>	Janela Única Portuária
<b>KM</b>	Quilómetro
<b>MADEIRA 14-20</b>	Programa Operacional da Região Autónoma da Madeira 2014-2020
<b>M&amp;A</b>	Monitorização e Avaliação
<b>NOX</b>	Óxidos de Azoto
<b>OSP</b>	Obrigações de Serviço Público
<b>PAEF</b>	Programa de Assistência Económica e Financeira
<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto
<b>PIETRAM</b>	Plano Integrado Estratégico de Transportes da Região Autónoma da Madeira
<b>PME</b>	Pequenas e Médias Empresas
<b>PMEP</b>	Planos de Mobilidade para Empresas e Polos Geradores/Atractores de Deslocações
<b>PMOT</b>	Planos Municipais de Ordenamento do Território
<b>PNAEE</b>	Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética

<b>RA</b>	Relatório Ambiental
<b>RAA</b>	Região Autónoma dos Açores
<b>RAM</b>	Região Autónoma da Madeira
<b>RJSTP</b>	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
<b>RTA</b>	Regulamento de Transportes em Automóveis
<b>RTE-T</b>	Rede Transeuropeia de Transportes
<b>RUP</b>	Região Ultraperiférica
<b>SIG</b>	Sistemas de Informação Geográfica
<b>SIGGESC</b>	Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras
<b>SRETC</b>	Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura
<b>TIC</b>	Tecnologias da Informação e Comunicação
<b>TC</b>	Transporte Coletivo
<b>TCR</b>	Transporte Coletivo Rodoviário
<b>TI</b>	Transportes Individual
<b>TP</b>	Transporte Público
<b>TPR</b>	Transporte Público Rodoviário
<b>TUP</b>	Taxa de Uso Portuário
<b>UE</b>	União Europeia
<b>VR</b>	Via Rápida

## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

---

### 1.1. ENQUADRAMENTO

Os transportes detêm um papel fundamental no desenvolvimento económico e social do país e da Região Autónoma da Madeira (RAM). A mobilidade da população e a movimentação de bens e mercadorias contribui para a dinamização da economia e para a competitividade das empresas, com reflexos ao nível da qualidade de vida da população.

Numa região insular e arquipelágica como a RAM, os transportes assumem uma importância acrescida, quer ao nível interno – nas ligações inter e intra-ilhas –, quer ao nível externo, contribuindo ativamente para a coesão social, económica e territorial da região.

Ao longo das duas últimas décadas a RAM, beneficiando dos fundos comunitários, concretizou um importante conjunto de infraestruturas de transportes. Ao nível das acessibilidades rodoviárias cumpre destacar a concretização de diversas vias que melhoraram significativamente as acessibilidades internas, reduzindo os tempos de ligação entre sedes de concelho e potenciando a emergência de novas centralidades. Por sua vez, no setor dos transportes aéreos e marítimos é de assinalar a concretização e modernização de importantes infraestruturas das quais se mencionam, a título de exemplo, a expansão e modernização do Aeroporto da Madeira e o novo porto comercial do Caniçal.

Neste contexto, o “Plano Integrado Estratégico dos Transportes da Região Autónoma da Madeira 2014-2020” (PIETRAM) enquadra um conjunto de medidas que visam melhorar o desempenho do sistema de mobilidade e transportes da RAM e aumentar a sua eficiência energética e ambiental. O Plano privilegia uma abordagem integrada de todo o sistema de transportes, através da articulação dos diferentes modos de transporte, tendo presente a importância do setor para o desenvolvimento económico da região.

### 1.2. CONTEXTO E OBJETIVOS

Com a elaboração do “Plano Integrado e Estratégico dos Transportes da Região Autónoma da Madeira” (doravante designado pela sigla PIETRAM) o Governo Regional pretende dispor de um “*plano orientador da ação a nível regional*” para o setor dos transportes e de “*um instrumento de articulação da atividade do governo com a de outras entidades com capacidade de intervenção no setor dos transportes (aéreos, marítimos e terrestres)*”<sup>1</sup>.

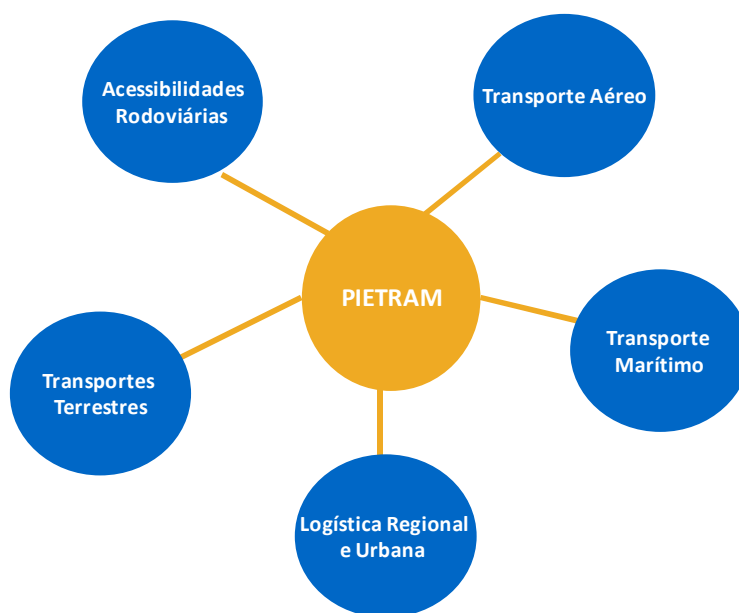
A elaboração do PIETRAM constitui, ainda, uma condicionalidade ex-ante imposta pela Comissão Europeia (CE) no âmbito da negociação do Período de Programação 2014-2020, sendo por isso essencial para a viabilização tanto do Acordo de Parceria como dos Programas Operacionais. Neste contexto, o Plano

---

<sup>1</sup> Cláusula 1ª da Parte II do Caderno de Encargos do Procedimento de Concurso.

desenvolve uma abordagem global e integrada do sistema de transportes da RAM, tendo como ponto de partida a avaliação da realidade atual do setor e dos seus subsistemas (Figura 1,1) e tem como produto final a definição de uma estratégia materializada num plano de ação, que contém os objetivos e as medidas a implementar, para quais se apresenta um plano de investimento e se identificam possíveis fontes de financiamento.

Figura 1.1 – Subsistemas de transportes em análise no PIETRAM



O PIETRAM é um plano setorial de âmbito regional que visa estabelecer orientações estratégicas para a intervenção no setor dos transportes, pelo que a sua elaboração encontra-se articulada com as prioridades do Governo Regional para o setor, a saber<sup>2</sup>:

- Melhorar as acessibilidades externas, aéreas e marítimas, para passageiros e carga, de modo a promover a maior competitividade da Região;
- Melhorar as acessibilidades e a mobilidade de pessoas e bens entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo, com maior comodidade e menores custos;
- Melhorar a mobilidade terrestre de pessoas e bens, promovendo o transporte público e a redução da poluição emitida pelos veículos automóveis;
- Melhorar a eficiência e a racionalidade da utilização e valorização das infraestruturas aeroportuárias, portuárias e viárias da Madeira e do Porto Santo.

De referir que as propostas de intervenção do PIETRAM estão alinhadas com o “Acordo de Parceria 2014-2020. Portugal 2020”, desenvolvido pelo Estado Português, para estruturar as intervenções, os investimentos e as prioridades de financiamento fundamentais para promover o crescimento inteligente, sustentável e inclusivo em consonância com a Estratégia Europa 2020<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Programa do XII Governo Regional da Madeira.

<sup>3</sup> Comunicação da Comissão - Europa 2020.COM (2010).

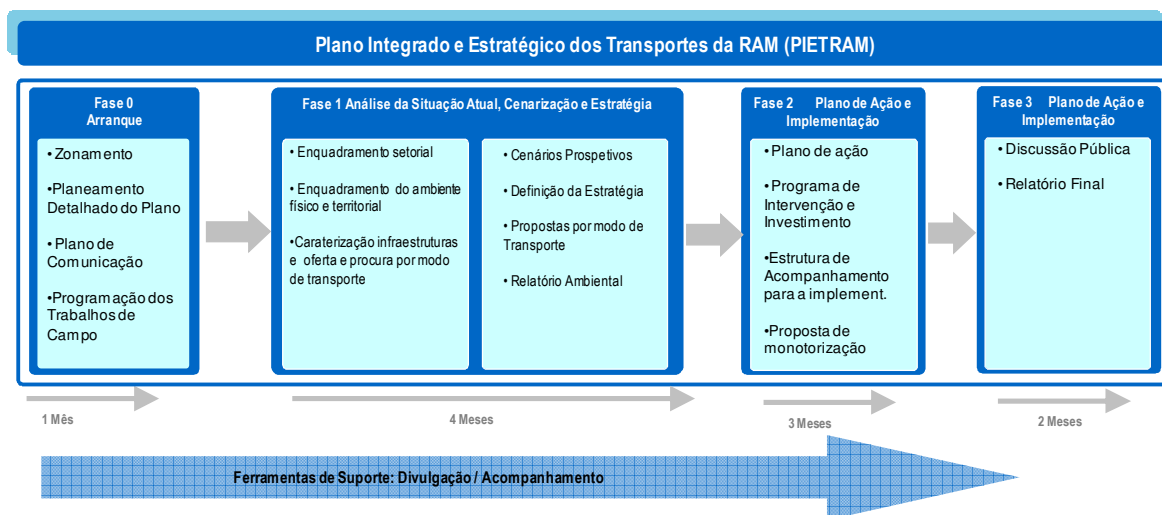


### 1.3. METODOLOGIA E FASEAMENTO

A elaboração do PIETRAM encontra-se estruturada em quatro fases, cujo conteúdo se descreve de forma sumária seguidamente:

- **Fase 0** – correspondente à programação da elaboração do PIETRAM, preparação e calendarização dos trabalhos de campo e elaboração do plano de comunicação e de auscultação às entidades com responsabilidades no setor.
- **Fase 1** – relativa aos trabalhos de análise da situação atual, cenarização e definição da estratégia de intervenção e desenvolvimento de uma proposta preliminar de plano de ação. Nesta fase iniciou-se ainda a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE), com a elaboração do Relatório de Fatores Críticos para a Decisão (FCD), o qual foi submetido a consulta das Entidades com Responsabilidade Ambiental Específica (ERAE).
- **Fase 2** – relativa ao aprofundamento do plano de ação preliminar apresentado na Fase 1, à elaboração do programa de intervenção e investimento e à proposta de monitorização do plano. Nesta fase foi ainda elaborado o Relatório Ambiental (RA) da AAE que integrou os contributos recebidos por parte das ERAE. Os trabalhos desenvolvidos são apresentados no Relatório Final Preliminar, submetido a consulta pública.
- **Fase 3** – que corresponde ao processo de consulta pública do plano e do relatório ambiental, à ponderação dos pareceres da consulta pública e à elaboração da versão final do PIETRAM e do RA que incorporarão os contributos da consulta pública realizada.

FIGURA 1.2 – ESQUEMA DO FASEAMENTO DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PIETRAM



### 1.4. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE DOCUMENTO

O presente documento corresponde ao Relatório Final Preliminar do PIETRAM, elaborado de acordo com as cláusulas técnicas do Caderno de Encargos e que se submete a Consulta Pública.

O documento é constituído por dois volumes: o Volume I onde constam os trabalhos relativos à caracterização e diagnóstico e o Volume II, que corresponde ao presente relatório, em que se apresenta a estratégia e os planos de ação e de monitorização.

- No que concerne à organização do presente volume, este está estruturado em 6 capítulos, a saber:
- **Enquadramento setorial** (Capítulo 2), que contempla o enquadramento metodológico, a identificação dos elementos pré-determinados (EPD), a identificação das incertezas cruciais (IC), os eixos de contrastação, a construção dos cenários e a evolução do sistema regional de transportes no contexto dos cenários;
- **Visão futura e estratégia de intervenção** (Capítulo 3), que inclui a explicitação da visão, a apresentação dos princípios orientadores, os objetivos estratégicos e objetivos específicos;
- **Propostas de intervenção** (Capítulo 4), que contempla a explicitação das medidas a concretizar no âmbito de cada um dos objetivos específicos que consubstanciam a estratégia do PIETRAM;
- Plano de ação (Capítulo 5), que integra o faseamento e calendarização das medidas a implementar, a estimativa de custos de investimento e a identificação de possíveis fontes de financiamento;
- Monitorização do Plano (Capítulo 6), em que se apresenta o sistema de monitorização e acompanhamento do PIETRAM".

## 2. CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS (HORIZONTE 2020)

### 2.1. ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

O exercício de cenarização desenvolvido no presente capítulo assenta numa abordagem metodológica que tem vindo a ser aplicada no âmbito da elaboração de outros planos de natureza similar. Esta abordagem, devidamente adaptada às especificidades do PIETRAM, tem por base os seguintes passos ou etapas metodológicas:

- Caracterização da situação inicial (sistematizada no Volume I);
- Identificação dos elementos pré-determinados (EPD) do sistema, que definem o contexto;
- Determinação das incertezas cruciais (IC) e estabelecimento de hipóteses acerca do seu funcionamento no contexto (um exercício consubstanciado em eixos de contrastação);
- Definição de cenários contrastados em que as incertezas cruciais, agrupados em *clusters* mutuamente exclusivos (i.e. sem áreas de sobreposição), assumem valores extremados;
- Descrição detalhada da evolução expeável do sistema regional de transportes no contexto de cada um dos cenários;
- Estabelecimento de um cenário de referência, baseado na combinação de *clusters* que corresponde a um compromisso entre o “futuro desejado” e o “futuro possível”.

Com efeito, partindo da situação inicial (ou situação de referência), sistematizada na Caracterização e Diagnóstico (Volume I), são identificados os elementos pré-determinados (EPD) e determinadas as incertezas cruciais (IC). Os primeiros (EPD) correspondem às grandes tendências de natureza externa e interna com influência sobre o sistema de transportes e sobre as quais existe algum grau de certeza quanto ao seu comportamento no horizonte do plano.

As segundas (IC) estão relacionadas com as variáveis (de natureza externa e interna) cujo comportamento futuro, não sendo previsível, é passível de assumir diferentes configurações. É com base na contrastação do comportamento destas variáveis, agrupadas em *clusters* temáticos, que são definidos os cenários que consubstanciam o resultado do presente exercício.

### 2.2. IDENTIFICAÇÃO DOS ELEMENTOS PRÉ-DETERMINADOS

#### EPD 1 – Estrutura da população

À semelhança do Continente, tem-se assistido na RAM a um envelhecimento da população, ainda que à data do último momento censitário a percentagem de jovens (com menos de 15 anos), cifrada em 16,4%, fosse aqui ligeiramente superior ao valor registado por Portugal Continental. Por sua vez, a população com 65 ou mais anos ascendia na RAM a 14,9% da população. Atendendo à diminuição da natalidade, é expeável que,

no horizonte do plano, se assista a uma redução do peso da população jovem e a um aumento da população idosa.

#### EPD 2 – Forma e estrutura do povoamento

O povoamento da RAM é pautado pela existência de desequilíbrios na distribuição da população. Em 2011, a Ilha da Madeira concentrava cerca de 98% da população residente, sendo que o Funchal e concelhos limítrofes (i.e. Câmara de Lobos e Santa Cruz) concentravam 71% da população da Região. Noutra perspetiva, o povoamento concentrado correspondente a alguns aglomerados urbanos (e.g. cidade do Funchal, vila do Caniçal), contrasta com o domínio do povoamento linear (contínuo e descontínuo) e disperso, que coloca importantes desafios ao nível da oferta de serviços de transporte público (TP) e da manutenção da rede rodoviária.

#### EPD 3 – Novas fontes de energia

A aposta na utilização de novas fontes de energia nos transportes constitui uma aposta estratégica da CE como forma de reduzir a dependência em relação ao petróleo e diminuir os impactes ambientais do setor, nomeadamente ao nível das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE). O gradual crescimento do número de veículos elétricos, a GNV e híbridos ou a GNL – Gás Natural Liquefeito (no caso dos navios), assim como os veículos movidos a hidrogénio num futuro próximo, afigura-se como uma tendência incontornável num horizonte de médio-longo prazo.

#### EPD 4 – Novas tecnologias aplicadas aos transportes

A aplicação das novas tecnologias aos transportes tem-se traduzido no desenvolvimento de soluções inovadoras ao nível da tecnologia automóvel, da gestão de tráfego, dos sistemas de transporte inteligentes (ITS) ou dos sistemas de comunicação e informação aos utilizadores do TP, entre outros domínios de aplicação. A gradual incorporação destas tecnologias no planeamento e gestão do sistema de transportes assume-se como uma tendência incontornável que poderá significar importantes ganhos em matéria de eficiência do sistema.

#### EPD 5 – Rede Transeuropeia de Transportes

O projeto da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), a par das redes energética e digital, é entendido como uma aposta estratégica para a consolidação do mercado único e para assegurar a conectividade interna e externa da Europa. O avultado orçamento recentemente alocado pela União Europeia (UE) à concretização da RTE-T, mais precisamente à materialização da rede principal e rede global que o suportam, traduz um empenho efetivo na sua concretização. Neste âmbito, é um dado adquirido a integração da RAM na rede global através das infraestruturas portuárias (Portos do Funchal, Caniçal e Porto Santo) e aeroportuárias (Aeroportos do Funchal e Porto Santo).

#### EPD 6 – Cultura de exigência

O desenvolvimento económico e social de qualquer sociedade apresenta-se como um processo que tem associado um progressivo enraizamento social de uma cultura de exigência. O aumento dos níveis de qualificação, o maior acesso à informação, a melhoria gradual dos serviços prestados às comunidades são exemplos de fatores que concorrem para este fenómeno. Ao nível dos transportes, o aumento da exigência tende a traduzir-se numa maior reivindicação de melhoria dos níveis de serviço de TP (e.g. cobertura territorial, cobertura temporal, frequência, pontualidade, segurança, conforto do material circulante e adequação das infraestruturas de apoio) e dos níveis de serviço das infraestruturas de transporte (e.g. segurança, comodidade, acessibilidade conferida).

#### EPD 7 – Novos valores ecológicos

O reconhecimento dos efeitos das atividades antropogénicas sobre o ambiente, nomeadamente sobre o equilíbrio dos ecossistemas e sobre o clima, conduziu à emergência gradual de uma consciência ambiental global. Tal tem vindo a conduzir à adoção de políticas que têm em conta tais preocupações, sendo a consolidação do paradigma da mobilidade sustentável uma evidência deste facto ao nível dos transportes. A aposta nos modos suaves, o incentivo à utilização dos transportes públicos em detrimento do automóvel individual, a adoção de novas fontes de energia nos transportes, formalizam orientações estruturais das políticas de transportes e mobilidade informadas por estes novos valores ecológicos.

#### EPD 8 – Disponibilidade financeira para investimentos

A sustentabilidade das finanças públicas e a prossecução de políticas de estabilidade orçamental são assumidas como uma prioridade pelo Governo Regional, garantindo a racionalidade dos investimentos a realizar, a sua rentabilidade económica e/ou relevância social. Desta forma, considera-se que, pese embora o quadro de contenção e rigor financeiro a vigorar no horizonte do plano, impondo restrições ao investimento público no setor dos transportes, a concretização dos investimentos tidos como estruturantes e estratégicos para a RAM será viabilizada.

#### EPD 9 – Efeitos das alterações climáticas

As alterações climáticas apresentam-se como um fenómeno cujos efeitos determinam a sua devida consideração no âmbito da definição de políticas públicas, em geral, e nos processos de planeamento, em particular. Se, num primeiro momento, a abordagem do fenómeno das alterações climáticas centrou-se na mitigação das suas causas, o reconhecimento da inevitabilidade dos seus efeitos conduziu, num segundo momento, à adoção de orientações centradas na abordagem da adaptação. Com efeito, e atendendo a que os modelos climáticos apontam, entre outros efeitos, para o aumento da frequência de fenómenos climáticos extremos e para o aumento do nível médio das águas do mar, importa assegurar que o planeamento das infraestruturas de transportes pondera devidamente estes efeitos, reforçando a segurança de pessoas e bens.

### **2.3. IDENTIFICAÇÃO DAS INCERTEZAS CRUCIAIS**

#### IC 1 – Sistema urbano regional

O diagnóstico permitiu concluir pela existência de um sistema urbano regional macrocéfalo, em que a cidade do Funchal se evidencia como o centro urbano estruturante, que alia a maior concentração populacional à maior concentração de serviços e outras atividades económicas. Fruto do acentuado crescimento populacional que a RAM tem vindo a registar (e que ascendeu a 9,6% no período 2001-2011) e da melhoria das acessibilidades proporcionadas pelos investimentos estruturantes realizados na rede rodoviária regional, outros territórios têm vindo a registar ganhos populacionais. Cabe ao planeamento e à gestão territorial garantir que tal crescimento se traduz num desenvolvimento mais equilibrado do território, potenciando a emergência e consolidação de polos regionais de dimensão intermédia, que contribuem para o desenvolvimento de uma rede urbana mais equilibrada.

## IC 2 – Evolução da economia portuguesa e europeia

A evolução da economia portuguesa e europeia num horizonte de médio prazo é ainda uma incerteza. O documento “Projeções para a economia portuguesa: 2015-2017” (2015), publicado pelo Banco de Portugal, aponta “para uma recuperação gradual da atividade ao longo do horizonte de projeção. Após um crescimento do PIB de 0,9 por cento em 2014, projeta-se um crescimento de 1,7 por cento para 2015, seguido de uma aceleração para 1,9 por cento em 2016 e 2,0 por cento em 2017”. O comportamento da procura interna, a evolução das exportações, o ritmo de aceleração da atividade económica, as perspetivas de crescimento da economia europeia, a capacidade de financiamento da economia portuguesa ou o comportamento de outros fatores-chave (e.g. evolução do preço do petróleo, estabilidade da Zona Euro, estabilidade dos mercados financeiros) tornam difícil antever a evolução da economia portuguesa e europeia.

## IC 3 – Evolução da economia regional

O desenvolvimento sustentado da economia regional depende de uma multiplicidade de variáveis estratégicas, muitas das quais sem que exista capacidade de intervenção das entidades regionais sobre o seu comportamento, sendo que o setor do turismo se tem mostrado crucial.

A evolução da economia nacional e europeia, os efeitos da celebração do novo Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE, a evolução das orientações comunitárias em matéria de política fiscal (nomeadamente ao nível dos benefícios fiscais) ou ainda, o crescimento da instabilidade nos destinos turísticos no norte de África (com o redirecionamento dos fluxos turísticos para o sudoeste europeu e ilhas atlânticas), são disso exemplo. Noutros casos, o comportamento destas variáveis e o seu efeito sobre a economia regional não são fáceis de antever, por exemplo: comportamento do investimento privado; capacidade de investimento público após a conclusão do Programa de Assistência Económica e Financeira (PAEF) e seu efeito no relançamento do investimento privado; capacidade de dinamização da economia regional com o apoio do novo ciclo de programação comunitária.

## IC 4 – Perfil de especialização da economia regional

Reconhecendo a existência de vantagens competitivas e capacidade concorrencial nalguns setores de atividade económica, tem vindo a ser delineada uma estratégia orientada para a criação de condições de suporte ao desenvolvimento de algumas destas atividades. A recente apresentação de documentos orientadores para dois setores estratégicos confirma o reconhecimento da sua importância para a economia regional: “Documento Estratégico para o Turismo da RAM (2015-2020)” e “Plano Referencial Estratégico Mar Madeira 2030”, ambos promovidos pela ACIF – Câmara de Comércio e Indústria da Madeira. Tratando-se de documentos estratégicos de iniciativa privada, que não vinculam o Governo Regional, são elucidativos do empenhamento em aproveitar as oportunidades existentes e na dinamização da economia regional. O sucesso de concretização destas estratégias setoriais e a capacidade de mobilização dos fundos disponibilizados no âmbito do novo ciclo de programação comunitária poderão contribuir para o reforço da competitividade de alguns setores tradicionais (embora com um novo posicionamento, como é o caso do turismo) e para a emergência de novas atividades geradores de emprego e de valor acrescentado, como é o caso das atividades ligadas à “economia azul”. A sua evolução é, contudo, uma incerteza.

## IC 5 – Posicionamento turístico da RAM

O “Documento Estratégico para o Turismo na RAM (2015-2020)” reconhece que o “reposicionamento da Ilha da Madeira passa por uma nova forma de estruturação do produto e da sua comunicação, mais direcionada à Experiência do Turista”, propondo um posicionamento centrado na “Natureza com a Cultura e Gastronomia”. O sucesso da concretização da estratégia que subjaz à operacionalização da visão que informa o documento

ou a capacidade da Região em dinamizar a procura associada ao turismo de cruzeiros (captando mais navios, mais turistas e, eventualmente, integrando novos circuitos), encontram-se entre os aspetos determinantes da evolução da atividade turística na RAM, com influência na evolução da economia regional.

#### IC 6 – Combustíveis fósseis

A aproximação ao momento em que se atingiria o *peak oil* (que, de acordo, com vários autores já terá sido atingido) foi acompanhada por um aumento do preço do barril de petróleo. A pressão daqui decorrente para os países não produtores levou a uma aposta em fontes de energia alternativas (e.g. aposta nas energias renováveis, aposta no gás natural) e no incentivo à eficiência energética. A recente “revolução do xisto” veio baixar de forma significativa o preço do barril de petróleo, podendo favorecer as economias dos mercados importadores, como é o caso de Portugal. A evolução do preço do petróleo depende contudo de vários fatores, cujo comportamento é difícil de antever num horizonte de médio prazo.

#### IC 7 – Apoio da UE às RUP

Em 2012, através da Comunicação “As regiões ultraperiféricas da União Europeia: Parceria para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo”, a Comissão Europeia veio reconhecer a importância de adaptação do quadro político para as Regiões Ultraperiféricas (RUP) em função das prioridades definidas pela estratégia Europa 2020. Foram então definidos cinco eixos estratégicos para as RUP, que cobrem as áreas da acessibilidade ao mercado único, reforço da competitividade das economias, integração regional, dimensão social e combate às alterações climáticas. Para além dos apoios canalizados através do “Acordo de Parceria – Portugal 2020”, com destaque para o “Programa Operacional da Região Autónoma da Madeira 2014-2020” (Madeira 14-20), importa salientar o “Programa Operacional de Cooperação Territorial Madeira – Açores – Canárias 2014-2020”. O sucesso da execução destes programas, a par de outras iniciativas comunitárias, e os seus efeitos em matéria de promoção da coesão económica, social e territorial envolvem, contudo, algum grau de incerteza.

#### IC 8 – Integração regional

A RAM, à semelhança das RUP em geral, apresenta condicionalismos mormente resultantes da sua situação geográfica periférica e da exiguidade do seu mercado, afetando a coesão territorial, a equidade social e a competitividade económica. O reforço da integração da Região nas dinâmicas económicas do espaço europeu, a sua capacitação para tirar partido das oportunidades inerentes à sua posição no Atlântico e a criação de condições para uma mais efetiva concretização dos benefícios inerentes à participação no mercado único afiguram-se como aspetos determinantes para o desenvolvimento da economia regional. Neste contexto, a problemática da continuidade territorial, traduzida na dotação da Região com acessibilidades externas adequadas (tanto do ponto de vista das infraestruturas como dos serviços de transporte), incluindo a sua efetiva integração na rede global da RTE-T assume particular relevância.

#### IC 9 – Transformações na indústria do shipping

O aumento da dimensão dos navios porta-contentores, o alargamento do Canal do Panamá, a perspetiva de adoção gradual de combustíveis alternativos (nomeadamente o LNG) no abastecimento dos navios ou os efeitos da celebração do novo Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE ao nível do aumento das trocas comerciais no Atlântico Norte, constituem alguns dos fatores que



deverão despoletar a ocorrência de importantes transformações na organização da indústria do *shipping*. Ainda que não sendo expeável uma alteração significativa do papel da RAM, tais transformações são passíveis de criarem algumas oportunidades para a Região através da valorização da sua posição geoestratégica na articulação entre a Europa, África Ocidental e América do Sul.

#### IC 10 – Atitude dos *stakeholders*

O sucesso das políticas públicas no domínio dos transportes depende, em boa medida, da capacidade de envolvimento e mobilização dos agentes do setor. Não obstante a possibilidade de influenciar e conduzir o processo de desenvolvimento do sistema de transportes (e.g. através de mecanismos de incentivo, intervenção direta na construção de infraestruturas e contratualização de serviços, atividade de regulação) por parte das entidades públicas, uma atitude proactiva por parte dos *stakeholders*, em conformidade com as orientações para o desenvolvimento do sistema, tende a beneficiar o sucesso das políticas públicas, o que pressupõe o seu envolvimento e participação no processo de definição destas políticas.

**QUADRO 2.1 – CLUSTERS DE INCERTEZAS CRUCIAIS**

Clusters	Incertezas Cruciais
<b>Território e Energia</b>	Sistema urbano regional (IC 1)
	Combustíveis fósseis (IC 6)
	Integração regional (IC 8)
<b>Economia e Competitividade</b>	Evolução da economia portuguesa e europeia (IC 2)
	Evolução da economia regional (IC 3)
	Perfil de especialização da economia regional (IC 4)
	Posicionamento turístico da RAM (IC 5)
	Transformações na indústria do shipping (IC 9)
<b>Governância e Participação</b>	Apoio da UE às RUP (IC 7)
	Atitude dos Stakeholders (IC 10)

## 2.4. EIXOS DE CONTRASTAÇÃO

Tendo por base as IC, agrupadas em *clusters*, procede-se de seguida ao estabelecimento de hipóteses contrastadas acerca do seu funcionamento no contexto, materializadas em eixos de contrastação.



FIGURA 2.1 – EIXOS DE CONTRASTAÇÃO DAS INCERTEZAS CRUCIAIS



## 2.5. DEFINIÇÃO DE CENÁRIOS

Tendo por base os eixos de contrastação, o exercício de cenarização assenta na assunção de hipóteses de evolução das IC agrupadas nos respetivos *clusters*. Para além dos três *clusters* considerados ("Território e Energia", "Economia e Competitividade" e "Governância e Participação"), procura-se ainda perceber a evolução expetável do "Sistema de Transportes" no contexto de cada um dos cenários.

Foram considerados três cenários, a que correspondem as seguintes tendências de evolução contextual da RAM:

- Cenário de continuidade (abordagem extrapolativa) – exercício que consiste no prolongamento das tendências passadas, num contexto de reduzida pro-atividade no sentido da promoção de um sistema de transportes mais eficiente e sustentável, mais consentâneo com princípios do paradigma da mobilidade sustentável.
- Cenário otimista (abordagem exploratória) – exercício que reflete um cenário eminentemente desejável, em que são invertidas as condicionantes à mobilidade interna e conectividade externa, através da concretização de projetos e ações ancorados no objetivo de promoção da eficiência energética e sustentabilidade ambiental do sistema de transportes, embora com repercussões nefastas em termos de sustentabilidade financeira do mesmo.
- Cenário de referência (abordagem normativa) – exercício que estabelece um cenário simultaneamente desejável e exequível, em que a afirmação da eficiência e sustentabilidade do sistema de transportes é alcançada de forma gradual e sustentada, garantido a superação efetiva dos condicionalismos, debilidades e bloqueios à trajetória traçada na visão para o sistema de transportes.

Apresenta-se seguidamente a matriz de cenários, na qual se procede à caracterização de cada um dos cenários definidos.

**QUADRO 2.2 – MATRIZ DE CENÁRIOS**

Clusters	Cenário de Continuidade	Cenário Otimista	Cenário de Referência
<b>Território e Energia</b>	<p>Sistema urbano macrocéfalo, estruturado pela cidade do Funchal</p> <p>Manutenção da dependência em relação aos combustíveis fósseis, ainda que ocorrendo uma ligeira diminuição do peso desta fonte na estrutura do consumo de energia final e na fatura energética regional</p> <p>Persistência de alguns constrangimentos à integração da Região nas dinâmicas económicas do espaço europeu e no mercado único</p>	<p>Sistema urbano regional estruturado pela cidade do Funchal integrada num sistema de cidades policêntrico</p> <p>Forte diminuição da dependência em relação aos combustíveis fósseis num contexto em que se verifica igualmente a redução do peso da fatura energética regional</p> <p>Superação dos constrangimentos à integração da Região nas dinâmicas económicas do espaço europeu e no mercado único, nomeadamente ao nível da conectividade externa</p>	<p>Sistema urbano estruturado pela cidade do Funchal, articulada com uma rede regional de polos regionais emergentes</p> <p>Diminuição do peso dos combustíveis fósseis na estrutura de consumo de energia final da Região, com uma redução assinalável por parte do setor dos transportes</p> <p>Melhoria da integração da Região no espaço europeu e mercado único, assegurando-se uma mais efetiva continuidade territorial por via da melhoria da conectividade externa</p>
<b>Economia e Competitividade</b>	<p>Consolidação gradual dos níveis de crescimento da economia portuguesa</p> <p>Correção gradual dos desequilíbrios das finanças públicas e recuperação gradual da capacidade de investimento na economia impulsionada pelo novo ciclo de programação comunitária</p> <p>Estabilização do Centro Internacional de Negócios da Madeira e consolidação da trajetória de crescimento do Registo Internacional de Navios, beneficiando das parcerias atualmente existentes</p> <p>Manutenção de um esforço fiscal elevado para os cidadãos e empresas, como forma de não comprometer os níveis de receita fiscal da Região</p>	<p>Consolidação dos níveis de crescimento da economia portuguesa, a um ritmo que possibilita a convergência do país com a “Zona Euro”</p> <p>Rápida retoma da economia regional, alicerçada na recuperação da capacidade de investimento público e privado</p> <p>Crescimento do Centro Internacional de Negócios da Madeira e reforço da capacidade concorrencial do Registo Internacional de Navios através da superação plena dos condicionalismos existentes, permitindo o seu forte crescimento</p> <p>Implementação de políticas fiscais num horizonte de médio-longo prazo que se traduzem num gradual</p>	<p>Consolidação dos níveis de crescimento da economia portuguesa, com reflexo na dinamização da economia regional</p> <p>Ajustamento do modelo económico regional, possibilitando o desenvolvimento sustentado da economia regional, com o relançamento do investimento privado e com a recuperação do investimento público em domínios-chave</p> <p>Afirmação do Centro Internacional de Negócios da Madeira e do Registo Internacional de Navios através da superação de alguns dos obstáculos atualmente existentes ao reforço da atratividade do registo, pelo que contribuindo para a internacionalização da</p>

Clusters	Cenário de Continuidade	Cenário Otimista	Cenário de Referência
	<p>Base económica regional dependente dos setores tradicionais, num contexto em que começam a despontar algumas atividades inovadoras impulsionadas por mecanismos de apoio ao empreendedorismo</p> <p>Persistência de debilidades ao nível da estruturação do produto e da sazonalidade da procura turística, evidenciando o destino algumas dificuldades em se afirmar face à concorrência em alguns segmentos (e.g. turismo de cruzeiros)</p> <p>Estabelecimento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE com aumento assinalável das trocas comerciais entre estes blocos</p> <p>Dificuldade de integração da Região nas cadeias logísticas que ligam a Europa ao Atlântico Sul, persistindo ainda défices de conectividade na ligação ao Continente e outros territórios</p>	<p>desagravamento fiscal na RAM</p> <p>Economia regional competitiva, suportada na dinamização dos setores tradicionais e na consolidação de atividades emergentes, permitindo a diversificação da base económica regional</p> <p>Afirmção da RAM enquanto destino turístico de excelência, que coloca à disposição dos turistas um <i>mix</i> de experiências suportado numa oferta diversificada e diferenciada que responde às tendências do consumo turístico a nível global</p> <p>Aprofundamento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE, e seu alargamento ao Atlântico Sul (África e América Latina)</p> <p>Reforço das ligações regulares de transporte marítimo que ligam a Região ao Continente e a outros destinos, contribuindo para uma efetiva integração nas cadeias logísticas globais</p>	<p>economia</p> <p>Promoção de políticas fiscais que se traduzem num gradual desagravamento fiscal na RAM</p> <p>Consolidação da trajetória de crescimento dos setores tradicionais (com destaque para o turismo) e gradual afirmação de atividades inovadoras que valorizam os recursos endógenos e que apresentam capacidade de mobilização de investimento externo</p> <p>Afirmção de um novo posicionamento turístico da Região, centrado numa oferta que conjuga a “natureza com a cultura e gastronomia”</p> <p>Estabelecimento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE com aumento assinalável das trocas comerciais entre estes blocos</p> <p>Reforço das ligações regulares de transporte marítimo que ligam a Região ao território continental de Portugal e a outros destinos na Europa</p>
<b>Governância e Participação</b>	<p>Dificuldade de superação dos condicionalismos decorrentes da condição de ultraperifricidade da Região, embora com algum sucesso na execução de programas e outras iniciativas comunitárias, que contribuem para o reforço da competitividade da economia</p> <p><i>Stakeholders</i> evidenciando alguma dificuldade de mobilização, embora participando em entidades representativas dinâmicas</p>	<p>Concretização plena das diretrizes da política comunitária para as RUP no âmbito das prioridades da estratégia Europa 2020, beneficiando a coesão territorial, equidade social e competitividade económica da RAM</p> <p><i>Stakeholders</i> demonstrando uma forte atitude proactiva, com forte capacidade de liderança e de intervenção, envolvendo-se ativamente em redes e <i>fora</i> internacionais de cariz setorial</p>	<p>Mobilização dos apoios disponibilizados para as RUP em prol da modernização e diversificação da base económica local, da qualificação dos recursos humanos e da adoção de ações específicas em matéria de adaptação às alterações climáticas</p> <p><i>Stakeholders</i> com uma atitude proactiva, envolvendo-se e participando no processo de definição das políticas públicas de transportes</p>

## 2.6. EVOLUÇÃO DO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES NO CONTEXTO DOS CENÁRIOS

Com base na situação de contexto definida para cada um dos cenários esboçados torna-se possível desenvolver um exercício de análise prospetiva que visa perceber a evolução exetável do sistema regional de transportes face à dinâmica das variáveis de contexto, assim como a uma atuação das entidades que tutelam o setor consentânea com o quadro de referência que enquadra cada um dos cenários.

O resultado desta análise revela-se de grande relevância, porquanto permite estabelecer um cenário de referência detalhado para o sistema regional de transportes, cuja utilidade enquanto suporte à definição da visão, dos objetivos (estratégicos e específicos) e das medidas que conduzam à sua concretização é inquestionável. Por outro lado, fornece informação relevante sobre a situação do sistema no horizonte do plano caso se mantivesse uma evolução tendencial (cenário tendencial) ou caso fosse possível ultrapassar o cômputo das debilidades existentes no sistema regional de transportes e que constituem condicionantes à mobilidade interna e conetividade externa (cenário otimista).

O exercício é seguidamente desenvolvido para cada um dos cenários, adotando-se uma estrutura metodológica alicerçada numa lógica eminentemente setorial.

### 2.6.1. O sistema regional de transportes no contexto do cenário de continuidade

Não obstante verificar-se uma tendência de recuperação gradual da capacidade de investimento, impulsionada pelo novo ciclo de programação comunitária, a retoma da economia regional – a par da economia nacional – ocorre a um ritmo relativamente lento. A retoma reflete-se num ligeiro acréscimo do tráfego de mercadorias nos portos da RAM, ainda assim insuficiente para que ocorra o restabelecimento do número e frequência das linhas regulares existentes no período pré-crise de 2008. Com efeito, prevalecem algumas dificuldades de rentabilização dos investimentos realizados nas infraestruturas portuárias regionais, capacitadas para responderem a níveis de procura substancialmente superiores.

Esta conjuntura da procura do sistema portuário regional denota também a dificuldade em tirar partido do incremento do tráfego no Atlântico Norte, resultante do estabelecimento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE, assim como a dificuldade de integração da Região nas cadeias logísticas que ligam a Europa ao Atlântico Sul, pelo que persistindo défices de conetividade na ligação ao continente português e outros territórios.

Quanto ao transporte marítimo de passageiros, na sequência da supressão da ligação regular Canárias-Funchal-Portimão, em 2012, mantém-se a incapacidade de restabelecimento do serviço, por via da inexistência de operadores interessados na sua exploração. Uma situação para a qual concorre a falta de dinamismo da economia e a dificuldade de implementação de apoios à mobilidade de passageiros e mercadorias (fruto das restrições do quadro legal comunitário à subsídioção e da dificuldade em mobilizar os recursos financeiros necessários à implementação destes subsídios). Desta forma, a mobilidade externa de passageiros continua a depender totalmente das ligações aéreas.

Em relação aos cruzeiros turísticos, constata-se a recuperação de uma trajetória de crescimento da procura (passageiros e movimento de navios), contribuindo para a rentabilização dos investimentos realizados para a

dotação dos portos regionais com condições adequadas à receção destes navios, designadamente do Porto do Funchal. Não obstante, a emergência e consolidação de destinos concorrenciais, refletem-se numa retoma relativamente lenta.

Ainda ao nível da conectividade externa, o ritmo de retoma da economia regional e nacional, a par da instabilidade da economia europeia, têm tradução num crescimento modesto da procura, inibidora do reforço da oferta de ligações aéreas (tanto ao nível do reforço das ligações existentes, como da diversificação dos destinos com voos diretos para a RAM). Apesar do regime de liberalização do setor, os custos das viagens permanecem ainda elevados, constituindo um constrangimento à mobilidade dos residentes e uma condicionante a uma maior atratividade turística da RAM. No mesmo sentido, prevalecem os défices de conectividade aérea do Porto Santo ao continente português no inverno, devido à inexistência de ligações diretas em voos regulares.

A Região continua também desprovida de uma linha regular de transporte aéreo de carga que assegure a sua ligação ao continente português e, a partir daqui, para diversos destinos europeus. Um aspeto particularmente penalizador para a economia regional.

No plano da mobilidade interna, a rede de transportes públicos rodoviários (TPR) de passageiros continua a apresentar níveis de serviço inibidores do reforço da atratividade deste modo, da coesão territorial e equidade social. Apesar da boa cobertura populacional dos serviços existentes, registam-se quebras significativas nos níveis de oferta aos fins de semana e fora dos períodos letivos.

Esta situação, conjugada com a não adoção de políticas ativas de gestão da mobilidade, traduzem-se na prevalência de uma acentuada dependência do transporte individual (TI), cujo peso na repartição modal se mantém muito elevado. Atendendo a que a penetração dos automóveis movidos a combustíveis alternativos é ainda incipiente (com destaque para os veículos híbridos e elétricos), sendo igualmente baixa a taxa de renovação das frotas por parte dos operadores de TP, os impactes associados a esta situação refletem-se negativamente na eficiência energética e ambiental do setor.

Por outro lado, a organização desta rede evidencia a forte polarização exercida pela cidade do Funchal consubstanciando a situação de dependência funcional da rede urbana regional relativamente a este centro urbano, um aspeto que se repercute na existência de fragilidades de conectividade intermunicipal nas ligações que não têm a cidade do Funchal como origem/destino.

A lenta retoma da economia regional expressa-se ainda numa maior dificuldade de mobilização de recursos para o sistema regional de transportes. Em resultado, algumas ligações rodoviárias em falta na rede rodoviária regional e na sua articulação com a rede local induzem a prevalência de alguns défices de acessibilidade, nomeadamente no setor norte da Região, condicionando um mais efetivo aproveitamento dos investimentos já realizados.

Finalmente, no domínio da governância do setor dos transportes verifica-se a ocorrência de um importante esforço de atualização permanente do quadro legal do setor, incluindo o cumprimento atempado do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 no respeitante aos serviços públicos rodoviário de passageiros. Ainda assim, a persistência de algumas dificuldades financeiras condicionem a adoção das melhores práticas nalguns domínios específicos.

Do ponto de vista da regulação, fiscalização e monitorização das concessões e obrigações de serviço público, verifica-se a persistência de algumas fragilidades resultantes da insuficiente dotação das autoridades competentes com os recursos humanos e técnicos necessários a um mais eficiente exercício das atribuições e competências nos domínios enunciados.

## 2.6.2. O sistema regional de transportes no contexto do cenário otimista

A consolidação dos níveis de crescimento da economia portuguesa, a um ritmo que permite uma convergência real do país com a “Zona Euro”, tem um impacto muito positivo no crescimento da economia regional, que conhece uma rápida retoma, impulsionada pela recuperação da capacidade de investimento público e privado.

Por via desta expansão da atividade económica, também o movimento de mercadorias entre a RAM e o continente português sofre um incremento significativo, criando uma massa crítica que justificou o reforço do número de linhas regulares de transporte marítimo entre estes dois territórios. O aprofundamento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE, e o seu alargamento ao Atlântico Sul (África e América Latina), colocaram ainda a RAM no cruzamento de importantes rotas de transporte marítimo de ligação da Europa à América Latina. O reconhecimento das oportunidades daqui decorrentes levaram o Governo Regional a estudar formas de potenciar esta situação geográfica geoestratégica, nomeadamente ao nível da criação de condições infraestruturais e de serviços de apoio aos navios que suportam estas cadeias logísticas.

Ainda do ponto de vista do transporte de mercadorias, a conectividade externa da Região foi também reforçada com a criação de uma linha regular de transporte aéreo de carga, que assegura a ligação entre o Aeroporto da Madeira e o aeroportos de Lisboa e do Porto, tornando possível alcançar outros destinos (europeus e outros) a partir destas últimas infraestruturas aeroportuárias.

No caso do transporte de passageiros, a conectividade externa da Região foi significativamente melhorada. Por um lado, verificou-se o restabelecimento de uma ligação regular de transporte misto (passageiros e veículos) entre a Ilha da Madeira e o continente português. Algo viabilizado pela folga orçamental criada pelo crescimento económico da Região – que possibilitou a alocação de recursos financeiros à subsidiação deste transporte para os residentes –, mas também pelo reconhecimento das especificidades inerentes à condição da RUP por parte da UE, tornando possível a atribuição deste apoio sem colocar em causa os fundamentos da economia de mercado.

Por sua vez, no caso do transporte aéreo de passageiros, por via da liberalização do setor, assistiu-se a uma gradual redução das tarifas praticadas. Foi ainda possível reforçar o número de destinos com voos regulares de ligação à RAM, fruto do trabalho conjunto de promoção desenvolvido pelo gestor das infraestruturas, Governo Regional e operadores turísticos. Tais transformações revelaram-se mesmo de grande importância para o reforço do crescimento do número turistas e de dormidas na Região, contribuindo para a afirmação da Região enquanto destino turístico de excelência, que coloca à disposição dos turistas um *mix* de experiências suportado numa oferta diversificada e diferenciada que responde às tendências do consumo turístico a nível global.

Acompanhando esta tendência, o número de navios de cruzeiro a escalar o Porto do Funchal cresce a um ritmo de cerca de 3% ao ano, contribuindo para a rentabilização dos investimentos realizados nesta infraestrutura portuária ao nível das condições de receção de navios e passageiros de cruzeiro. No mesmo sentido, as obras de reabilitação dos portos secundários entretanto concretizadas, contribuíram para o recrudescimento das atividades marítimo-turísticas, cujos efeitos sobre a diversificação e diferenciação da



oferta turística de retenção, como também no que respeita à dinamização das economias locais, não são negligenciáveis.

Note-se que este reforço da conectividade externa da RAM, conjugado com a melhoria da capacidade competitiva da economia regional (alicerçada na dinamização dos setores tradicionais e na consolidação de atividades emergentes), mostraram-se ainda determinantes para a superação dos constrangimentos à integração da Região nas dinâmicas económicas do espaço europeu e no mercado único.

As ligações marítimas e aéreas inter-ilhas foram também beneficiadas. No primeiro caso, foi possível garantir a regularidade anual do serviço, suplantando-se os constrangimentos de operação prevaletentes no período de inverno e permitindo que o *break-even* tivesse sido atingido.

No plano da acessibilidade interna, foi possível prosseguir e concretizar os investimentos destinados à conclusão da rede rodoviária regional prevista no Decreto Legislativo Regional n.º 15/2005/M, de 9 de agosto, o que significou a canalização de avultados recursos financeiros, não apenas para a construção como também para a manutenção da rede. O reconhecimento da existência de ligações em falta entre a rede rodoviária regional e a rede rodoviária local levou ainda à concretização de alguns investimentos complementares em acessibilidades locais e na resolução de alguns estrangulamentos, neste caso possibilitados pela existência de um sistema de manutenção rodoviária eficiente.

Destaque também para o reforço das condições da mobilidade interna às ilhas da Madeira e do Porto Santo, impulsionada pela melhoria dos níveis de serviço do TPR de passageiros em alguns concelhos e freguesias (com destaque para a cobertura territorial, cobertura temporal, comodidade e informação ao público), algo para o que contribuiu a contratualização do serviço, com o estabelecimento de obrigações de serviço público (OSP). No contexto do processo de contratualização a renovação das frotas de acordo com critérios de eficiência energética e ambiental foi um dos requisitos considerados, permitindo uma renovação substancial da frota e, bem assim, da sua idade. Os ganhos energéticos, ambientais e de qualidade de serviço são inquestionáveis.

Conjugada com a prossecução de políticas ativas de gestão da mobilidade e com a implementação de ferramentas que garantem uma estreita articulação entre os processos de planeamento dos transportes e de planeamento do território, a melhoria da oferta de TP impulsionou uma repartição modal mais equilibrada a favor do TP, com fortes benefícios ao nível da eficiência ambiental do setor, assim como na qualidade do ambiente urbano. Por via das políticas ativas de gestão da mobilidade e da criação de condições infraestruturais de apoio, os modos suaves tornaram-se ainda peças-chave nas deslocações urbanas e interurbanas de curta distância.

Por seu turno, a implementação de orientações e critérios de renovação das frotas de organismos públicos promotores da aquisição de veículos híbridos, movidos a gás natural veicular e elétricos, assim como o estabelecimento de apoios à aquisição deste tipo de veículos por parte de particulares, o rápido desenvolvimento da rede regional de pontos de carregamento e a implementação de outras medidas de discriminação positiva para este tipo de veículos (e.g. criação de lugares reservados a estes veículos em parques de estacionamento e estacionamento na via pública), repercutiram-se numa rápida e assinalável penetração deste tipo de veículos.

Finalmente, no que diz respeito à regulação, fiscalização e monitorização das concessões e OSP, foram alocados os recursos financeiros necessários ao reforço da capacidade institucional da Região (recursos humanos e tecnológicos) para um eficiente exercício destas atribuições e competências.



### 2.6.3. O sistema regional de transportes no contexto do cenário de referência

A consolidação dos níveis de crescimento da economia portuguesa, a par do ajustamento do modelo económico da Região, contribuíram para a dinamização da economia regional. Este ajustamento foi ainda impulsionado pelo relançamento do investimento privado e com a recuperação da capacidade de investimento público em alguns domínios-chave.

Do ponto de vista do sistema regional de transportes, a recuperação e consolidação das trajetórias de crescimento das economias nacional e regional, ao induzir um acréscimo do movimento de mercadorias com origem/destino no continente português, permitiu aumentar de forma substancial a taxa de ocupação dos navios a operar na ligação de cabotagem insular. Este facto, conjugado com os ganhos de eficiência (potenciados pela simplificação de procedimentos e pelos progressos alcançados no domínio do *e-Port*) e com o aumento da competitividade dos portos regionais (nomeadamente por via do reajustamento da estratégia da administração portuária), levou ainda a que os armadores procedessem ao reforço das ligações entre a RAM e o continente português, aproximando a oferta de linhas regulares dos níveis pré-crise de 2008. O incremento do volume de mercadorias movimentadas, a integração dos portos principais da Região na rede global da RTE-T e a possibilidade da sua ligação com serviços enquadráveis no conceito das Autoestradas do Mar (AEM) contribuiu para o aumento das escalas regulares da linha que estabelece a ligação da Madeira ao norte da Europa e a outros portos do Atlântico.

Ainda no que diz respeito ao transporte de mercadorias por modo marítimo, verificou-se que o estabelecimento do Acordo de Parceria Transatlântica de Comércio e Investimento entre os EUA e a UE resultou num aumento substancial das trocas comerciais entre estes blocos, ainda que sem impactes relevantes no sistema portuário regional.

Relativamente ao transporte de passageiros, as iniciativas desenvolvidas pelo Governo Regional junto de armadores/operadores de transporte marítimo, foi restabelecido o serviço de transporte marítimo misto (passageiros e veículos) que assegura a ligação regular entre a Região e o continente português. Já no caso dos cruzeiros turísticos, a adoção de uma abordagem proactiva na promoção da região enquanto destino diferenciado junto de armadores e operadores de cruzeiro, permitiu recuperar a trajetória de crescimento, tanto ao nível do número de passageiros como de navios, algo que se revelou de grande importância para a rentabilização dos investimentos realizados no Porto do Funchal.

Para além deste investimento, importa ainda não descurar os investimentos realizados nos demais portos do sistema portuário regional, com destaque para a reabilitação dos portos secundários danificados na sequência do temporal de dezembro de 2013. Algo que permitiu, entre outros aspetos, dinamizar a oferta e procura de atividades marítimo-turísticas, destacando-se, para além do Porto do Funchal, os pequenos portos de Calheta, Santa Cruz, Câmara de Lobos, Paul do Mar, Machico, Porto Moniz e Seixal.

No caso do transporte aéreo, o gestor das infraestruturas aeroportuárias, o Governo Regional e os operadores turísticos estabelecerem parcerias para a promoção conjunta da Região nos mercados consolidados e nos principais mercados emergentes. Estas ações permitiram aumentar a procura turística da RAM proveniente destes mercados-alvo, o que se refletiu no reforço e diversificação das rotas regulares. O aumento da concorrência daqui resultante possibilitou então uma diminuição das tarifas, com claros

benefícios para a mobilidade dos residentes. Complementarmente, o Governo Regional procedeu ainda à atualização do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo dos residentes.

No segmento do transporte aéreo de carga, é assegurada uma ligação regular entre o Aeroporto da Madeira e o Aeroporto de Lisboa, o qual funciona como uma plataforma que permite que alguns produtos regionais alcancem rapidamente os mercados internacionais. Uma transformação que abriu caminho a que novos produtos passassem a ser exportados pela Região.

Em suma, a conectividade externa da RAM foi substancialmente melhorada, criando condições para uma mais efetiva continuidade territorial, para uma redução dos sobrecustos inerentes à insularidade e para uma melhoria da integração da Região no espaço europeu e mercado único, com benefícios claros ao nível da coesão social.

No plano da mobilidade intrarregional, mais precisamente nas ligações inter-ilhas, foi possível suplantar os condicionalismos que vinham impedindo que os níveis de serviço assegurados no período de inverno correspondessem às necessidades de mobilidade da população, nomeadamente da população residente no Porto Santo. Algo que permitiu desagregar a sua condição de “dupla insularidade”. No mesmo sentido atuou a criação de voos regulares que asseguram a ligação direta entre o Porto Santo e o continente português no inverno, potenciando um acréscimo da procura turística neste período.

Nas acessibilidades e mobilidade interna às ilhas, em particular no que se refere à Ilha da Madeira, foram finalizadas as empreitadas nos troços que se encontravam por concluir, permitindo alcançar importantes ganhos de acessibilidade nalguns setores do território regional em que se verificavam défices assinaláveis de conectividade. Por sua vez, os níveis de serviço da rede de transporte coletivo rodoviário (TCR) de passageiros foram substancialmente melhorados, não tendo sido descurada uma mais efetiva articulação física e funcional da rede, e ainda a integração bilhética e tarifária. Por outro lado, assistiu-se uma renovação das frotas, indutoras da melhoria da comodidade do TP. Esta melhoria da oferta de TP traduziu-se no reforço da atratividade deste modo, que viu reforçado o seu peso na repartição modal, fruto da captação de utentes até então cativos do transporte individual.

A adoção de uma lógica de funcionamento em rede dos transportes públicos contribuiu ainda para o desenvolvimento de uma oferta que garante uma mais efetiva ligação em transportes públicos entre os principais aglomerados urbanos, coadjuvando numa estruturação do sistema urbano em que emerge uma rede regional de polos regionais emergentes. Algo que é ainda indissociável do estabelecimento de mecanismos que asseguram uma efetiva articulação dos instrumentos de planeamento do sistema de transportes com os instrumentos de planeamento do território.

Ao nível da mobilidade urbana, a adoção de políticas ativas de gestão da mobilidade e implementação de algumas soluções inovadoras (e.g. promoção de campanhas de sensibilização, adoção das políticas de estacionamento, promoção da prática de *carpooling*) contribuíram para uma repartição modal mais equilibrada a favor do TP e para consolidar o papel dos modos suaves nas deslocações urbanas e interurbanas de curta distância.

A par da racionalização da distribuição urbana de mercadorias nos principais aglomerados urbanos da Região (particularmente na cidade do Funchal) e do aumento da quota do TPR de passageiros e da renovação das frotas de organismos públicos promotores da aquisição de veículos híbridos, movidos a GNV e elétricos, tais transformações na mobilidade urbana contribuíram de forma significativa para a melhoria da qualidade do ambiente urbano e da eficiência energética do setor, refletindo-se numa diminuição do peso dos combustíveis fósseis na estrutura de consumo de energia final da Região.

No domínio da governância do setor dos transportes, tem vindo a ser assegurada a atualização permanente do quadro legal do setor, incluindo o cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 no respeitante aos serviços públicos rodoviário de passageiros. Foi ainda adotado um modelo organizacional que promoveu uma eficaz regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes, estando os organismos regionais dotados dos recursos humanos e tecnológicos adequados para o efeito.



## **3. VISÃO FUTURA E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO**

### **3.1. ENQUADRAMENTO E VISÃO**

Com base no diagnóstico efetuado, e tendo em conta o cenário de referência, importa definir uma visão para o sistema de transportes da RAM para o período de 2016/2020 e definir os objetivos cuja concretização deverá permitir alcançar o futuro consubstanciado na visão estratégica.

Face ao exposto, definiu-se como visão para o que se pretende que venha a ser o sistema de transportes da RAM:

Um sistema de transportes que garante, de forma económica e ambientalmente eficiente, as necessidades de deslocação de pessoas e mercadorias a diferentes escalas, contribuindo para mitigar os efeitos da insularidade e reforçar a integração da região nas dinâmicas económicas do espaço europeu, para o ordenamento do território e estruturação da rede urbana regional e para promover a competitividade económica, a coesão territorial e equidade social.

Para operacionalização da visão delineou-se um conjunto de princípios orientadores que estabelecem as grandes orientações que devem nortear a política setorial e o desenvolvimento do sistema de transportes da RAM. Tais princípios, que são seguidamente apresentados, formulam ainda o quadro de referência a partir do qual são esboçadas as orientações estratégicas para o setor.

### **3.2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES**

#### **3.2.1. Conetividade externa**

A eficiência do setor dos transportes (terrestres, marítimos e aéreos) é um fator vital para a economia da RAM enquanto território insular e RUP no espaço europeu, fortemente dependente do exterior, tanto em termos do abastecimento, como do escoamento dos produtos e mesmo no que concerne à importante componente turística. Importa ainda salientar as especificidades do Porto Santo, cuja “dupla insularidade” condiciona fortemente a mobilidade dos residentes e afeta a atratividade turística desta ilha.

Os sobrecustos inerentes às longas distâncias a percorrer, a inexistência de uma massa crítica que justifique níveis de serviço consentâneos com a afirmação de novos fatores de competitividade regional (e.g. reforço e diversificação das linhas regulares de transporte marítimo), a debilidade das economias de escala ou a fragmentação territorial e subsequente necessidade de multiplicação de infraestruturas (e.g. infraestruturas portuárias e infraestruturas aeroportuárias), afiguram-se como desvantagens comparativas relevantes.

Resultam daqui restrições à conetividade externa que importa mitigar, criando condições para assegurar a continuidade territorial da RAM no plano nacional e europeu. Neste contexto, são consideradas prioridades para a RAM:

- Garantia de eficiência, competitividade e qualidade dos serviços prestados na ligação com o exterior, assegurando em permanência infraestruturas portuárias e aeroportuárias em condições adequadas de operação;
- Garantia da oferta de ligações regulares de transporte marítimo – mercadorias e passageiros – e rotas de transporte aéreo que assegurem uma mais efetiva integração regional nas cadeias logísticas globais e nas dinâmicas económicas do espaço europeu;
- Garantia de bons níveis de acessibilidade do sistema logístico regional, das principais áreas de concentração de atividades económicas e dos principais aglomerados urbanos às infraestruturas de transporte que asseguram a conectividade externa da região (i.e. portos e aeroportos);
- Criação de condições que permitam mitigar os sobrecustos inerentes à condição de RUP, tanto ao nível do transporte de mercadorias como do transporte de passageiros;
- Rentabilização das infraestruturas e equipamentos existentes (transporte marítimo e aéreo) através da sua promoção e da criação de condições para o aumento do número de escalas e de passageiros.

### 3.2.2. Mobilidade Interna

As características geográficas da RAM traduzem-se em importantes constrangimentos à mobilidade interna de pessoas e mercadorias às escalas intra e inter-ilhas (Madeira e Porto Santo). Por um lado, verifica-se a já explicitada condição de insularidade e natureza arquipelágica, com a subsequente dispersão territorial e efeitos daí decorrentes. Por outro lado, a orografia acidentada da Região enforma um fator condicionador da permeabilidade do território regional, algo que penalizou historicamente a acessibilidade a alguns setores deste território (e.g. setor norte da Ilha da Madeira).

A atenuação destes constrangimentos levou a que fosse realizado um importante esforço de investimento, nomeadamente no sentido de: i) criar as infraestruturas e assegurar as ligações marítimas e aéreas inter-ilhas; e, ii) densificar e qualificar a rede rodoviária, melhorando as acessibilidades e contribuindo para a estruturação da rede urbana regional, potenciando a emergência de novas dinâmicas económicas nestes territórios.

Não obstante a trajetória de desenvolvimento do sistema regional de transportes, a sua consolidação e qualificação pressupõem a assunção de um conjunto de prioridades:

- Garantir condições de equidade tendencial no acesso da população aos serviços de TP e à circulação no território regional (ilhas da Madeira e Porto Santo);
- Potenciar a utilização do TP, sobretudo por parte das populações que mais dependem deste modo de transporte, e promover a racionalização do recurso ao TI nas deslocações interurbanas;
- Promover a integração do sistema de TP numa lógica de rede, potenciando a articulação física e funcional e a integração bilhética dos serviços disponibilizados pelos vários operadores, alargando as possibilidades de combinação de percursos e aumentando a cobertura territorial;
- Aumentar a inteligibilidade do sistema para todos os seus utilizadores (independentemente da natureza da utilização do sistema – regular ou ocasional, por parte de residentes ou turistas/visitantes), suportando-se num sistema de comunicação e informação ao público adequado;
- Completar a rede rodoviária regional com as infraestruturas rodoviárias em falta e cujo investimento seja devidamente justificado pela lógica de fecho da rede e pelos impactes económicos gerados (análise custo-benefício).

### 3.2.3. Mobilidade Urbana

O sistema urbano da RAM é constituído por um conjunto de centros urbanos com diferentes dimensões e funções específicas (patentes na hierarquia da rede urbana) e que, por esta via, estabelecem relações diversificadas com as suas áreas de influência.

Ora, a natureza e características das deslocações que ocorrem no seio destas áreas urbanas (indissociáveis das relações de interdependência estabelecidas entre si), assim como os padrões de mobilidade prevalentes, deixam transparecer a existência de um conjunto de problemas e desafios diferenciados à afirmação de uma mobilidade urbana mais consentânea com o paradigma da mobilidade sustentável.

Face ao exposto, considera-se que o planeamento de transportes e a gestão da mobilidade urbana deverão ser orientados pelas seguintes prioridades:

- Promoção do TP e dos modos suaves nas deslocações urbanas de curta-média distância (sempre que a orografia o permita) em detrimento da utilização do transporte individual, favorecendo o reforço da quota destes modos na repartição modal das deslocações;
- Implementação de uma política efetiva de gestão da mobilidade assente no paradigma da mobilidade sustentável, orientada para a satisfação das necessidades de mobilidade das pessoas e organizações, e integrando as novas tecnologias da informação e comunicação (TIC) e soluções inovadoras;
- Melhoria da qualidade do ambiente urbano por via de (i) redução da quota de utilização do TI, (ii) requalificação do espaço público por via da implementação de políticas de estacionamento articuladas com as políticas de promoção dos TP e dos modos suaves;
- Regulamentação das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias, através de medidas adaptadas às especificidades dos núcleos urbanos;
- Reordenamento e regulamentação das novas tipologias de transporte de passageiros, nomeadamente dos transportes turísticos nos principais núcleos urbanos.

### 3.2.4. Eficiência económica

O desenvolvimento do sistema regional de transportes e a sua permanente adequação às necessidades de mobilidade de pessoas e mercadorias pressupõe a realização de investimentos (mormente na construção de infraestruturas e aquisição de equipamentos), como também a assunção de custos de manutenção e exploração não negligenciáveis, tanto por parte de entidades públicas como de entidades privadas.

Por outro lado, a reduzida dimensão do mercado das pequenas economias insulares e os custos de contexto inerentes à sua situação geográfica são passíveis de condicionar a eficiência económica da exploração do sistema, possibilitando a ocorrência de falhas de funcionamento e distorções no mercado que tendem a afetar a capacidade competitiva das empresas, a equidade social e a agravar os referidos custos de contexto.

O planeamento e gestão do sistema de transportes devem, assim, ser orientados pelos princípios de racionalidade na aplicação dos recursos disponíveis, eficiência da gestão e correção de falhas de funcionamento do mercado, algo tanto mais relevante quando a conjuntura económica e financeira exige,

efetivamente, uma gestão rigorosa e criteriosa dos recursos passíveis de mobilização para o setor dos transportes.

Com efeito, considera-se que devem ser adotadas as seguintes prioridades no domínio da eficiência económica do sistema de transportes:

- Os investimentos a realizar na construção de infraestruturas devem ser devidamente justificados pelos impactes económicos gerados (análise custo-benefício) e a ponderação dos seus custos de manutenção;
- Ao Governo Regional, compete a definição e aplicação da política regional de transportes e o planeamento do sistema regional de transportes, optando pela contratualização, com o setor privado, no que se refere à construção e exploração de infraestruturas e à exploração de serviços de transporte sempre que os benefícios desta modalidade se revelem mais vantajosos;
- Nas situações em que a oferta de serviços de transporte não satisfaz as necessidades de mobilidade de pessoas ou mercadorias, pela inexistência de interesse comercial na exploração do serviço, colocando em causa a equidade social e coesão territorial, deverá o Governo Regional proceder à sua contratualização com os níveis de serviço considerados adequados;
- Os modelos de contratualização devem ser definidos com base numa correta repartição de riscos/benefícios e na definição das obrigações das diferentes partes.

### **3.2.5. Sustentabilidade ambiental**

O setor dos transportes apresenta-se como um dos principais emissores de GEE à escala global. A nível europeu (UE28) as emissões deste setor representavam 19,7% do total de emissões de GEE em 2012, apenas superadas pelas emissões das indústrias energéticas (31,0%). Por outro lado, atendendo à sensibilidade ambiental e à ocupação do território da RAM, importa não descurar os vários impactes negativos associados às infraestruturas de transporte (e.g. sobre a população, sobre os solos, sobre os recursos hídricos, sobre a vegetação, sobre a fauna).

Como tal, a política regional de transportes e o planeamento do sistema de transportes deverão promover a adoção de opções estratégicas que privilegiem a sustentabilidade ambiental e a eficiência energética do setor, atendendo às seguintes prioridades:

- Criação de condições que promovam a utilização dos TP e dos modos suaves e reforcem a sua quota na repartição modal ao nível das deslocações urbanas e interurbanas;
- Salvaguarda dos valores naturais em presença no território regional aquando do planeamento de infraestruturas e serviços de transporte, privilegiando-se a adoção de soluções que maximizem a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental do sistema de transportes;
- Incentivo à adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte por parte de entidades públicas e privadas (incluindo os particulares).
- Modernização das frotas de TP promovendo o recurso a veículos mais eficientes em termos energéticos e ambientais.

### **3.2.6. Coesão territorial e equidade social**

O sistema de transportes desempenha um papel determinante na promoção da coesão territorial e equidade social, ao dotar os territórios com as condições de suporte (infraestruturais e de serviços) necessárias à circulação de pessoas e mercadorias. Desta forma, promove a integração económica e social dos diferentes



espaços regionais, contribui para o acesso da população a equipamentos, bens e serviços, e assegura o acesso das atividades económicas ao mercado (tanto numa perspetiva interna – mercado regional –, como numa perspetiva externa).

O planeamento dos transportes deverá atender às necessidades de grupos específicos da população que, pela sua condição (pessoas com mobilidade reduzida) ou padrões específicos de mobilidade, requerem soluções de transporte devidamente adaptadas.

No sentido de garantir que o sistema de transportes reforça o seu contributo para a coesão territorial e equidade social na RAM, a política de transportes deverá assumir as seguintes propriedades:

- Conclusão das infraestruturas rodoviárias (ou beneficiação das infraestruturas existentes) que se revelem determinantes para: (i) a integração espacial de territórios cujo deficit de acessibilidades agrava a sua condição de periferia, (ii) a redução da sinistralidade rodoviária, (iii) a melhoria do desempenho da rede;
- Melhoria dos níveis de serviço dos TP, garantindo uma cobertura territorial e temporal adequada às necessidades de procura da população residente e dos visitantes da RAM;
- Promoção de soluções de transporte que permitam responder às necessidades de deslocação em áreas ou períodos do dia em que a procura não justifica a prestação de serviços de TP regular;
- Promoção de soluções que garantam a comodidade do acesso da população residente em áreas de baixa densidade a bens e serviços, por via da prestação de serviços de proximidade disponibilizados em unidades móveis;
- Garantia de não discriminação das pessoas com deficiências e incapacidades no acesso ao sistema de transportes, assegurando o seu direito à mobilidade e contribuindo para a igualdade de oportunidades.

### 3.2.7. **Segurança e proteção**

A dimensão da segurança e proteção do sistema regional de transportes é entendida como um aspeto central da política regional de transportes, visando prevenir e garantir, a todo o momento, a segurança das pessoas e bens aquando da utilização do sistema de transportes.

Os investimentos ao nível do reforço e/ou manutenção das condições de segurança e proteção inerentes à utilização das várias infraestruturas e equipamentos de transporte devem, por isso, deter primazia, sendo norteados pelas seguintes prioridades:

- Dotação permanente do sistema de transportes com as condições necessárias para a redução da sinistralidade e minimização do risco de ocorrência de acidentes;
- Adoção de uma atitude proactiva nos domínios da sensibilização da comunidade e prevenção, com particular incidência no transporte rodoviário;
- Adoção permanente das determinações decorrentes de normativas internacionais, comunitárias e nacionais relativas à proteção do sistema de transportes contra ameaças diversas (e.g. terrorismo global, catástrofes naturais).

### 3.2.8. Concertação de políticas

As relações e interdependências estabelecidas entre o sistema de transportes, o ordenamento do território e o ambiente, são particularmente relevantes num território insular de pequena dimensão e de elevada sensibilidade ambiental, sob pena de geração de ineficiências sistémicas e impactes prejudiciais ao ecossistema (*lato sensu*).

Tal exige uma concertação cuidada das políticas setoriais nos domínios dos transportes, ordenamento do território, ambiente e energia, algo que o Governo Regional (através dos organismos/entidades por si tutelados) deverá assegurar através da adoção de uma abordagem sistémica na definição e implementação destas políticas.

### 3.2.9. Governância do setor

Pela sua natureza, a governância dos transportes assume-se como uma área de atuação transversal ao setor, determinante para o aumento da eficiência e racionalização do funcionamento do sistema regional de transportes, envolvendo os seus diferentes subsistemas e estabelecendo relações com os demais princípios orientadores da estratégia do PIETRAM.

As prioridades no domínio da governância compreendem:

- Assunção do papel estratégico do Governo Regional, na definição das grandes opções de política de transportes para a Região, garantindo a sua implementação por atuação direta ou indireta, por meio do envolvimento das entidades privadas;
- Revisão e atualização permanente do quadro legal do setor (nas áreas de competência do Governo Regional), garantindo o seu alinhamento com as melhores práticas internacionais e no respeito estrito pelas especificidades da Região;
- Reforço da capacidade de atuação do Governo Regional, através dos organismos/entidades da administração regional, nomeadamente ao nível da regulação e fiscalização do sistema de transportes;
- Adoção das reformas necessárias à criação de condições para o aumento da eficiência do sistema de transportes, contribuindo para a competitividade da economia regional.

## 3.3. ORIENTAÇÕES ESTRATÉGICAS

Tendo como enquadramento estes princípios orientadores, e por forma a delinear o quadro de intervenção que deverá permitir a concretização da visão, foram definidas orientações estratégicas, suportadas em objetivos estratégicos e objetivos específicos que, por sua vez, deverão nortear a elaboração do Plano de Ação do PIETRAM. Estes objetivos são entendidos da seguinte forma:

- **Objetivos estratégicos**, de carácter geral e que sistematizam objetivos globais a alcançar com a implementação do PIETRAM, nos domínios das acessibilidades externas, mobilidade intrarregional, mobilidade urbana, eficiência energética, ambiental e segurança do sistema de transportes e governância do setor;
- **Objetivos específicos**, que definem para cada um dos objetivos estratégicos, os resultados que se espera alcançar, identificando medidas (projetos e ações) para o efeito.

- Em termos genéricos, no que concerne ao processo de planeamento, os objetivos estratégicos e específicos estruturam um conjunto coerente de propostas de intervenção/ medidas que constituem o plano de ação do PIETRAM e que se apresentam no capítulo 4 do presente documento.

### 3.3.1. **Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM**

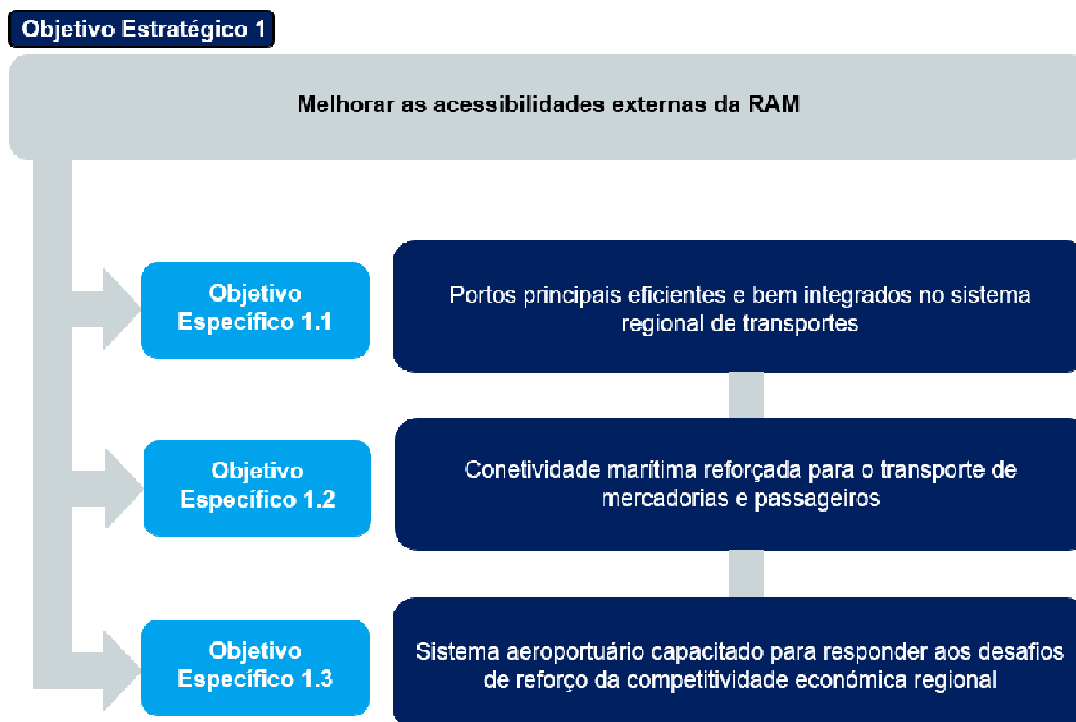
O reforço da conectividade externa da RAM assume-se como um vetor determinante para a mitigação dos custos de contexto associados à insularidade e à situação de RUP, contribuindo para a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade, nos planos nacional e internacional, de pessoas e mercadorias. Algo que possibilitará uma maior coesão territorial e equidade social e potenciará a criação de condições para uma mais efetiva integração da economia regional nas dinâmicas económicas do espaço europeu e nas dinâmicas emergentes no espaço atlântico (nomeadamente aquelas associadas ao “crescimento azul”).

No caso do transporte marítimo importa assegurar que o sistema portuário mantém em permanência as condições adequadas para garantir os fluxos fundamentais de passageiros e mercadorias cumprindo padrões de qualidade e exigência para o setor definidos para o território da UE. Esta condição passa por dispor de infraestruturas portuárias e serviços de transporte marítimo regulares capazes de responder de forma eficiente e racional à procura num mercado aberto e concorrencial.

Por sua vez, no caso do transporte aéreo, para além da valorização do potencial e racionalização da utilização das infraestruturas aeroportuárias existentes, o reforço da conectividade externa da RAM compreende a criação de condições para a redução do preço das ligações aéreas à região (possibilitando assim a redução da distância/custo do território), para a melhoria do nível de serviço (por via do reforço e diversificação da oferta de destinos) e para a implementação de um serviço de transporte aéreo vocacionado para mercadorias. Do ponto de vista das infraestruturas aeroportuárias, importa ainda solucionar os problemas identificados em sede de diagnóstico, algo que deverá contribuir para a sua operacionalidade.

A concretização deste conjunto de orientações será assegurada através dos seguintes Objetivos Específicos:

FIGURA 3.1 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS RELATIVOS AO OBJETIVO ESTRATÉGICO 1



### 3.3.1.1. Objetivo Específico 1.1 – Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes

A condição de insularidade da RAM e a forte dependência do exterior fazem das infraestruturas portuárias da Região elementos críticos do sistema de transporte marítimo. Assegurar que os fluxos de mercadorias e passageiros se desenvolvem em adequadas condições de segurança e qualidade de serviço é um aspeto central. Não obstante, subsistem riscos e ineficiências, tanto a nível infraestrutural como logístico, que devem ser mitigados. Para tal, importa assegurar, de forma permanente, a existência de níveis de serviço e operação adequados nos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo, propondo-se as seguintes ações/projetos:

- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo;
- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo para identificação e inventariação de anomalias e patologias, com a subsequente definição de prioridades de intervenção;
- Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo;
- Operacionalização da Janela Única Portuária garantindo a integração de todos os operadores e agentes portuários e avaliação da oportunidade e conveniência de criação da Janela Única Logística na RAM agregando, para além dos portos, outros *players* da restante cadeia de abastecimento;
- Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplano do Porto do Caniçal.

### 3.3.1.2. Objetivo Específico 1.2 – Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros

A deterioração da conjuntura económico-financeira internacional, nacional e regional no pós-crise de 2008 refletiu-se negativamente no tecido produtivo e na procura, fatores determinantes da redução do movimento de mercadorias com origem/destino na RAM transportadas por via marítima. Em resultado desta quebra da atividade económica e do subsequente declínio do fluxo de mercadorias, assistiu-se a um ajustamento do número de ligações regulares entre a RAM e o Continente, cuja oferta ficou reduzida a três ligações semanais.

Por sua vez, o serviço de transporte misto (passageiros e veículos) que era assegurado desde 2008, através de uma solução do tipo “ferry”, foi abandonado em janeiro de 2012.

A partir de 2013 regista-se também um declínio no número de escalas e de passageiros de navios de cruzeiro no Porto do Funchal. Dada a importância do turismo de cruzeiros para a economia da Região e atendendo ao importante investimento realizado no Porto do Funchal tendo em vista a melhoria das condições de acolhimento, importa adotar medidas que permitam uma retoma da procura e, desta forma, uma rentabilização das infraestruturas portuárias.

Por forma a superar os desafios inerentes ao reforço da conectividade marítima para mercadorias e passageiros propõe-se a adoção de medidas que compreendem a criação de condições para o aumento da atratividade das infraestruturas portuárias para o estabelecimento de serviços de transporte regulares, assim como medidas focadas no incentivo à criação dos serviços, a saber:

- Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias, sobretudo no que respeita aos navios de cruzeiro;
- Avaliação da exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto (passageiros e veículos) de ligação entre a RAM e o Continente;
- Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros, designadamente através de uma abordagem comercial proactiva junto dos armadores e operadores de cruzeiro (incluindo a participação em feiras e certames internacionais do setor), tendo em vista a dinamização dos mercados tradicionais e a conquista de mercados emergentes.

### 3.3.1.3. Objetivo Específico 1.3 – Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional

A RAM dispõe atualmente de infraestruturas aeroportuárias capacitadas para responder, com uma boa qualidade de serviço, à procura doméstica e europeia/internacional. Com efeito, atendendo às condições infraestruturais existentes, considera-se que o enfoque no sistema aeroportuário regional deve ser colocado no seu contributo potencial para a dinamização da atividade económica a nível regional por via do reforço das rotas existentes, da diversificação de rotas e do aumento do número de companhias aéreas.

A este respeito destaca-se o seu papel enquanto alicerce para o crescimento e diversificação da procura turística, orientação cuja prossecução é indissociável de uma estreita articulação com as autoridades regionais e com os operadores turísticos. Por outro lado, importa ainda não descurar as oportunidades para a economia regional associadas ao estabelecimento de um serviço regular de transporte aéreo de carga.

Destas orientações decorre a seguinte proposta de ações/projetos para o sistema aeroportuário regional:

- Incentivo à abertura de novas rotas, ou intensificação das existentes, por forma a potenciar o crescimento do tráfego (número de passageiros e movimento de aeronaves);
- Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e operadores turísticos por forma a criar condições para o reforço e diversificação de rotas, potenciando o crescimento da procura nos mercados tradicionais e mercados emergentes;
- Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira através do desenvolvimento das áreas de embarque (salas *Schengen*, *Non Schengen* e Trânsito) e de outras intervenções identificadas pelo gestor da infraestrutura para ambas as infraestruturas aeroportuárias;
- Atualização e eventual revisão do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo dos residentes na RAM e equiparados.

### 3.3.2. **Objetivo Estratégico 2 - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias**

A natureza arquipelágica do território da RAM, com duas ilhas habitadas (Madeira e Porto Santo) coloca importantes desafios ao planeamento e gestão do sistema regional de transportes.

Neste contexto, a duplicação de infraestruturas e equipamentos de transporte exige uma gestão rigorosa e eficiente, capaz de assegurar a racionalização e valorização destes ativos regionais em prol do reforço da competitividade e do desenvolvimento da base económica regional.

Acresce que a debilidade da procura interna acaba por constituir um fator passível de condicionar os níveis de serviço do transporte marítimo e do transporte aéreo, comprometendo os objetivos de desenvolvimento económico e social, de garantia da integração tendencial dos espaços regionais e de garantir e promoção de condições de circulação adequadas para pessoas e mercadorias. Uma falha de mercado que reclama a intervenção do Estado, nomeadamente através da contratualização do serviço público, garantindo um serviço de transporte de passageiros e mercadorias com características adequadas (ao nível da frequência, custo para o utilizador, segurança e comodidade) aos objetivos enunciados.

Em relação ao transporte rodoviário, foram identificadas duas dimensões de intervenção cuja prossecução se mostra de grande relevância para a melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade interna. A primeira dimensão respeita à conclusão de alguns *missing links* da rede rodoviária regional, cuja concretização terá efeitos não negligenciáveis na melhoria da acessibilidade, designadamente nalguns territórios que apresentam manifestas debilidades em matéria de conectividade como é o caso do setor norte da Ilha da Madeira. A segunda dimensão prende-se com a melhoria dos níveis de serviço da rede de TP intrarregionais, algo que se reveste de grande importância para a melhoria das condições de mobilidade da população (incluindo o acesso a bens e serviços) e para o incentivo à transferência modal a favor do TP nas deslocações urbanas e interurbanas.

Face ao exposto, propõe-se a concretização dos seguintes Objetivos Específicos:

FIGURA 3.2 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS RELATIVOS AO OBJETIVO ESTRATÉGICO 2



### 3.3.2.1. Objetivo Específico 2.1 – Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura

As condições excecionais do estado do mar em dezembro de 2013 originaram danos muito significativos na generalidade das infraestruturas portuárias da costa sul da Ilha da Madeira, com especial incidência nos portos secundários. As consequências daquele evento natural extraordinário perduram, condicionando, em maior ou menor escala, a operacionalidade e a segurança de alguns pequenos portos.

Importa assim avaliar o estado em que se encontram as infraestruturas portuárias secundárias para se definirem prioridades de investimento na sua reabilitação e estimar os recursos financeiros necessários alocar.

Para além de acolherem embarcações afetas a outras atividades (pesca, náutica de recreio e desporto) os portos secundários constituem ainda a base para o desenvolvimento das atividades marítimo-turísticas. Desta forma, a prossecução deste objetivo enforma uma oportunidade para expandir e consolidar as atividades marítimo-turísticas nos portos secundários distribuídos ao longo da costa sul da Ilha da Madeira

(Machico, Santa Cruz, Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Calheta e Paul do Mar) e no concelho de Porto Moniz na costa norte (Porto Moniz e Seixal).

Por forma a assegurar a reabilitação e capacitação dos portos secundários para responder às especificidades e dinâmicas da procura propõe-se as seguintes medidas:

- Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM, avaliando a partilha e/ou transferência de responsabilidades entre APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., municípios e privados;
- Realização de inspeção pericial a todas as infraestruturas portuárias secundárias para inventariação de anomalias e patologias, e definição de prioridades de intervenção;
- Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas;
- Criação das condições de apoio (aos operadores e aos passageiros) ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM.

### 3.3.2.2. Objetivo Específico 2.2 – Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas

A natureza arquipelágica do território regional, com a subsequente descontinuidade territorial entre as duas ilhas habitadas (Madeira e Porto Santo), conjugada com a debilidade da procura – sobretudo nos períodos de menor procura turística –, traduz-se numa oferta de ligações regulares (aéreas e marítimas) inter-ilhas que não asseguram níveis de conectividade adequados em alguns períodos do ano. Tal é particularmente evidente no período de inverno com a ocorrência de algumas restrições à operação do serviço regular de transporte marítimo inter-ilhas.

Tratando-se de uma falha de mercado, torna-se imprescindível a atuação do Estado visando garantir uma oferta de transporte aéreo e marítimo cujos níveis de serviço e preços praticados satisfaçam as necessidades de mobilidade da população residente, contribuam para a consolidação de uma procura que permita a criação de economias de escala e contribuam para a geração de oportunidades de crescimento económico na Região.

As medidas propostas neste domínio compreendem:

- Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas;
- Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo.

### 3.3.2.3. Objetivo Específico 2.3 – Conectividade da rede rodoviária regional e local reforçada

O trabalho desenvolvido em sede de diagnóstico permitiu identificar a existência de alguns *missing links* na rede rodoviária regional que se traduzem na prevalência de alguns défices de acessibilidades importantes, com destaque para o setor norte da Ilha da Madeira.

Por outro lado, foram igualmente identificados constrangimentos viários que impedem uma melhor articulação entre a rede rodoviária regional e a rede local, pelo que condicionando a ocorrência de ganhos de acessibilidade mais significativos nas áreas servidas pela rede regional, com destaque para a rede regional de vias rápidas (VR) e rede regional de vias expresso.

Com tal, propõe-se as seguintes medidas:

- Construção das infraestruturas da rede rodoviária regional cuja avaliação conclua pela sua relevância em função dos impactes económicos gerados;



- Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade e da segurança entre as redes regional e local;
- Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional.

#### 3.3.2.4. Objetivo Específico 2.4 – Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados

A análise da rede de TPR regionais desenvolvida em sede de diagnóstico revelou a existência de algumas fragilidades ao nível da cobertura temporal fora do dia útil, dimensionamento do serviço, articulação física e funcional entre carreiras, informação ao público e integração bilhética e tarifária. Importa ainda não descurar a debilidade das condições de apoio à espera, frequentemente não providenciando qualquer abrigo ao utente, não disponibilizando informação sobre o serviço (e.g. carreiras que servem a paragem e respetivo itinerário, diagrama de rede, tarifário), nem garantindo condições de segurança no acesso à paragem.

Tais aspetos acabam por se traduzir numa oferta que não satisfaz os níveis de serviço considerados adequados para a rede de TP inter-regionais. Por forma a superar tais debilidades, propõe-se a implementação concertada do seguinte conjunto de medidas:

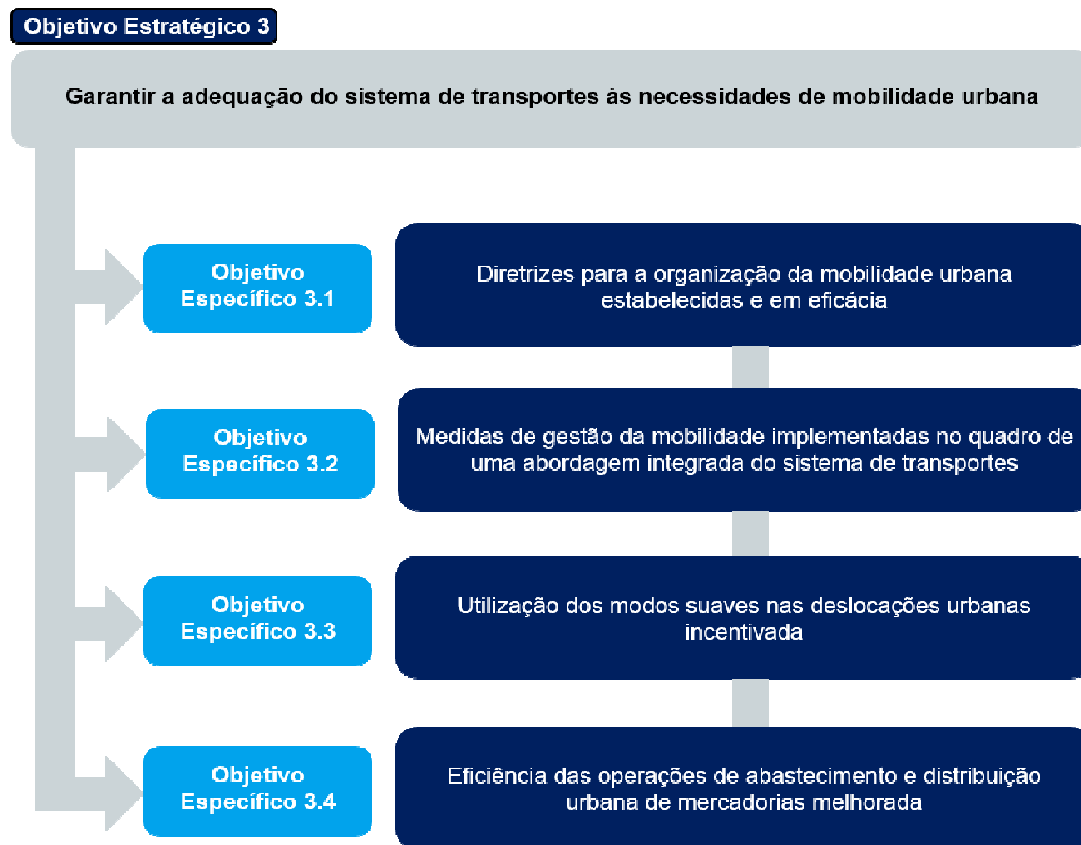
- Hierarquização da rede de TPR;
- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de TPR;
- Implementação de um sistema tarifário integrado;
- Implementação de um sistema de bilhética integrada;
- Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de TPR;
- Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos TPR, garantindo o acesso seguro a estes equipamentos;
- Implementação de um sistema integrado de informação ao público, contribuindo para a inteligibilidade do sistema de TP e para o reforço da sua atratividade (para residentes e para turistas/visitantes);
- Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de TP;
- Criação de uma imagem de marca para a rede de TP da RAM.

#### 3.3.3. Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana

O planeamento do sistema de transportes e a gestão da mobilidade urbana e interurbana serão norteados pelos princípios subjacentes ao paradigma da mobilidade sustentável. Tal significa que a política de transportes conferirá prioridade à promoção da utilização do TP e dos modos suaves, em detrimento da utilização do automóvel, incentivará a eficiência energética e a sustentabilidade ambiental do sistema de transportes, assim como promoverá a criação de condições para uma maior utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas e interurbanas de curta distância.

Neste âmbito, o planeamento do sistema de transportes deverá prosseguir a concretização dos seguintes Objetivos Específicos:

FIGURA 3.3 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS RELATIVOS AO OBJETIVO ESTRATÉGICO 3



### 3.3.3.1. Objetivo Específico 3.1 – Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia

Os municípios são as entidades com competências no que concerne ao planeamento e gestão do sistema de transportes à escala municipal. Neste contexto, é importante criar um quadro de referência para um eficaz planeamento e gestão do sistema de transportes em estreita articulação com as orientações da política setorial estabelecidas pelo presente documento e que promova a articulação da atuação entre municípios em prol da implementação de uma política de promoção de padrões de mobilidade sustentáveis.

As diretrizes devem cobrir os vários domínios de atuação de autarquias e outros agentes relevantes com intervenção nos processos de planeamento e gestão do sistema de transportes, refletindo as especificidades da RAM e dos seus municípios. Para além de outros que venham a ser considerados relevantes, estas diretrizes técnicas devem contemplar domínios como: TP, intermodalidade, estacionamento, logística urbana, modos suaves e segurança rodoviária.

Em síntese, a medida proposta no âmbito do presente Objetivo Específico compreende a elaboração de um documento orientador contendo diretrizes técnicas para a mobilidade urbana.

### 3.3.3.2. Objetivo Específico 3.2 – Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes

A gestão da mobilidade consubstancia uma abordagem eminentemente orientada para a procura de transportes, recorrendo para o efeito a um conjunto diversificado de medidas *soft* que visam incentivar a afirmação de padrões de mobilidade mais sustentáveis. A promoção de comportamentos, por partes dos utilizadores do sistema de transportes, consentâneos com a afirmação destes padrões de mobilidade apresenta-se como um dos focos principais das estratégias e medidas das políticas de gestão da mobilidade, cuja finalidade compreende, necessariamente, o incentivo à utilização dos modos suaves e dos TP, assim como a racionalização da utilização do automóvel individual.

O conjunto de medidas passível de implementação neste âmbito é relativamente vasto, não se pretendendo esgotar aqui o leque de possibilidades, necessariamente dependente das abordagens que vierem a ser adotadas pelas entidades envolvidas no planeamento de transportes e gestão da mobilidade na RAM. Ainda assim, tendo em conta as especificidades do sistema de transportes da Região, assim como a inter-relação destas medidas com aquelas que são propostas no âmbito dos demais Objetivos Específicos, propõe-se indicativamente as seguintes:

- Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade;
- Incentivo à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade que contribuam para a racionalização da utilização do automóvel individual, nomeadamente: a adoção das políticas de estacionamento como instrumento de regulação da procura nos principais núcleos urbanos da região, implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano, o incentivo à criação de créditos à mobilidade e racionalização da utilização do TI através da implementação de sistemas de *carsharing* e do incentivo à promoção da prática de *carpooling*;
- Implementação de campanhas de sensibilização para os benefícios da utilização dos modos suaves e TP e para os custos associados à utilização do automóvel individual.

### 3.3.3.3. Objetivo Específico 3.3 – Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada

A promoção da utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas e interurbanas de curta distância afigura-se como uma orientação que contribui para uma maior eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, como também para a melhoria do ambiente e da qualidade do espaço público em meio urbano. Algo indissociável da redução da procura de modos motorizados que a maior participação dos modos suaves na repartição modal tende a induzir.

Para o efeito, torna-se necessário atuar sobre a racionalização da utilização do transporte individual e criar condições para a utilização dos modos suaves. Sobre esta última dimensão, considera-se que devem implementadas as seguintes ações/projetos, devidamente ponderadas à luz dos condicionalismos decorrentes da orografia desfavorável:

- Apoio a projetos de qualificação e expansão da rede pedonal que assegure as ligações entre os principais polos geradores/attractores de deslocações;
- Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio, que suporte as deslocações urbanas e interurbanas de curta distância;

- Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano, assegurando condições adequadas de deslocação a pessoas com mobilidade reduzida nas ligações entre os principais polos geradores/attractores.

#### 3.3.3.4. Objetivo Específico 3.4 – Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada

Ainda no sentido de garantir uma melhoria das condições de mobilidade urbana, importa atuar sobre as operações de abastecimento e distribuição de mercadorias em meio urbano, visando a suplantação das ineficiências diagnosticadas nestas operações e que envolvem, *grosso modo*: a ocorrência de congestionamentos pontuais em arruamentos urbanos que são provocados pela paragem de veículos de transporte de mercadorias na faixa de rodagem (um problema cujos efeitos são agravados pela orografia e pelo perfil transversal de muitos arruamentos); elevado número de veículos de transporte de mercadorias em circulação em meio urbano, com reflexos na qualidade do ambiente urbano e do espaço público.

Tais ocorrências acabam por consubstanciar ineficiências do sistema de transportes em meio urbano que importa corrigir. Para o efeito propõe-se:

- Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais;
- Incentivo à implementação de projeto-piloto de logística urbana nos principais centros urbanos.

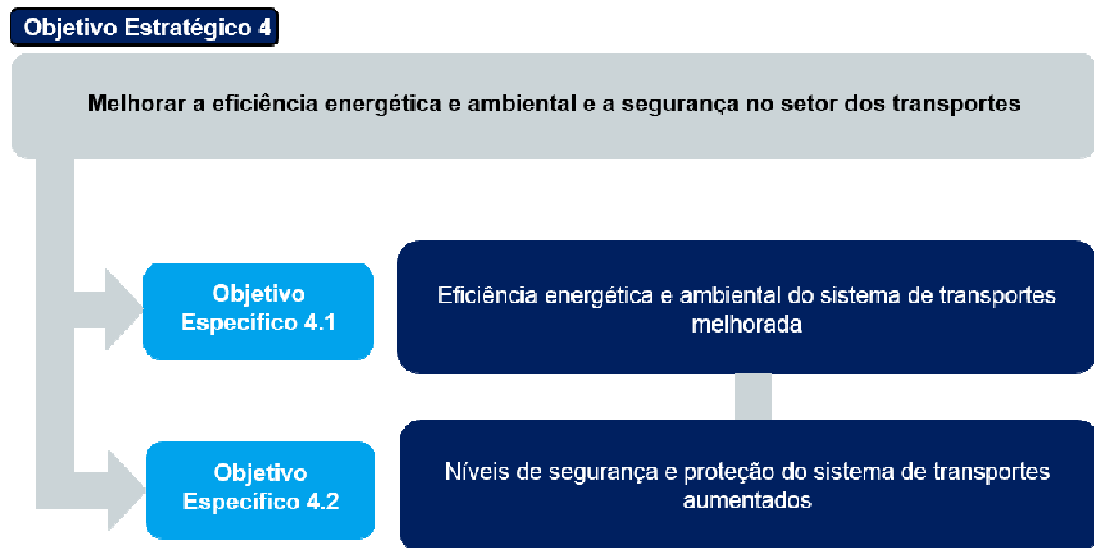
#### 3.3.4. **Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes**

A melhoria da eficiência energética e ambiental do setor dos transportes afigura-se como uma opção estratégica de grande relevância para a RAM. O elevado nível de emissões de GEE (em particular de CO<sub>2</sub>) bem como de emissões poluentes (COV, CO, NOx e partículas), imputáveis aos transportes, sobretudo na cidade do Funchal, a elevada intensidade energética do setor, a dependência energética da região em relação ao exterior e a elevada sensibilidade dos ecossistemas em presença, contam-se entre as principais razões que reclamam uma atuação determinada a este nível. Para o efeito, entende-se que deve ser assegurada uma estreita articulação com as propostas delineadas no âmbito dos demais Objetivos Estratégicos, privilegiando-se ainda a concretização de medidas com incidência nas dimensões tecnológica e comportamental.

Por sua vez, no domínio da segurança, os principais desafios estão relacionados com a segurança rodoviária – ainda que não se restringindo a esta dimensão – e com a proteção do sistema de transportes contra ameaças diversas.

Com efeito propõe-se a prossecução dos seguintes Objetivos Específicos:

FIGURA 3.4 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS RELATIVOS AO OBJETIVO ESTRATÉGICO 4



#### 3.3.4.1. Objetivo Específico 4.1 – Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada

A aposta no aumento da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes tem por base o reconhecimento da existência de uma margem relevante para a ocorrência de ganhos de eficiência naquele que é o principal setor responsável pela dependência energética e pelo volume de emissões de CO<sub>2</sub> da RAM. Algo que é justificado em larga medida pelos consumos e emissões realizados pelo transporte rodoviário, e para o que concorrem vários fatores: desde a relativamente elevada dependência em relação ao automóvel individual, até à idade da frota dos operadores de TPR de passageiros e das empresas de transporte rodoviário de mercadorias.

Face ao exposto, as medidas propostas incidem sobre o transporte rodoviário, não devendo ser negligenciada a inter-relação e efeitos decorrentes da implementação das medidas propostas no âmbito de outros objetivos na consecução do presente Objetivo Específico (e.g. medidas relacionados com a racionalização da utilização do automóvel individual em meio urbano e com o reforço da utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas). Concretizando, são propostas as seguintes medidas para a concretização do presente objetivo:

- Renovação da frota de veículos de TPR de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias;
- Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte por parte de entidades públicas;
- Monitorização do desempenho energético das empresas de TPR de passageiros;
- Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica que contribua para a adoção de comportamentos de condução e padrões de mobilidade mais sustentáveis.

#### 3.3.4.2. Objetivo Específico 4.2 – Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados

A garantia de segurança e proteção do sistema de transportes apresenta-se como uma condição de base e como uma dimensão transversal ao funcionamento deste sistema. Releva por isso prosseguir os esforços que têm vindo a ser realizados tendo em vista o aumento dos níveis de segurança e proteção do sistema de transportes. Note-se que sendo a segurança rodoviária uma preocupação central neste domínio de intervenção (preconizando-se uma abordagem que consubstancia uma atuação sobre os principais fatores que determinam a ocorrência de acidentes), as medidas propostas não se restringem a este problema. Concretizam antes uma abordagem integrada que pretende abarcar os diferentes aspetos que subjazem a uma problemática complexa e delicada, transversal aos vários modos de transporte. Para o efeito propõe-se:

- Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária;
- Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária que articule os níveis de atuação regional e local;
- Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção do sistema de transportes.

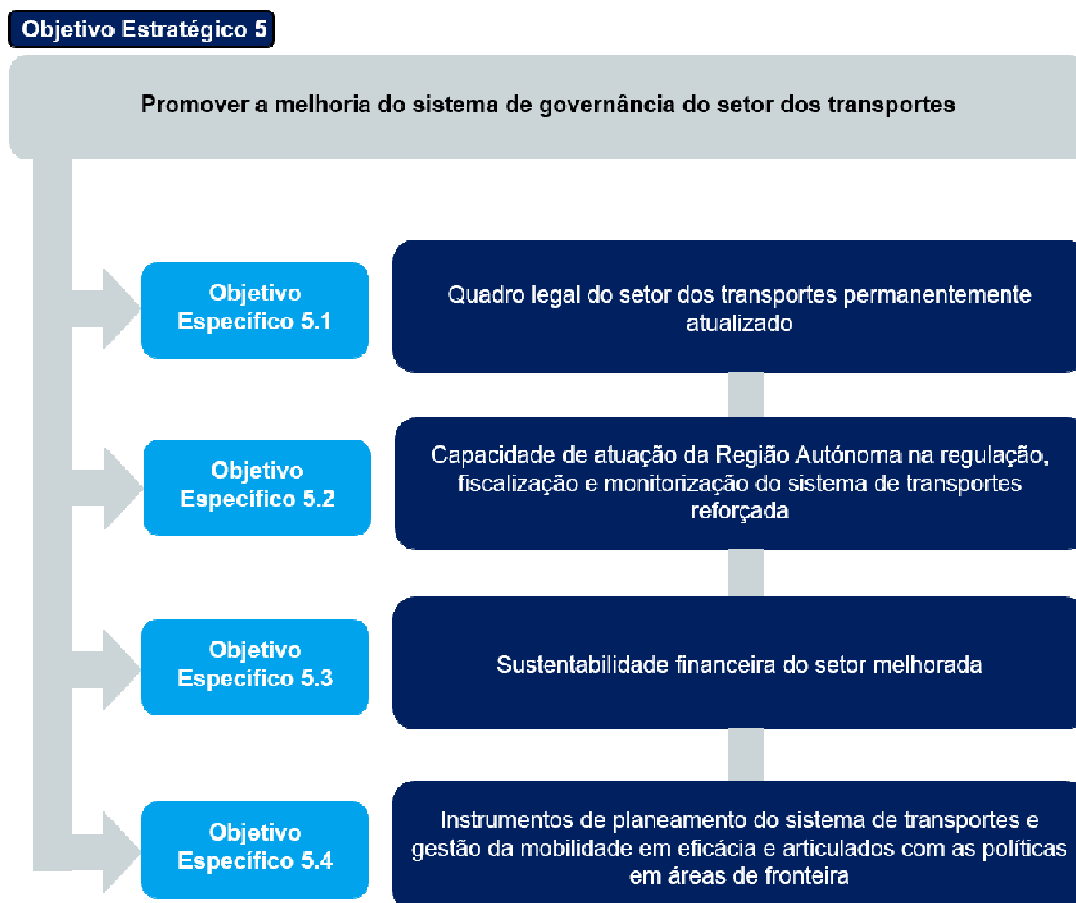
#### 3.3.5. **Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes**

A melhoria da governância do sistema de mobilidade e transportes constituiu uma orientação geral de natureza eminentemente transversal, assumindo-se como um dos grandes desafios para a melhoria da eficiência do sistema.

O planeamento e gestão do sistema de transportes regional requer a adoção de fórmulas de coordenação institucional suficientemente ágeis e flexíveis para gerir, regular e coordenar as várias componentes do sistema de transportes do ponto de vista legal, institucional, financeiro e operacional. A governância do setor no âmbito do sistema de transportes regional assume particular relevância atentos os diversos níveis de decisão envolvidos no plano dos decisores públicos – Estado, Região Autónoma, municípios.

Para este efeito, apontam-se os seguintes Objetivos Específicos:

FIGURA 3.5 – OBJETIVOS ESPECÍFICOS RELATIVOS AO OBJETIVO ESTRATÉGICO 5



### 3.3.5.1. Objetivo Específico 5.1 – Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado

A permanente atualização do quadro legal do setor dos transportes sobre o qual o Governo Regional e a Assembleia Legislativa da RAM detêm competências no quadro da autonomia regional apresenta-se como uma orientação destinada a garantir a adequação da legislação vigente às necessidades e especificidades do setor, assim como a sua conformação com uma política de transportes que deverá privilegiar a inovação e adoção de boas práticas. Neste âmbito, considera-se que as principais áreas de atuação são as seguintes:

- Gestão rodoviária;
- Serviço de transporte público coletivo rodoviário de passageiros;
- Setor marítimo-portuário.

### 3.3.5.2. Objetivo Específico 5.2 – Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada

No contexto de uma economia de mercado, o papel da RAM na governância do setor dos transportes envolve essencialmente as atividades de coordenação, planeamento, regulamentação, regulação,

fiscalização e monitorização do funcionamento do sistema, cabendo à iniciativa privada a exploração dos serviços de transporte. Especificamente no que diz respeito à regulação, fiscalização e monitorização, verifica-se que o exercício destas atribuições e competências por parte da RAM requer a sua dotação com os recursos humanos e materiais adequados a uma ação administrativa efetiva e eficiente.

A gestão, fiscalização e monitorização das concessões rodoviárias, concessões de exploração de serviços de transporte marítimo de passageiros e mercadorias e contratos, concessões ou autorizações de exploração de serviços de transporte público coletivo rodoviário de passageiros contam-se entre as atribuições cujo exercício pressupõe uma adequada capacitação da RAM. Para tal propõe-se:

- Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes;
- Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma, no plano dos recursos humanos e tecnológicos, para o exercício das atribuições e competências identificadas;
- Criação de um observatório regional da mobilidade e do sistema de transportes.

#### 3.3.5.3. Objetivo Específico 5.3 – Sustentabilidade financeira do setor melhorada

A racionalidade da aplicação dos recursos públicos ao setor dos transportes exige, na atual conjuntura económico-financeira, um rigor reforçado. Tal não significa o alheamento do Estado relativamente à garantia da dotação da Região com as infraestruturas e serviços de transportes adequados às necessidades de mobilidade de pessoas e mercadorias. Pelo contrário, reflete antes a preocupação de criação de condições que permitam assegurar os níveis de acessibilidade e mobilidade considerados adequados, ao mesmo tempo garantindo um financiamento por parte do Estado (tanto para financiar investimentos como para assegurar indemnizações compensatórias resultantes de obrigações de serviço público) adequado à sua capacidade de mobilização de recursos financeiros para o efeito, o que deverá implicar a reavaliação e eventual revisão do modelo de financiamento do setor.

Com este intento propõe-se:

- Criação da conta pública do sistema regional de transportes;
- Revisão do modelo de financiamento do sistema de transportes;
- Contratualização dos serviços de TPR nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
  - Reestruturação da APRAM.

#### 3.3.5.4. Objetivo Específico 5.4 – Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira

A prossecução das atribuições da RAM em matéria de coordenação e planeamento do sistema de transportes, assim como a prossecução de políticas eficientes de gestão da mobilidade, exigem uma atuação concertada nos planos horizontal e vertical.

No plano horizontal, importa assegurar a articulação das políticas de transportes com as políticas nas áreas do ordenamento do território, energia e ambiente. Somente através do estabelecimento de vasos comunicantes entre estas políticas setoriais será possível maximizar a eficiência do funcionamento do sistema de transportes. No plano vertical, considera-se que a eficácia das políticas setoriais estabelecidas para o setor dos transportes a nível regional exigem uma estreita articulação com o nível local, porquanto é aquele em que boa parte destas orientações são efetivamente operacionalizadas. Com efeito, propõe-se:



- Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente;
- Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável.



## 4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS E MEDIDAS

### 4.1. ENQUADRAMENTO

No presente capítulo procede-se à explicitação das propostas de intervenção organizadas por objetivos gerais e específicos em que assenta o plano de ação do PIETRAM.

As propostas de intervenção operacionalizam o conceito de intervenção apresentado no Capítulo 3 (correspondente à “Visão futura e estratégia de intervenção”), integrando-se e articulando-se no quadro dos objetivos estratégicos e específicos que o consubstancia.

Pretende-se assim que os projetos e ações constituam os instrumentos privilegiados de intervenção no domínio dos transportes e mobilidade no horizonte 2020. As medidas são apresentadas por objetivo específico.

### 4.2. OBJETIVO ESPECIFICO 1.1 – PORTOS PRINCIPAIS EFICIENTES E BEM INTEGRADOS NO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES

#### 4.2.1. Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo

A evolução dos últimos anos registada a nível da dinâmica da economia mundial, do comércio internacional e do transporte marítimo conduziu a grandes alterações nos modelos de negócios praticados pelos agentes económicos envolvidos no transporte marítimo de mercadorias e passageiros.

Esta nova conjuntura interrelaciona temas diversos como: o aumento da dimensão dos navios; a crescente concorrência entre os portos; as crescentes preocupações ambientais; o desenvolvimento das TIC na esfera dos portos; a crescente relevância da eficiência e da competitividade dos portos; as novas orientações políticas europeias para os portos e transportes; as políticas económicas para a área dos transportes e dos portos em Portugal; e, os efeitos da crise económica. Acrescem ainda as especificidades da RAM, designadamente o perfil importador dos seus portos, a relativamente reduzida dimensão do seu mercado e a ultraperiferidade.

Não obstante o processo de mudança a que se assiste, regista-se o esforço de adaptação realizado pelos portos da RAM, destacando-se as preocupações: com o reforço da sua orientação para os clientes, assegurar a competitividade portuária e logística, e, no caso do Porto do Funchal, preservar uma adequada integração com a cidade. Também o esforço envolvido na construção e requalificação de infraestruturas portuárias foi significativo, colmatando falhas que se faziam sentir na Região desde há muito tempo. No entanto, fruto da insularidade, da reduzida dimensão do mercado regional e das opções políticas, aspetos como a criação de valor e a sustentabilidade financeira dos portos acabaram secundarizados.

Neste contexto, que em grande parte corresponde ao início de um novo ciclo socioeconómico (em 2015 termina o PAEF), justifica-se a promoção de uma revisão da estratégia de desenvolvimento dos principais portos da Região (Funchal, Caniçal e Porto Santo) visando o reforço da competitividade destas infraestruturas, e assegurando a sua articulação com as prioridades de desenvolvimento regional e a sua capacitação para responder aos desafios daí decorrentes a nível do transporte de mercadorias e passageiros.

A revisão da estratégia de desenvolvimento dos portos, a materializar em Estudo ou Plano Estratégico, deverá resultar de uma profunda análise, reflexão e debate sobre a situação atual e o desenvolvimento futuro dos portos da RAM, incluindo o estaleiro naval do Porto do Caniçal, tendo em consideração a participação ativa da APRAM e de todas as empresas, organismos e instituições, direta ou indiretamente relacionadas (os principais *stakeholders*) com as respetivas atividades dos portos.

Pretende-se assim a definição dos eixos e objetivos estratégicos de desenvolvimento para os diferentes portos, bem como dos projetos e ações estratégicas necessários à sua consecução e respetivo cronograma de implementação, que assegurem o desenvolvimento sustentado e competitivo dos portos da RAM, tendo como princípio orientador a eficiência e competitividade de cada um dos principais portos, tal como a melhoria da qualidade e sustentabilidade dos serviços prestados.

A definição dos objetivos de desenvolvimento e das prioridades de intervenção deverá igualmente enquadrar a revisão dos programas de investimento nos portos principais.

#### **4.2.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo**

As estruturas portuárias de abrigo e acostagem construídas em contexto exposto à agitação marítima encontram-se sujeitas a ações que as vão “ajustando” mas sem que tal signifique necessariamente a existência de risco acrescido de perda de estabilidade estrutural. Naturalmente, outras situações há que em resultado de fenómenos extremos de agitação marítima tais estruturas podem colapsar total ou parcialmente, especialmente nos casos em que existam já fragilidades causadas quer por estados de mar excecionais quer pelo sistema de propulsão dos navios, ou mesmo embates de navios.

Pese embora a costa sul da Ilha da Madeira, bem como da Ilha do Porto Santo, onde se situam os 3 principais portos da RAM, não sejam particularmente fustigadas por tormentas, a acostagem/desacostagem de navios, a circulação de veículos nos terraplenos e a ação de tempestades esporádicas podem constituir fatores de instabilização.

Por outro lado, o elevado custo relativo das obras marítimas, quer de construção quer de reparação, recomenda que as medidas de prevenção devam constituir sempre a primeira opção, usualmente asseguradas numa primeira fase por programas de monitorização que vão aferindo o estado de conservação das estruturas portuárias de abrigo e acostagem.

Neste âmbito, com o propósito de assegurar a operacionalidade das infraestruturas portuárias e garantir a segurança das operações portuárias bem como de passageiros/utentes, e considerando que a monitorização do estado de conservação das estruturas portuárias não se tem realizado de forma sistemática e regular, e ainda que o planeamento dos investimentos (beneficiações, reabilitação, manutenção, etc.) a realizar nos próximos anos nos portos principais da RAM pressupõe a prévia avaliação das necessidades de intervenção, propõe-se a realização de um diagnóstico do estado de degradação das diversas estruturas portuárias. Esse diagnóstico, a incidir em molhes, cais, terraplenos, retenções marginais, muros cortina, mantos de proteção

em enrocamento, etc., deverá consistir numa inspeção pericial para identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias, e definição de prioridades de intervenção.

Neste processo deverão ser equacionadas diversas metodologias de análise, abarcando as partes submersas e emersas das estruturas, como o levantamento topo-hidrográfico com recurso a sondador multifeixe e *scanner* laser 3D, entre outros, para além dos métodos tradicionais de levantamento topo-hidrográfico e de vistorias e observação com registo.

#### **4.2.3. Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo**

No seguimento das duas medidas anteriores importa assegurar que após os investimentos na reabilitação das infraestruturas portuárias a evolução do estado de conservação destas possa ser acompanhada de forma sistematizada e planeada, prevenindo e controlando atempadamente o surgimento de anomalias.

Este objetivo pode ser atingido dispondo-se de um Plano de Manutenção e Conservação para cada um dos principais portos (Funchal, Caniçal e Porto Santo) da RAM. Os Planos de Manutenção e Conservação deverão ser entendidos como um documento técnico que defina procedimentos, métodos e programas de monitorização e verificação da evolução do estado de conservação das estruturas e equipamentos portuários, com vista a garantir a melhor programação das ações de manutenção e controlo do património portuário.

#### **4.2.4. Operacionalização da Janela Única Portuária**

A Janela Única Portuária (JUP) constitui um sistema informático destinado à gestão da informação portuária, controlado pela autoridade portuária, ao qual têm acesso todas as autoridades públicas com atribuições de natureza permanente no porto e os agentes económicos privados com interesse na atividade portuária.

Atualmente a APRAM dispõe de uma versão da JUP de 1.<sup>a</sup> geração que encerra limitações a nível do acesso, interação e desempenho, condicionando a consecução dos objetivos de otimização e aumento da eficiência dos processos portuários.

A migração da JUP para uma plataforma tecnológica de 2.<sup>a</sup> geração (JUP v2) foi já realizada nos principais portos nacionais com vantagens em termos de segurança das comunicações, simplificação e harmonização dos processos, maior eficiência, aumento do controlo e fiscalização das mercadorias, entre outras, traduzindo-se em ganhos de produtividade e competitividade.

Justifica-se, deste modo, que a APRAM proceda à atualização da JUP para a versão 2, envolvendo a aquisição da infraestrutura informática (*hardware*), respetivo *software* e a formação dos operadores do sistema informático incluindo a disponibilização de tutoriais de apoio à autoformação.

Importa também levar em conta que a atualização para a JUP v2 facilitará no futuro o processo de integração na Janela Única Logística da RAM caso a Região considere oportuno e conveniente criar esta plataforma mais abrangente, envolvendo e agregando, para além dos portos, outros players da restante cadeia de abastecimento.

#### **4.2.5. Intervenção de reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal**

Depois de mais de 10 anos de uso intensivo o pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal encontra-se atualmente degradado, comprometendo a segurança da operação, dos equipamentos e da carga. Por conseguinte, urge proceder à sua reabilitação de modo a eliminar, ou reduzir significativamente, riscos de acidente envolvendo operadores, equipamentos e carga.

### **4.3. OBJETIVO ESPECÍFICO 1.2 – CONETIVIDADE MARÍTIMA REFORÇADA PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS E PASSAGEIROS**

#### **4.3.1. Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias**

As taxas portuárias são uma das principais fontes de receita da APRAM. Não obstante, a APRAM tem vindo a realizar alterações no seu regulamento de tarifas de que é exemplo, entre outras, a eliminação da taxa de uso portuário (TUP) carga cobrada na exportação, estimando que esta alteração venha a representar uma quebra de receita na ordem de 1 milhão de Euros anuais.

Acresce que a situação económico-financeira da empresa, atualmente muito desfavorável, concorre para dificultar decisões que vão no sentido da redução ou eliminação de outras taxas.

Por outro lado, a escala de navios de cruzeiro no Funchal, que em termos médios traz diariamente à cidade mais de um milhar de cruzeiristas em trânsito, contribui para dinamizar a atividade económica da Ilha da Madeira, além de ser uma importante fonte de receitas para a APRAM. Tanto mais que a Região realizou no Porto do Funchal importantes investimentos tendo em vista a melhoria das condições de acolhimento dos navios de cruzeiro.

Atendendo a que a nível global, e em particular para a região europeia, se prevê um crescimento continuado da indústria dos cruzeiros, tanto em número de navios como de passageiros (Cruise Market Watch), é de admitir um crescimento do número de escalas no Porto do Funchal, ainda que os últimos anos contrariem essa tendência.

Importa assim procurar atrair um maior número de escalas de navios de cruzeiro aproveitando as perspetivas de crescimento do setor para combater a tendência de redução de escalas nos últimos anos. Neste âmbito deverá avaliar-se em que circunstância a eventual revisão em baixa da TUP navios aplicada aos cruzeiros pode refletir-se numa maior atratividade da Região – mais navios de cruzeiro, mais cruzeiristas na cidade e, portanto, mais receita – que consiga compensar a redução das tarifas portuárias.

Deste modo, propõe-se a elaboração de um estudo de viabilidade económica cujos fundamentos suportem a tomada de decisão política sobre a viabilidade de redução do valor das taxas portuárias e da simplificação do sistema de taxas portuárias, sobretudo no que respeita aos navios de cruzeiro, conducente à revisão do regulamento de tarifas da APRAM.

#### **4.3.2. Avaliação da exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente**

Entre 2009 e janeiro de 2012 operou uma linha regular de ferryboat para transporte de passageiros e mercadorias (*trailers* e veículos) ligando o Funchal e o continente português. Durante os três anos de operação esta linha regular transportou uma média anual de cerca de 22 mil passageiros bem como veículos e carga rodada, tendo tido boa receptividade junto da comunidade madeirense que o considerou um projeto de sucesso.

Para além de constituir uma oferta de ligação ao continente português para o transporte de passageiros alternativa à ligação aérea, proporcionou também uma maior rapidez e facilidade no transporte de produtos alimentares perecíveis.

Justifica-se assim a realização de uma consulta internacional ao mercado de ferries e de uma auscultação dos portos do Continente, que permita identificar os armadores e os portos potencialmente interessados em encetar conversações com o Governo Regional de modo a se avaliar a viabilidade económica do restabelecimento de um serviço de transporte marítimo misto (passageiros, veículos e carga Ro-Ro) de ligação entre a RAM e o continente português.

A aprovação do novo regime de atribuição do subsídio social de mobilidade aos passageiros residentes na RAM por viagem entre o Continente e a Região (Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho), e a sua extensão ao transporte marítimo constituirá um fator que poderá contribuir para a viabilidade da linha regular de *ferryboat*.

#### **4.3.3. Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros**

Desde 2013 que se regista no Porto do Funchal uma ligeira quebra no número de escalas de navios de cruzeiro e de passageiros em trânsito. Esta alteração está em contraciclo com o crescente número de turistas que tem visitado a Madeira neste período, bem como com a tendência do setor dos navios de cruzeiro que cresce a nível global e também na Europa. Conciliar esta tendência de crescimento com as melhorias que vêm sendo realizadas no Porto do Funchal, a nível do acolhimento dos navios de cruzeiro e passageiros, para potenciar o crescimento do número de escalas na Madeira deve constituir um objetivo.

Neste âmbito, recomenda-se o reforço de iniciativas integradas de promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros através de uma abordagem comercial proactiva junto dos armadores e operadores de cruzeiro, complementada com a participação em feiras e outros certames internacionais do setor, incidindo nos mercados tradicionais bem como nos mercados emergentes.

#### **4.4. OBJETIVO ESPECÍFICO 1.3 – SISTEMA AEROPORTUÁRIO CAPACITADO PARA RESPONDER AOS DESAFIOS DE REFORÇO DA COMPETITIVIDADE ECONÓMICA REGIONAL**

##### **4.4.1. Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo**

No sentido de reforçar as ligações da RAM com o exterior em transportes aéreo, e desta forma melhorar a mobilidade com o exterior dos residentes e atrair novos visitantes potenciando assim o crescimento da atividade turística na Região, importa implementar um sistema de incentivos às companhias aéreas para apoiar a abertura de novas rotas alargando a rede de destinos servidos.

De referir que esta medida encontra-se prevista no Plano de Incentivos a companhias aéreas que a ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports apresentou em março de 2015 e que visa promover o crescimento do tráfego aéreo em todos os aeroportos nacionais que contribuam para do tráfego e crescimento da rede de destinos nos aeroportos nacionais.

Os incentivos previstos pela ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports para a implementação desta medida variam entre os 4,5 e os 16 euros por passageiros, podendo os mesmos ultrapassar o milhão de Euros. Entre as novas rotas desejadas para a RAM encontra-se a ligação direta Funchal-Estocolmo.

#### **4.4.2. Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e operadores turísticos**

Esta medida visa contribuir para o estabelecimento de parcerias e cooperações estratégicas que promovam o crescimento do turismo em Portugal e na RAM, nomeadamente no que respeita ao número de turistas chegados por via aérea.

De referir que, a ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports assinou com o Turismo de Portugal um protocolo com vista ao reforço da procura turística no país, o qual é válido por 5 anos e prevê um investimento conjunto de 10 milhões de Euros ao longo desse período temporal em todo o território nacional.

Este acordo visa articular o crescimento do tráfego aéreo com o crescimento turístico nacional e implica a existência de parcerias estratégicas com os operadores turísticos nacionais e internacionais, de forma a promover o destino Portugal, e no presente caso, Madeira e Porto Santo, de forma articulada e sustentada.

A componente estrutural desta medida assenta na partilha e tratamento de dados entre as duas entidades (ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports e Turismo de Portugal), numa articulação que permitirá recolher informação útil e eficaz para monitorizar a carteira de rotas dos aeroportos da Madeira e as tendências de evolução do mercado turístico da RAM, identificando oportunidades de crescimento numa perspetiva integrada, com benefícios efetivos para a procura turística regional.

Pretende-se, com esta medida que as duas entidades referidas trabalhem de forma proactiva com outros *stakeholders*, nomeadamente com companhias aéreas e os operadores turísticos, no desenvolvimento de campanhas de Marketing com os seguintes objetivos estratégicos e operacionais:

- Desenvolver o negócio aviação através da promoção de novos serviços aéreos ou crescimento dos existentes – em articulação com a medida “incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo”;
- Gerir proactivamente os clientes, ou seja, acompanhar contas estratégicas numa perspetiva de *Strategic Airline Account Management*;
- Adaptar o produto aeroportuário às necessidades e expectativas das companhias aéreas e dos passageiros, em conformidade com os resultados da auscultação contínua dos clientes;
- Reforçar a articulação com os agentes económicos privados e as entidades públicas que integram a cadeia de valor do turismo.

No contexto específico dos aeroportos da Madeira este protocolo contribuirá para a implementação das seguintes ações, previstas no Plano Estratégico da ANA Aeroportos de Portugal S.A.:

- Aeroporto da Madeira:
  - Desenhar uma estratégia de abordagem dos operadores turísticos e companhias aéreas que potencie a consolidação de mercados tradicionais como sejam o Reino Unido, a Alemanha e França;
  - Abordar os operadores turísticos de companhias aéreas dos novos mercados prioritários (Escandinávia, Suíça, Áustria e Europa de Leste), visando a melhoria da conectividade e o crescimento de tráfego;



- Estabelecer parcerias com operadores turísticos e organizações regionais para a concretização e operacionalização de novas operações nos mercados emergentes;
- Aeroporto do Porto Santo:
  - Abordar os operadores turísticos de companhias aéreas dos novos mercados prioritários (Escandinávia, Suíça, Áustria e Europa de Leste), visando a melhoria da conectividade e o crescimento de tráfego.

#### 4.4.3. Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira

Esta medida encontra-se definida no Plano Estratégico da ANA Aeroportos de Portugal, S.A. e pela sua relevância para a melhoria das condições de acolhimento dos passageiros no Aeroporto da Madeira considera-se a sua inclusão no PIETRAM.

Como referido na fase de diagnóstico do PIETRAM, apesar das infraestruturas aeroportuárias disporem de capacidade no horizonte do plano para o acolhimento do tráfego prospetado, verificam-se algumas aspetos ao nível do seu funcionamento que carecem de melhoria, nomeadamente no acolhimento dos passageiros *Non Schengen* e em trânsito.

Assim pretende-se com esta medida ampliar e melhorar as condições de conforto nas salas *Schengen* e *Non Schengen* e a construção de uma sala para passageiros em trânsito. Outro projeto estruturante consiste na melhoria da área dos canais de rastreio dos passageiros e bagagem de mão através da instalação de novo equipamento que permita a redução dos tempos de espera dos passageiros, nomeadamente nas horas em que se regista maior procura neste aeroporto.

Outras ações a desenvolver prendem-se com:

- Renovação e requalificação das áreas de restauração no Aeroporto da Madeira;
- Investimento no retalho especializado como forma de garantir a diversidade da oferta.

Estima-se que as obras a realizar nos Aeroportos do Funchal se cifrem nos 3 milhões de Euros, devendo esta medida ser implementada entre 2015 e 2016, de acordo com informações dadas pela ANA Aeroportos de Portugal, S.A.

#### 4.4.4. Atualização e eventual revisão do modelo de subsídio das viagens de transporte aéreo

Em 1 de Setembro de 2015 entrou em vigor o novo regime de subsídio do transporte aéreo e marítimo entre a RAM e o Continente e entre a RAM e a Região Autónoma dos Açores (RAA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho, e regulamentado pela Portaria n.º 260-C/2015, de 24 de agosto.

Nos termos destes diplomas, é estabelecido um regime de “custo máximo”, sujeito a reembolso. Ou seja, os beneficiários – estudantes, residentes e residentes equiparados – suportam integralmente o custo da passagem, sendo posteriormente reembolsados da diferença entre o custo real da passagem e o “custo máximo”, que varia entre os € 65,00 no caso de estudantes que viagem entre a RAM e o Continente e os € 119,00 no caso de residentes e residentes equiparados que viagem entre a RAM e a Região Autónoma dos Açores.

O modelo não é inteiramente de “custo máximo”, estando sujeito a um conjunto de especificidades. Com efeito, o novo regime de subsídio social de mobilidade especifica que apenas são elegíveis para efeitos de reembolso determinados custos da passagem aérea ou marítima, correspondendo *grosso modo* a custos de passagem em tarifa económica e sem serviços opcionais. Os custos elegíveis estão ainda sujeitos a um teto de 400,00 Euros por viagem, sendo quaisquer montantes acima deste valor suportados pelos passageiros.

Em virtude da alteração ao regime do subsídio de mobilidade aos residentes e estudantes da RAM, verifica-se uma redução potencial importante do custo do transporte suportados pelos residentes, entre a Região e o Continente ou a RAA. Com efeito, a comparticipação do Estado no custo do transporte, passou de 30,00 Euros para um potencial de até 335,00 Euros (no caso de estudantes, em viagem *one-way* entre a RAM e o Continente).

No que concerne às ligações entre a Madeira e o Porto Santo encontra-se a ser ponderada a implementação de um subsídio social de mobilidade no transporte aéreo e marítimo, que vigorará apenas nos meses de outubro a junho (meses de menor procura). Esta medida visa promover uma maior competitividade do Porto Santo nos meses de menor procura turística e, desta forma, esbater a sazonalidade.

Não obstante, dada a necessidade imperativa de assegurar a coesão territorial e o direito ao transporte dos passageiros estudantes ou residentes na RAM, bem como a mitigação dos custos sociais da insularidade, propõe-se a criação de um observatório, a enquadrar no observatório de transportes proposto no Ponto 4.16.3 cuja missão será o acompanhamento permanente do regime de subsídio de mobilidade, com particular enfoque nos seguintes aspetos:

- Adequação dos montantes de referência ao provimento das necessidades de transporte de estudantes e residentes a um custo razoável;
- Suficiência do valor máximo do custo elegível (400,00 Euros), especialmente nas épocas de maior procura como sejam o período do Natal, Ano Novo e o verão;
- Impactes negativos da dilação entre o momento da aquisição da passagem e o momento em que pode ser requerido o reembolso (60 dias);
- Acompanhamento da execução do contrato de serviço público de transporte aéreo entre a Ilha da Madeira e o Porto Santo com vista à identificação de eventuais deficiências no cumprimento, bem como preparação de eventual quadro negocial após o termo deste contrato.

O observatório deverá recolher informação estatística, seja através das entidades prestadoras dos serviços de transporte, seja por inquérito aos beneficiários, e com base na mesma propor as alterações que se revelem precisas para satisfazer as necessidades de transporte na Região e entre esta e o Continente.

#### **4.5. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.1 – PORTOS SECUNDÁRIOS REABILITADOS E CAPACITADOS PARA RESPONDER ÀS ESPECIFICIDADES E DINÂMICAS DA PROCURA**

##### **4.5.1. Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM**

A RAM dispõe de um conjunto importante de infraestruturas portuárias secundárias, respeitante a portos de recreio e de pesca, marinas e outras estruturas de apoio, com elevado potencial para o desenvolvimento de atividades económicas ligadas à exploração do recurso “mar”, designadamente a atividade marítimo-turística nas suas diversas modalidades, incluindo os passeios organizados e a pesca turística (*big game fishing*).

Grande parte destas infraestruturas (nomeadamente as situadas em: Machico, Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Calheta, Porto Moniz, Ponta do Sol, Santa Cruz, Madalena do Mar, Seixal, Porto da Cruz, Paul do Mar; e ainda as marinas do Funchal e Porto Santo) está sob a jurisdição da APRAM, entidade que está igualmente incumbida da administração e gestão dessas infraestruturas.

Admitindo a hipótese de que estas infraestruturas poderão ser melhor geridas por entidades locais, propõe-se a elaboração de um estudo que, tendo por base fundamentos económico-financeiros e técnicos, avalie as vantagens e constrangimentos dos diversos modelos de gestão passíveis de implementação nos portos secundários da RAM, centrando-se na análise de viabilidade das soluções de partilha e/ou transferência de responsabilidades entre APRAM, municípios e privados.

#### **4.5.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias**

As estruturas portuárias de abrigo e acostagem construídas em contexto exposto à agitação marítima encontram-se sujeitas a ações que as vão “ajustando” mas sem necessariamente que tal signifique a existência de risco acrescido de perda de estabilidade estrutural. Naturalmente, outras situações há que em resultado de fenómenos extremos de agitação marítima tais estruturas podem colapsar total ou parcialmente, especialmente nos casos em que existiam já fragilidades causadas por fortes tempestades.

Pese embora as ilhas da Madeira e do Porto Santo não sejam particularmente fustigadas por tormentas, a tempestade de dezembro de 2013 afetou severamente grande parte das infraestruturas portuárias secundárias. Com vista a conhecer detalhadamente os danos provocados, os riscos de não intervenção e avaliar os custos de reabilitação, é proposta a realização de um diagnóstico do estado de degradação das diversas estruturas portuárias (incluindo: molhes, cais, terraplenos, retenções marginais, muros cortina, mantos de proteção em enrocamento, etc.; e, acessórios de cais) dos portos e cais secundários (Calheta, Santa Cruz, Câmara de Lobos, Paul do Mar, Machico, Porto Moniz e Seixal) da RAM, com identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias, e definição de prioridades de intervenção.

#### **4.5.3. Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas**

Ao longo dos últimos anos a RAM fez um esforço financeiro significativo para construir e qualificar inúmeras infraestruturas portuárias secundárias com o objetivo de promover o desenvolvimento de atividades económicas ligadas à exploração do recurso “mar”, especialmente aquelas ligadas ao turismo como a atividade marítimo-turística mas também a náutica de desporto.

De modo a evitar que os investimentos realizados ao longo dos últimos anos sejam desaproveitados, conduzindo ao comprometimento do desenvolvimento de atividades económicas ligadas à exploração do recurso “mar”, designadamente a atividade marítimo-turística, propõe-se a reabilitação programada das infraestruturas portuárias secundárias danificadas de forma a rentabilizar os avultados investimentos feitos no passado.

Conhecidos e avaliados detalhadamente os danos e as necessidades de investimento para reabilitar as infraestruturas portuárias secundárias degradadas (conforme Ponto 4.5.2), poderá ser equacionado e programado o conjunto de intervenções de reconstrução, requalificação, conservação e manutenção destas infraestruturas portuárias.

#### **4.5.4. Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM**

Esta medida está relacionada com as duas medidas anteriores (Pontos 4.5.2 e 4.5.3) devendo ser articulada com as mesmas, sem prejuízo de em alguns casos poder ser desde já implementada no sentido de serem repostas as condições existentes anteriores à tempestade marítima de dezembro de 2013.

Esta medida tem o seu enquadramento na necessidade de ser assegurada, com a brevidade possível, a instalação, ou reinstalação, nos portos secundários (portos de recreio, marinas e outros cais da RAM) de equipamentos que permitam a qualificação das condições de acolhimento de embarcações afetas à atividade marítimo-turística e de segurança no embarque/desembarque dos passageiros/utentes, promovendo o desenvolvimento da atividade marítimo-turística.

A intervenção refere-se à colocação de passadiços flutuantes e pontes metálicas de acesso, de *fingers*, de equipamentos de alagem, de sistemas de amarração e de ajudas à navegação, facilitando o acesso, acostagem e amarração de embarcações e o acesso em segurança de passageiros/utentes.

### **4.6. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.2 – CONDIÇÕES DE MOBILIDADE INTER-ILHAS MELHORADAS**

#### **4.6.1. Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas**

A regularidade da operação de linha regular de transporte marítimo de passageiros e mercadorias inter-ilhas encontra-se assegurada por um contrato de concessão de serviço público celebrado no ano de 1996 e que se mantém em vigor. Foram entretanto realizadas alterações ao contrato de que se destacam a prorrogação do prazo da concessão, até 2025, e, com entrada em vigor em 2007, a possibilidade de o concedente (RAM) poder autorizar o concessionário (Porto Santo Line) a proceder à interrupção do serviço de transporte de passageiros durante o período em que a embarcação afeta à concessão se encontre em docagem e ou em manutenção, sempre que não seja possível concretizar o afretamento no mercado internacional, por inexistência ou indisponibilidade de embarcações ou por inviabilidade económica da operação.

Nos últimos anos, a alteração referente à interrupção do serviço de transporte de passageiros tem sido aplicada, alegadamente por inexistência ou indisponibilidade de embarcações, privando a ilha do Porto Santo de ligação marítima de passageiros à ilha da Madeira durante cerca de 1 mês, normalmente em janeiro.

Pese embora se admita a dificuldade de fretamento de uma embarcação de substituição, considera-se que deverá ser avaliada: (i) a conveniência de docagem especificamente no mês de janeiro da embarcação que atualmente presta serviço (dada a indisponibilidade de embarcações de substituição que se tem verificado neste período do ano); (ii) a disponibilização de outro meio de transporte alternativo de ligação entre as duas ilhas em condições de custo equivalentes ao transporte marítimo de passageiros.

Assim, considera-se que deverá ser realizado por ambas as partes, concedente e concessionário, um esforço suplementar no sentido de ser garantida uma solução que não prive a população, especialmente os porto-santenses, da ligação marítima entre o Porto Santo e a Madeira quando o navio Lobo Marinho se encontra em manutenção.

#### **4.6.2. Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo**

A existência de condições adequadas de suporte à mobilidade da população residente, nomeadamente nas ligações inter-ilhas (a que acresce, no caso do Porto Santo, a ligação ao continente português), apresenta-se

como um fator importante para a promoção da coesão territorial, da equidade social e para a criação de novas oportunidades de desenvolvimento económico da ilha, com destaque para potenciar a atividade turística.

Especificamente no que se refere ao transporte aéreo inter-ilhas, as ligações são definidas por OSP que impõem ao Governo Regional a obrigatoriedade de atribuição de compensações financeiras por défice de exploração, bem como a atribuição de exclusividade de rotas. Este serviço é assegurado, desde janeiro de 2014, pela Aero Vip.

A análise das ligações asseguradas permite, porém, verificar a prevalência de algumas debilidades que carecem de correção, cumprindo destacar as seguintes situações:

- O número de ligações asseguradas não se mostra adequado no período de inverno IATA, aspeto particularmente notório aquando da ocorrência de restrições à operação do serviço regular de transporte marítimo inter-ilhas;
- A inexistência de ligações diretas entre o Porto Santo e o Continente no período de inverno IATA exige o transbordo no Aeroporto da Madeira para os passageiros com origem/destino nesta ilha, verificando-se que os tempos de espera na escala são relativamente elevados (em geral superiores a 60 minutos, e atingindo mesmo os 140 minutos de espera na ligação Porto Santo – Funchal – Lisboa quando a viagem tem início às 18h30 no Porto Santo).
- Atendendo a que o contrato de concessão do serviço de transporte aéreo inter-ilhas atualmente em vigor termina em 31 de maio de 2017, propõe-se que no âmbito do novo contrato de concessão sejam atendidos os seguintes aspetos, indutores do reforço e qualificação das ligações regulares inter-ilhas:
- Alterar os horários dos voos inter-ilhas (Porto Santo – Funchal e Funchal – Porto Santo), por forma a minimizar os tempos de espera nas escalas para voos com origem/destino no Continente, propondo-se que estes tempos não ultrapassem, em regra, os 60 minutos;
- Garantir o aumento da capacidade de lugares das aeronaves a operar na ligação inter-ilhas.
- Adicionalmente, considera-se ainda importante assegurar condições para que existam permanentemente voos triangulares entre Continente – Funchal – Porto Santo no período de inverno IATA com a preocupação de adaptar a oferta à procura.

## 4.7. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.3 – CONETIVIDADE DA REDE RODOVIÁRIA REGIONAL E LOCAL REFORÇADA

### 4.7.1. Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional

A melhoria das acessibilidades rodoviárias no quadro do reforço da articulação e complementaridade funcional entre centros urbanos afigura-se como um objetivo de grande relevância para a consolidação do modelo territorial preconizado para a RAM.

Por outro lado, importa salientar que a melhoria das acessibilidades intrarregionais contribuirá decisivamente para melhorar o acesso das populações a equipamentos, bens e serviços, fortalecendo as condições de base

material à melhoria da sua qualidade de vida e, bem assim, contribuindo para o reforço da coesão territorial e equidade social e redução dos índices de sinistralidade rodoviária.

Não será de relevar que nas últimas décadas ocorreu um forte investimento neste domínio com reflexos na melhoria significativa das acessibilidades na Região, ainda que se encontrem por concretizar algumas das vias consideradas estruturantes para a Região e previstas no Decreto de Lei Legislativo Regional n.º 15/2005/M, de 9 de agosto.

É igualmente importante referir que as acessibilidades são um importante fator de localização das atividades económicas, potenciando a valorização dos recursos endógenos pelo que se assumem como prioridades a este nível a conclusão das ligações da rede rodoviária principal cuja avaliação custo-benefício conclua pela sua relevância em termos dos impactes económicos gerados para a RAM.

Neste entendimento, a estratégia definida centra-se na conclusão da rede rodoviária principal, a saber:

- VR Câmara de Lobos/Estreito de Câmara Lobos,
- Variante Madalena do Mar (Fase 2);
- Via Expresso Ribeira de São Jorge / Arco de São Jorge;
- Via Expresso Fajã da Ovelha / Ponta do Pargo – 2ª Fase;
- Via Expresso Boaventura / São Vicente - Variante à atual E.R. 211.

FIGURA 4.1 – REDE RODOVIÁRIA PRINCIPAL DA RAM – EXISTENTE E PREVISTA



Fonte: Direção Regional de Estradas da RAM, maio 2015

### VR Câmara de Lobos/Estreito de Câmara Lobos

Trata-se da proposta de uma nova ligação a estabelecer a partir Nódulo de Câmara de Lobos, estruturado sobre a atual VR1 e que estabelecerá a ligação à VIALITORAL (via estruturante da rede rodoviária regional) numa extensão aproximada de 2,5 km. A concretização desta via, com perfil de VR melhorará significativamente as



acessibilidades deste município à rede rodoviária principal da Região contribuindo para o seu “desencravamento”, assim como para uma maior eficiência nas ligações às infraestruturas portuárias e aeroportuárias da RAM, para a generalidade da população e atividades económicas de várias zonas do noroeste da ilha.

Esta infraestrutura rodoviária melhorará significativamente as acessibilidades entre os concelhos mais populosos da Região e a importantes polos geradores/attractores de deslocações como a cidade do Funchal, o aeroporto, e o Porto do Caniçal e Zona Franca.

#### Variante Madalena do Mar (Fase 2)

Esta nova ligação deverá estabelecer a ligação entre a Variante de Ponta do Sol – a sueste – e Variante da Calheta – a noroeste –, numa extensão de 3,5 km, contribuindo para o fecho da rede viária dos municípios da Calheta e da Ponta do Sol e a melhoria da acessibilidade entre estes concelhos.

#### Via Expresso Fajã da Ovelha / Ponta do Pargo – 2ª Fase

Esta ligação, com uma extensão de 5,705 km, dá continuidade à ligação da Via Expresso entre Prazeres/Raposeira. Esta ligação contribuirá para a melhoria das acessibilidades à zona ocidental da ilha, designadamente as ligações ao concelho da Calheta e deste a Porto Moniz e melhoria das condições de segurança.

Atualmente esta ligação é assegurada pela ER 222 Ponta do Pargo / Ribeira Brava que apresenta neste troço um traçado muito sinuoso e, como tal, velocidades de circulação muito baixas (aproximadamente 40 km/h).

FIGURA 4.2 – TROÇOS DA ATUAL ER 222 ENTRE RAPOSEIRA E FAJÃ DA OVELHA



### Via Expresso Ribeira de São Jorge / Arco de São Jorge

Este troço de via com uma extensão aproximada de 5,9 km dará continuidade à ligação rodoviária Faial/Santana/Ribeira de São Jorge, uma via estruturante que liga a costa sul da ilha, em Machico, à costa norte, melhorando assim as acessibilidades rodoviárias a Porto da Cruz, Faial, Santana, São Jorge e Arco de São Jorge, e contribuindo para a redução dos índices de sinistralidade.

Atualmente esta ligação é assegurada pela ER 211 que apresenta um traçado sinuoso atravessando várias povoações. Em articulação com os lanços Arco de São Jorge – Boaventura e Boaventura – São Vicente permitirá criar uma variante à ER 211.

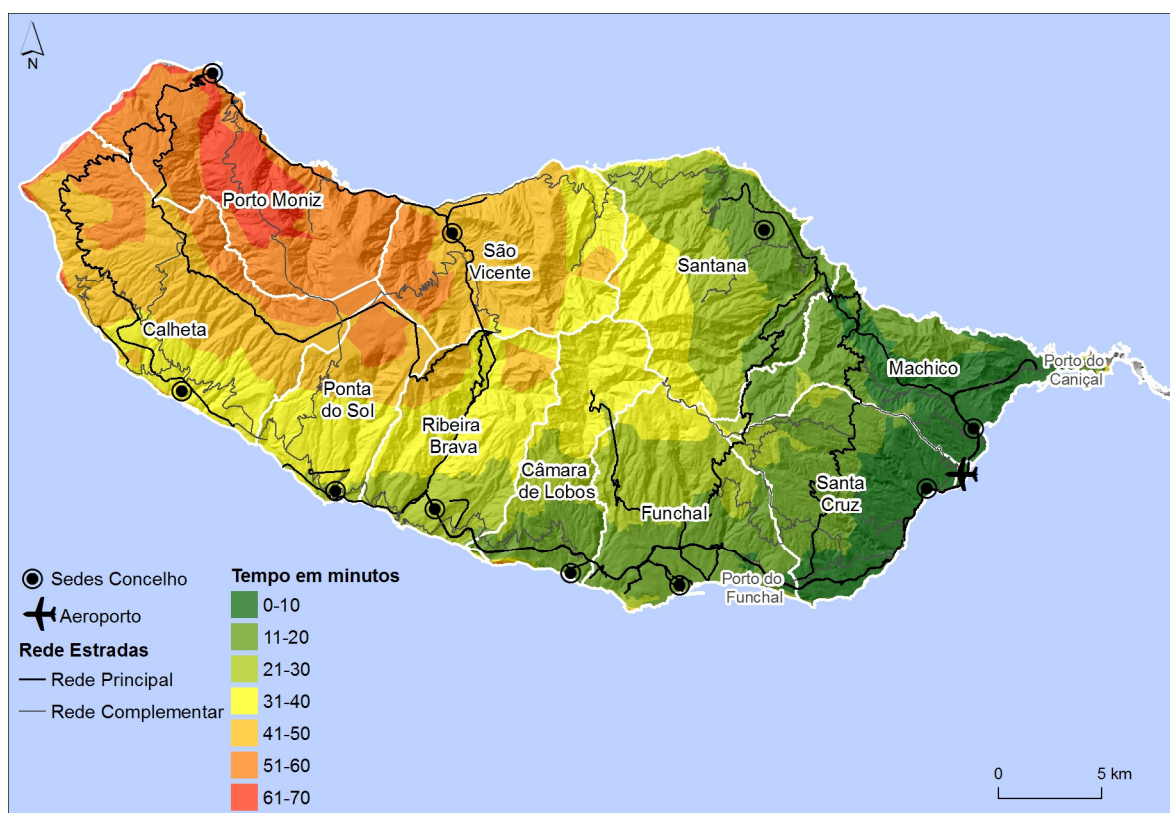
### Via Expresso Boaventura e São Vicente

Esta via estabelecerá a ligação entre Boaventura e São Vicente e constituir-se-á como uma variante à atual ligação da ER 211, contribuindo para uma melhoria significativa das acessibilidades rodoviárias na costa norte da Ilha da Madeira. De referir que as atuais condições de circulação na ER 211 onde ocorrem desprendimentos de blocos de material pétreo colocam questões de segurança rodoviária de circulação.

Este empreendimento visa dar continuidade à ligação São Vicente/Porto Moniz, já objeto de profundas remodelações, com aumento significativo das condições de segurança e conforto da circulação.

As figuras seguintes apresentam a distância-tempo ao Aeroporto da Madeira e ao Porto do Caniçal, assim como a distância-tempo à cidade do Funchal, que resultarão da concretização destas infraestruturas rodoviárias.

FIGURA 4.3 – ISÓCRONAS AO AEROPORTO DA MADEIRA



Fonte: DRE e Modelo Transportes do PIETRAM



FIGURA 4.4 – ISÓCRONAS AO PORTO DO CANIÇAL

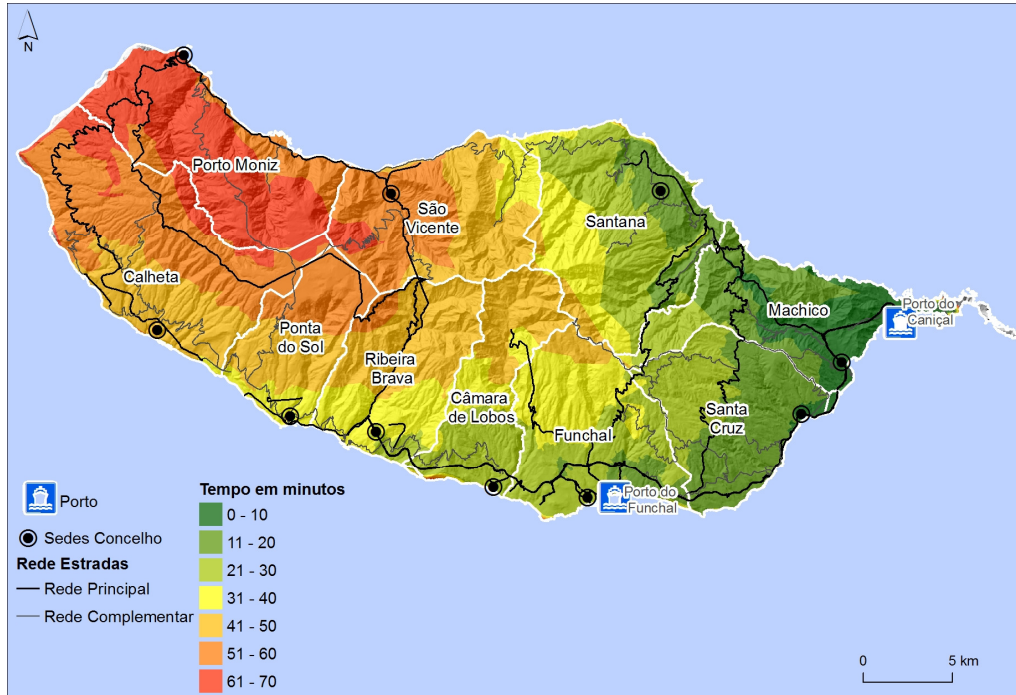
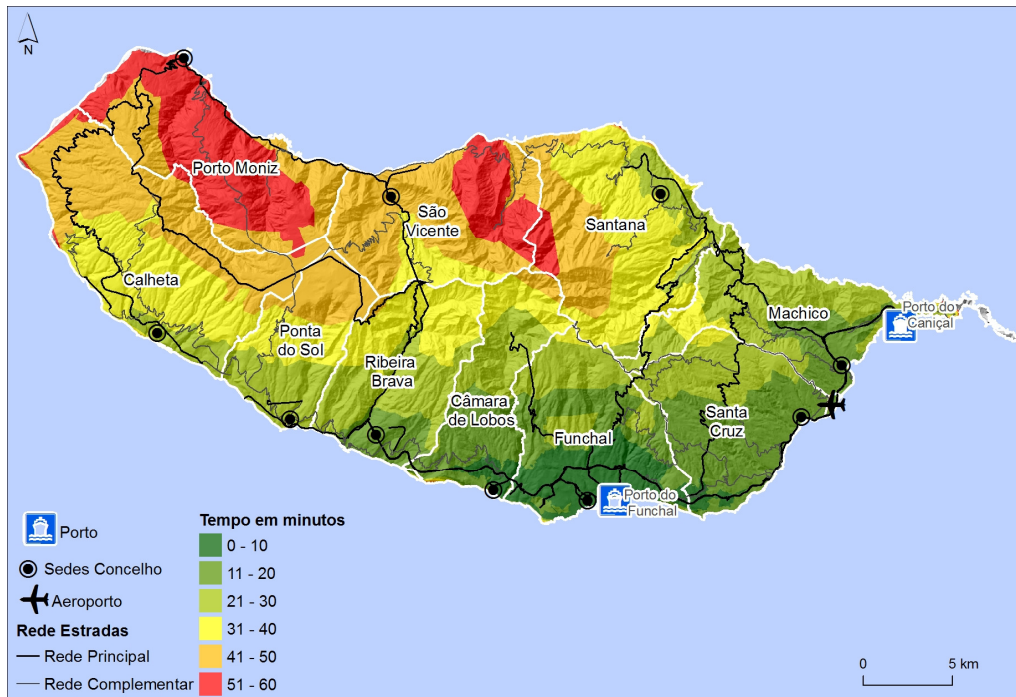


FIGURA 4.5 – ISÓCRONAS À CIDADE DO FUNCHAL



Fonte: DRE e Modelo Transportes do PIETRAM

Face à situação atual, verifica-se que os principais ganhos de acessibilidade a estas infraestruturas estruturantes, assim como ao principal centro urbano regional, são obtidos pelas zonas norte-noroeste, nomeadamente: nos concelhos de São Vicente, Porto Moniz e Calheta na ligação ao aeroporto; nos concelhos de São Vicente e Porto Moniz na ligação ao Porto do Caniçal; e, nos concelhos de Santana, São Vicente, Porto Moniz e Calheta no que respeita à ligação à cidade do Funchal.

Os Quadros 4.1 e 4.2 mostram, respetivamente, os ganhos de tempo e os tempos de deslocação futuros entre as sedes de concelho da Ilha da Madeira, resultantes da construção das referidas infraestruturas. No caso do Quadro 4.1, verifica-se que os principais ganhos de tempo são alcançados nas ligações entre: Santana e São Vicente (-23 minutos); Santana e Porto Moniz (-21 minutos); Santana e Calheta (-20 minutos); Ribeira Brava e Santana (-16 minutos); Machico e Porto Moniz (-15 minutos); e, Machico e São Vicente (-15 minutos).

**QUADRO 4.1 – DIFERENÇA DE TEMPO (EM MINUTOS) ENTRE A SITUAÇÃO ATUAL E A SITUAÇÃO FUTURA NAS LIGAÇÕES ENTRE AS SEDES DE CONCELHO DA ILHA DA MADEIRA**

	Calheta	Câm. Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana	São Vicente
Calheta		-2	-2	-3	-2	0	-2	-3	-20	-2
Câm. Lobos			0	0	0	0	0	0	0	0
Funchal				0	0	0	0	0	0	0
Machico					0	-15	0	0	0	-15
Ponta do Sol						-3	0	0	-18	0
Porto Moniz							0	-4	-21	0
Ribeira Brava								0	-16	0
Santa Cruz									0	-3
Santana										-23
São Vicente										

Fonte: Modelo Transportes do PIETRAM

De forma agregada, os maiores ganhos de tempo são registados por Santana, São Vicente e Porto Moniz, que registam uma redução de tempo de deslocação em relação às demais sedes de concelho de -98 minutos, -43 minutos e -43 minutos, respetivamente. Inversamente, as sedes de concelho do Funchal e Câmara de Lobos são aquelas que registam os menores ganhos de tempo (ambas com uma redução de -2 minutos), algo indissociável das boas acessibilidades de que estes territórios já beneficiam presentemente.

Por sua vez, a análise do Quadro 4.2 coloca em evidência que não obstante os substanciais ganhos de tempo alcançados por Porto Moniz e Santana, estes prevalecem, a par de Calheta, como aqueles em que as distâncias-tempo ao conjunto das sedes de concelho da Ilha da Madeira são mais elevadas (356 minutos, 295 minutos e 297 minutos, respetivamente). Por seu turno, as sedes de concelho de Ribeira Brava, Ponta do Sol e Câmara de Lobos prevalecem como aquelas que registam melhores níveis de acessibilidade às demais sedes de concelho (210 minutos, 221 minutos e 236 minutos, respetivamente).

**QUADRO 4.2 – DISTÂNCIA-TEMPO FUTURA (EM MINUTOS) ENTRE AS SEDES DE CONCELHO DA ILHA DA MADEIRA**

	Calheta	Câm. Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana	São Vicente
Calheta		29	35	47	11	37	16	41	46	35
Câm. Lobos			13	25	18	45	16	20	42	28
Funchal				23	24	50	21	18	40	34
Machico					37	48	33	6	20	32
Ponta do Sol						36	5	32	35	23
Porto Moniz							36	54	34	16
Ribeira Brava								29	38	16
Santa Cruz									23	39
Santana										17
São Vicente										

Fonte: Modelo Transportes do PIETRAM

Procedeu-se ainda a uma avaliação qualitativa dos principais efeitos da construção das infraestruturas rodoviárias em apreço (Quadro 4.3), tendo em conta o seu contributo em matéria de:

- Melhoria das ligações intermunicipais;
- Melhoria das ligações da rede local à rede regional;
- Melhoria das condições de segurança da circulação rodoviária;
- Constituição de alternativas ao atravessamento de centros urbanos.

O Quadro 4.3 identifica ainda os concelhos diretamente servidos pelas novas infraestruturas, a saber: São Vicente (Via Expresso Boaventura / S. Vicente); Calheta (Via Expresso Fajã da Ovelha / Ponta do Pargo); Santana (Via Expresso Ribeira de São Jorge / Arco de São Jorge); Ponta do Sol (Variante Madalena do Mar); Câmara de Lobos (VR Câmara de Lobos/Estreito de Câmara Lobos).

**QUADRO 4.3 – AVALIAÇÃO QUALITATIVA DOS PRINCIPAIS EFEITOS DA CONSTRUÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS RODOVIÁRIAS E IDENTIFICAÇÃO DOS CONCELHOS COM MAIORES GANHOS DE ACESSIBILIDADE**

	Melhoria das ligações intermunicipais	Melhoria das ligações da rede local à rede regional	Melhoria das condições de circulação em centros de circulação	Alternativa ao atravessamento de centros urbanos	Calheta	Câmara de Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana	São Vicente
Via Expresso - Boaventura / S. Vicente														
Via Expresso Fajã da Ovelha / Ponta do Pargo														
Via Expresso Ribeira de São Jorge / Arco de São Jorge														
Variante Madalena do Mar														
Via Rápida Câmara de Lobos/Estreito de Câmara Lobos														

#### 4.7.2. Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local

Não obstante a melhoria generalizada das acessibilidades rodoviárias intrarregionais registada nas últimas décadas existem ainda setores do território penalizados em termos de acessibilidades, persistindo alguns problemas locais na acessibilidade de algumas áreas do território à rede rodoviária regional e entre ligações entre centros urbanos de influência municipal.

A par da proposta de construção das vias integrantes da rede rodoviária regional (Ponto 4.7.1) a acessibilidade destes territórios pode ser potenciada através da construção/beneficiação de troços de vias nomeadamente de vias que estabeleçam a ligação entre as redes locais e regionais ou outras vias de carácter local.

A construção de novas vias e ou beneficiação das existentes deverá sempre ser fundamentada pelos seus efeitos, nomeadamente:

- Aumento da conectividade entre as redes local e regional;
- Melhoria das acessibilidades rodoviárias entre concelhos da RAM (por vias que assegurem ligações de proximidade não sustentadas na rede regional);
- Criação de alternativas ao atravessamento de aglomerados urbanos através da conclusão ou construção de variantes rodoviárias;
- Aumento da segurança rodoviária pela redução dos índices de sinistralidade.

#### **4.7.3. Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional**

Nas últimas décadas a RAM tem vindo a realizar um grande investimento na construção e beneficiação da sua rede rodoviária. Estas infraestruturas constituem um património importante da RAM (não só pelos ativos económicos que mobilizaram como pela função que desempenham na mobilidade de pessoas e mercadorias), cujo valor e operacionalidade importa assegurar ao longo do tempo.

Independentemente da necessidade de construir ainda as infraestruturas indispensáveis à conclusão da rede rodoviária regional, a questão da manutenção das infraestruturas existentes, nomeadamente da requalificação de algumas das antigas estradas regionais deverá merecer uma atenção especial.

O crescimento da rede rodoviária regional e a existência de um grande número de obras de arte (como pontes e viadutos) aliada ao crescimento do tráfego rodoviário contribuem para aumentar os problemas associados à degradação das infraestruturas rodoviárias e colocam uma maior exigência no que se refere à gestão e manutenção das vias. Importa ainda salientar o importante papel desempenhado por algumas das antigas estradas regionais enquanto eixos de vocação turística e de fruição dos valores paisagísticos e culturais da RAM, dado que asseguram as acessibilidades a importantes monumentos e polos turísticos.

Dada a complexidade e a importância crescente destas questões, assistiu-se em muitos países ou regiões à criação de agências ou outras entidades (públicas ou outras entidades sem fins lucrativos) com responsabilidades pela gestão do setor rodoviário. Estas entidades possuem, regra geral, autonomia técnica e financeira mas prosseguem orientações estabelecidas previamente pelos respetivos governos. No caso da RAM, entende-se que as atividades associadas à gestão e manutenção rodoviária podem ser exercidas pelo Governo Regional, nomeadamente através da Direção Regional de Estradas. Para esse efeito, esta entidade deverá dispor de um sistema de gestão e manutenção rodoviária eficiente que assegure a qualidade das infraestruturas rodoviárias de acordo com níveis de serviços previamente definidos com base em critérios como a tipologia das vias, o volume de tráfego, a segurança, o conforto e o custo de manutenção.

O sistema de gestão e manutenção rodoviária deverá ter como primeiro objetivo manter a qualidade e operacionalidade das infraestruturas rodoviárias da rede regional, controlando os seus custos de manutenção e conservação e gerindo de forma eficiente os orçamentos disponíveis. Do ponto de vista operacional o sistema a implementar deverá contribuir para: (i) prever a evolução da deterioração das vias; (ii) programar as atividades de manutenção; (iii) afetar os meios técnicos e financeiros de acordo com as atividades programadas; (iv) contratualizar de forma mais eficiente as atividades de manutenção rodoviária, sempre que tal se justificar.

Estes aspetos são tanto mais importantes se considerarmos a evolução das necessidades de financiamento para a manutenção rodoviária e o seu peso no orçamento da Região, assim como a necessidade de possuir uma gestão eficiente destas matérias.

A eficácia do sistema de gestão e manutenção rodoviária obrigará à afetação dos meios humanos e técnicos (nomeadamente a operacionalização de modelos informáticos específicos de gestão e manutenção rodoviária). A dimensão da estrutura a criar terá de ser ponderada em função de algumas opções que deverão ser tomadas, nomeadamente no que diz respeito à existência, ou não, de capacidade interna para realizar as atividades de manutenção, uma vez que estas atividades podem ser realizadas no todo ou em

parte, por privados mediante contratualização. Outro aspeto que deverá ainda ser equacionado é a oportunidade de realização de um estudo de viabilidade técnico-económica da constituição de um fundo regional de manutenção rodoviária com verbas consignadas ao financiamento do sistema de gestão e manutenção rodoviária.

#### **4.8. OBJETIVO ESPECÍFICO 2.4 – DESEMPENHO E ATRATIVIDADE DO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS MELHORADO**

##### **4.8.1. Hierarquização da rede de transporte público rodoviário**

No sentido de melhorar o desempenho e aumentar a atratividade do sistema de TPR considera-se importante proceder à reorganização da rede de TP de carácter interurbano e que se materializa no estabelecimento de uma proposta de hierarquização da rede.

A proposta agora apresentada retoma os trabalhos desenvolvidos no âmbito do “Estudo do Sistema Regional de Transportes Públicos Coletivos de Passageiros entre o Funchal e os Restantes Pontos da Ilha”<sup>4</sup>, aferindo-se a proposta de rede apresentada neste documento à luz dos resultados obtidos na etapa de diagnóstico do PIETRAM, bem como dos requisitos impostos pelo novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte Passageiros (RJSPTP).

No Anexo I do presente volume apresenta-se uma síntese dos resultados da fase de diagnóstico que conduziram à formulação da proposta que se apresenta neste ponto. Neste mesmo anexo encontra-se o resultado de um exercício que procura enquadrar as exigências em termos da organização dos serviços que resultam da aplicação do RJSPTP à RAM, caso o mesmo venha a ser transposto integralmente para a Região. Como explicitado no parágrafo anterior, este exercício constitui-se como uma das ferramentas para a construção da proposta de rede que se apresenta seguidamente.

Outro aspeto importante a ter em consideração resulta do facto de, na fase de diagnóstico, se ter constatado que de um modo geral a rede de TP existente assegura uma boa cobertura territorial e populacional da área em estudo, sendo que os problemas de oferta se colocam fora dos dias úteis e dos períodos de maior procura (i.e. no período noturno). Outro aspeto relevante que importa ressaltar prende-se com os tempos de viagem pouco competitivos entre os serviços de TP e o TI.

A estruturação proposta para a rede de TPR no território da Ilha da Madeira teve por base os seguintes princípios:

- Não reduzir a cobertura do TPR atualmente existente, quer no que se refere aos espaços atualmente servidos, quer relativamente às amplitudes e intensidades de serviço;
- Aumentar a competitividade face ao TI, oferecendo alternativas rápidas sempre que possível, em particular no que se refere às ligações supramunicipais;
- Garantir os princípios estabelecidos no âmbito do RJSPTP, sempre que possível, no que se refere à cobertura e conectividade da rede – ligações entre sedes de concelho e dos lugares à sua sede de concelho.

---

<sup>4</sup> Outubro de 2002



Foram assim considerados na estruturação proposta para a rede de TPR no território da Ilha da Madeira dois níveis hierárquicos que se complementam:

- **Rede Estruturante da Região (Nível 1)**, responsável pela interligação dos vários concelhos da Ilha da Madeira, estabelecendo assim, sempre que justificável, a requerida conexão entre sedes de concelho da Região e tirando partido, sempre que possível, das infraestruturas rodoviárias existentes. Neste âmbito foram considerados dois tipos de serviços:
  - Serviços Rápidos (Nível 1.A), destinados a assegurar ligações praticamente diretas, entre a cidade do Funchal e os aglomerados populacionais que, encontrando-se já fora da coroa de influência suburbana, têm uma importância que justifica este tipo de serviços e que, simultaneamente, se encontram servidos por vias de maior performance. Neste âmbito destacam-se os centros urbanos de Machico, Ribeira Brava, São Vicente, Santana e Raposeira;
  - Serviços Regionais (Nível 1.B): os quais asseguram as ligações de médio-longo curso, em áreas que não se encontram servidas por vias de maior performance e que apresentam menores densidades de ocupação urbana. Estes serviços complementam os Serviços Rápidos, fechando malhas e permitindo a cobertura de todo o território por transportes interurbanos. Parte destas ligações são asseguradas pelo prolongamento de serviços rápidos que, ao entrarem nestes troços, passam a efetuar um serviço de tipo regional com uma lei de paragens mais frequente, de forma a suprimir a necessidade de transbordo de um tipo de serviço para outro.
- **Rede Complementar (Nível 2)**, com um âmbito territorial mais restrito e responsável pela distribuição mais fina da procura, em duas situações territoriais diferenciadas:
  - Serviços Suburbanos (Nível 2.A), com os quais se pretende dar resposta à procura predominantemente de cariz pendular (sustentada em relações casa-trabalho ou casa-escola) que é observada nas ligações entre a cidade do Funchal e os dois concelhos limítrofes – mais concretamente os centros urbanos de Câmara de Lobos e Curral das Freiras, no concelho de Câmara de Lobos, e Camacha e Caniço, no concelho de Santa Cruz. Estas ligações são asseguradas por carreiras com elevada frequência, mesmo fora dos períodos de ponta, que utilizam as vias existentes ao longo das quais ocorre um povoamento disperso;
  - Serviços Locais (Nível 2.B): com os quais se pretende suprir as procuras de proximidade e proceder à distribuição e adução de passageiros a partir dos pontos de rebatimento da Rede Estruturante. Estes serviços poderão ser estruturados a partir de carreiras da rede regular, sempre que a procura associada assim o justifique, ou recorrendo a serviços de transporte flexível.

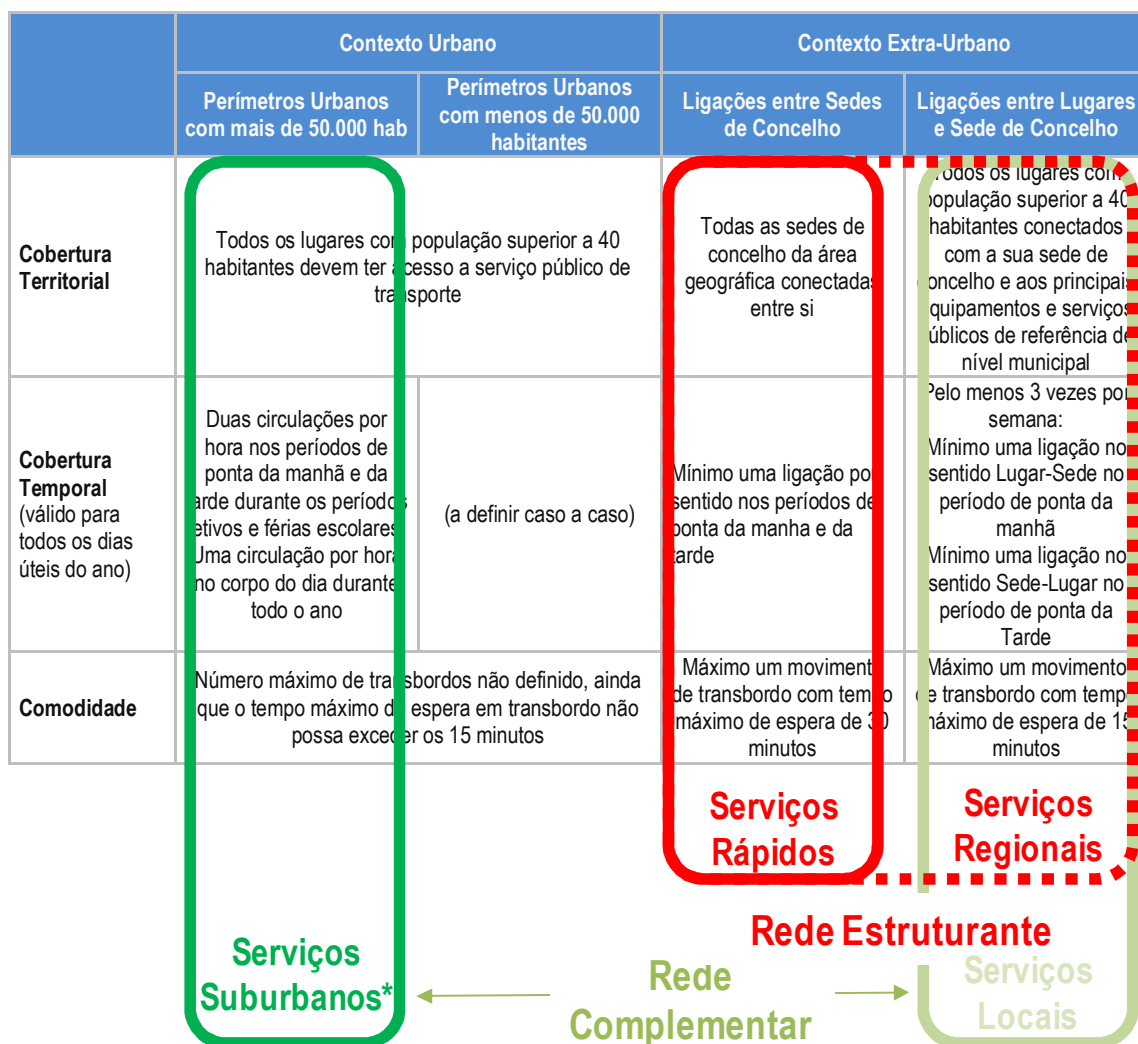
Na Figura 4.6 encontram-se identificados os principais pontos de conexão propostos, aspeto tratado em maior detalhe no Ponto 4.8.5. Na hierarquização destes pontos de interface entre tipos de serviço distinto foram considerados os seguintes critérios:

- 1.º Nível – Nós particularmente relevantes na articulação entre serviços de corredores distintos da rede estruturante, e aos que se associa uma oferta relevante – em termos de número de serviços e circulações – e cuja localização se enquadra em concelhos em que o mercado atual do TPR tem uma expressão significativa;





FIGURA 4.7 – ARTICULAÇÃO DA HIERARQUIA PROPOSTA COM OS NÍVEIS MÍNIMOS DE SERVIÇO ESTABELECIDOS NO RJSTPT



\* Em conjunto com serviços urbanos, não contemplados na presente análise

Fonte: Adaptado de Lei n.º 52/2015, de 9 de julho

Tratam-se pois de parâmetros genéricos que terão necessariamente de ser ajustados no âmbito de estudos de carácter operacional a realizar a jusante. Esses estudos deverão contemplar não só o ajustamento dos parâmetros agora apresentados à luz dos meios disponíveis pelos operadores, bem como a análise aprofundada das redes de carácter local, aspeto que se encontra necessariamente fora do âmbito de um plano estratégico.

## Rede Estruturante

Na Figura 4.8 representa-se a Rede Estruturante proposta, a qual integra os serviços regionais e os serviços rápidos, sendo que no Quadro 4.4 são apresentadas as características-base de cada uma das carreiras propostas neste âmbito.

Os serviços regionais visam a assegurar ligações de forte direcionalidade, entre a cidade do Funchal e locais-chave do território que para além de serem servidos por vias de maior capacidade/performance, possuem já uma importância que justifica este tipo de serviços. Adicionalmente, sempre que a existência de potenciais zonas a servir o justifique, encontra-se preconizada a criação de pontos de interfaces, junto dos nós das VR, onde estes serviços se poderão articular com a rede local.

FIGURA 4.8 – REDE ESTRUTURANTE (SERVIÇOS RÁPIDOS E REGIONAIS)



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

Os centros urbanos diretamente servidos com este tipo de ligações são Machico, Ribeira Brava, Santana, São Vicente e Raposeira. Aos três primeiros centros urbanos correspondem serviços autónomos e exclusivamente rápidos. Os restantes, não correspondendo necessariamente a um ponto terminal de serviço, constituem um ponto de transição da natureza de serviço (rápido para regional) que prossegue em continuidade (evitando a necessidade de transbordo) em direção a outras sedes de concelho que não se encontram servidas por vias que possam sustentar ligações de maior velocidade. Asseguram-se assim percursos mistos nas ligações do Funchal às sedes de concelho de Porto Moniz e São Vicente.

Neste contexto, propõe-se oito carreiras, que se distribuem equitativamente entre percursos exclusivamente rápido e mistos a saber:

- Funchal – Ribeira Brava, que permite a ligação rápida entre estas duas sedes de concelho e ainda Câmara de Lobos (seguindo sensivelmente o percurso da carreira 7 do operador RODOESTE), local em que se poderá estabelecer a conexão com os serviços suburbanos propostos com terminus nessa sede de concelho. No desenvolvimento do seu percurso, já a ponte de Câmara de Lobos, identificam-se dois pontos de conexão possíveis relativamente aos serviços locais que se possam vir a desenhar: Quinta Grande e Campanário;
- Funchal – Raposeira, ligação estabelecida em continuidade com a anteriormente referida a partir de Ribeira Brava até ao centro urbano de Raposeira (seguindo sensivelmente o percurso da carreira 142 do operador RODOESTE). Sustenta assim de forma direta ligações entre as sedes de concelho de Funchal, Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta. No desenvolvimento do seu percurso, a ponte de Ribeira Brava, identificam-se cinco pontos de conexão possíveis relativamente aos serviços locais que se possam vir a desenhar: as sedes de concelho de Ponta do Sol e Calheta e ainda Madalena do Mar, Arco da Calheta e Estreito da Calheta;
- Funchal – Porto Moniz (via Raposeira), a ligação é estabelecida em continuidade com o percurso rápido entre Funchal-Raposeira, já referido, alcançando a sede de concelho de Porto Moniz, sendo que neste último trecho o serviço passa a ter características regionais (paragem nos aglomerados servidos pelo corredor da ER 101). Propõe-se que este serviço opere exclusivamente nos períodos de ponta, sendo substituído por serviços de transporte flexível que se articulem com o serviço Funchal – Raposeira;
- Funchal – Machico, que permite a ligação entre estas duas sedes de concelho e ainda Santa Cruz (sobre o eixo da VR1, seguindo sensivelmente o percurso de diversas carreiras do operador SAM). No desenvolvimento do seu percurso, ainda a nascente de Santa Cruz, identificam-se dois pontos de conexão possíveis – Cruzamento do Caniço e S. Gonçalo – a partir dos quais se sobrepõem os percursos suburbanos e regionais, respetivamente;
- Funchal – Santana (via Machico), ligação estabelecida em continuidade com a anteriormente referida a partir de Machico até ao centro urbano de Santana, ainda em serviço rápido. Sustenta assim de forma direta ligações entre as sedes de concelho de Funchal, Santa Cruz, Machico e Santana. No desenvolvimento do seu percurso, já a ponte de Machico, identificam-se dois pontos de conexão possíveis relativamente aos serviços locais que se possam vir a desenhar: Porto da Cruz e Faial, espaço em que também se articula com o serviço regional do corredor da ER103;
- Funchal – São Vicente (via Machico), a ligação é estabelecida em continuidade com o serviço rápido Funchal-Santana (via Machico), já referido, alcançando a sede de concelho de São Vicente por nascente, sendo que a ponte de Santana o serviço passa a ter características regionais (paragem nos aglomerados servidos pelo corredor da ER 101). Propõe-se que este serviço opere exclusivamente nos períodos de ponta, sendo substituído por serviços de transporte flexível que se articulem com os serviços Funchal – Santana;
- Funchal – Porto Moniz (via São Vicente), que permite a ligação entre estas duas sedes de concelho e ainda Câmara de Lobos, Ribeira Brava e São Vicente (seguindo uma das variantes do percurso da carreira 139 do operador RODOESTE, infletindo posteriormente para nascente sobre a ER 101), espaços em que se poderá estabelecer a conexão com os serviços estruturantes e locais com passagem nessas

sedes de concelho, bem como nos que se identificam ao longo do seu percurso: Quinta Grande, Campanário e Serra de Água, este último sobre o eixo da VE4;

- Funchal - Santana (via São Vicente), que permite a ligação entre estas duas sedes de concelho partilhando o percurso do serviço anteriormente referido entre Funchal e São Vicente. No desenvolvimento do seu percurso já a poente de São Vicente, identificam-se dois pontos de conexão possíveis relativamente aos serviços locais que se possam vir a desenhar: Boa Ventura e S. Jorge.

Integram igualmente a rede estruturante dois corredores com níveis de oferta atual significativos e que garantem a cobertura dos aglomerados urbanos localizados nestes eixos, a saber:

- Funchal – Santana (via Poiso), serviço exclusivamente regional que sustenta a procura sobre o corredor da ER 103, permitindo a ligação direta à sede de Concelho de Santana. Articula-se com os serviços rápidos no centro urbano de Faial, prosseguindo em direção a Santana ainda em regime regional possuindo funções de distribuição sobre o corredor servido (segundo sensivelmente o percurso comum às carreiras 56, 103 e 138 do operador Companhia de Carros de S. Gonçalo);
- Funchal – Santo António da Serra, serviço exclusivamente regional que sustenta a procura sobre o corredor da ER 102 (segundo sensivelmente o percurso das carreiras 77 e 85 do operador Companhia de Carros de S. Gonçalo ). No seu extremo nascente abre-se a possibilidade de conexão com serviços locais dos territórios concelhios de Machico e Santana.

No Quadro 4.4 apresenta-se as características-base dos serviços acima descritos. Este dimensionamento preliminar e indicativo seguiu os pressupostos anteriormente estabelecidos no que diz respeito à manutenção dos níveis de oferta nas ligações interconcelhias.

**QUADRO 4.4 - REDE ESTRUTURANTE – CARACTERÍSTICAS-BASE DOS SERVIÇOS PROPOSTOS**

	Tipo de Serviço		Amplitude de Serviço (horas)	Regime de Oferta (dia útil/outros)	
	Rápido	Regional		Cadência Base (min)	Reforço Período de Ponta (min)
<b>Machico</b>	Funchal - Machico	-	20	60/60	20/-
<b>Ribeira Brava</b>	Funchal - Ribeira Brava	-		60/60	120/-
<b>Raposeira</b>	Funchal - Raposeira	-	12	90/120	-/-
<b>Santana (via Machico)</b>	Funchal - Santana	-		120/120	-/-
<b>Santana (via São Vicente)</b>	Funchal - São Vicente	São Vicente - Santana		120/-	-/-
<b>São Vicente (via Machico)</b>	Funchal - Santana	Santana - São Vicente		-/-	120/-
<b>Porto Moniz (via Raposeira)</b>	Funchal - Raposeira	Raposeira - Porto Moniz		-/-	90/-
<b>Porto Moniz (via São Vicente)</b>	Funchal - São Vicente	São Vicente - Porto Moniz		-/120	60/-
<b>Santana (Regional)</b>	-	Funchal - Santana		120/120	120/-

	Tipo de Serviço		Amplitude de Serviço (horas)	Regime de Oferta (dia útil/outros)	
	Rápido	Regional		Cadência Base (min)	Reforço Período de Ponta (min)
<b>St.º António da Serra (Regional)</b>	-	Funchal - St.º António da Serra		120/120	120/-

Procurou-se desta forma reforçar a oferta em dia útil sobre o eixo sul do território em análise a ponte (Ribeira Brava) e nascente (Machico) da cidade do Funchal, quer em termos de frequência, quer em termos de amplitude do serviço, garantindo simultaneamente que em período de ponta existiria no mínimo uma circulação por hora e sentido em qualquer dos trechos da rede. Esta última premissa, conjuntamente com o facto de (i) se encontrarem propostas algumas ligações diretas em TPR atualmente inexistentes (como é o caso das sedes de concelho de Santana e São Vicente), e de (ii) se terem aberto novas alternativas de ligação à cidade do Funchal (nomeadamente de/para Santana e Porto Moniz), vem contribuir no sentido de uma maior conexão entre as sedes de concelho do território em análise. Desta forma vem igualmente facilitar o cumprimento dos requisitos expressos no RJSPTP no que se refere ao critério “Comodidade” na perspetiva das ligações entre sedes de concelho.

Neste mesmo quadro são igualmente apresentadas as características-base para outros períodos, exceto dia útil, sendo que neste âmbito se pretendeu assegurar o funcionamento contínuo em horários cadenciados com cobertura proporcional ao potencial do território. Neste contexto, e à exceção da ligação Funchal-Porto Moniz (via São Vicente) os serviços que se propõem exclusivamente para os períodos de ponta de dia útil não têm lugar fora deste período, propondo-se que a oferta seja assegurada por serviços de carácter flexível com rebatimento em Porto Moniz e Raposeira no caso do setor nascente, e rebatimento em São Vicente e Santana no caso do setor norte.

#### Rede Complementar

No espaço restrito da coroa urbana do Funchal, a rede complementar proposta corresponde a serviços de carácter suburbano que se configuram nos seis circuitos ilustrados na Figura 4.9.

Estes articulam-se no Funchal, possuindo funções de distribuição nas freguesias limítrofes a este concelho, a saber:

- Servindo o concelho de Santa Cruz, distinguem-se três serviços diferenciados com extremo em Ponte da Oliveira (freguesia do Caniço) e Camacha, pontos em que é possibilitada a conexão com serviços locais que se possam vir a desenhar. Este último destino é atingido de forma praticamente direta sobre o corredor da ER 102 na freguesia da Camacha – ligação Funchal-Camacha (via S. Gonçalo) – ou num percurso mais abrangente alargado igualmente à freguesia do Caniço – ligação Funchal-Camacha (via Caniço);
- Articulando o concelho de Câmara de Lobos, distinguem-se igualmente três serviços, com destino a Curral das Freiras, Estreito de Câmara de Lobos e a freguesia sede de concelho. O primeiro constitui um percurso autónomo que se destaca dos restantes ainda no concelho do Funchal. Os outros dois serviços sobrepõem-se em parte do seu percurso a nascente de Câmara de Lobos, o que permite reforçar a oferta

neste troço nas ligações para o Funchal. Refira-se que o ponto de articulação entre ambos possibilita igualmente a conexão com serviços da rede estruturante.

FIGURA 4.9 – REDE COMPLEMENTAR (SERVIÇOS SUBURBANOS)



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

As características-base da oferta suburbana de TPR proposta são apresentadas no Quadro 4.5. A proposta de rede apresentada segue os requisitos de serviço definidos pelo RJSPTP para os perímetros urbanos com dimensão superior a 50.000 habitantes (no mínimo uma circulação/hora/sentido para os dias úteis nos períodos letivos e não letivos).

Tomou-se, assim, como referência uma cadência base de 60 minutos, mantendo a amplitude de serviço no limiar da atualidade (17 horas). Quer para nascente, quer para poente do Funchal foi privilegiado um dos serviços com maior frequência ao longo de todo o dia. No PPM e PPT de dia útil foi considerado um reforço de oferta que garanta uma cadência suficientemente atrativa que se estabelece na ordem dos 30 minutos/sentido.



**QUADRO 4.5 – REDE COMPLEMENTAR – CARACTERÍSTICAS DOS SERVIÇOS SUBURBANOS PROPOSTOS**

Ligação	Área Servida	Tipo de Serviço	Amplitude de Serviço (horas)	Regime de Oferta (DU/outros)	
				Cadência Base	Reforço Período de Ponta
<b>Funchal - Camacha (via Caniço)</b>	Camacha e Caniço, concelho de Santa Cruz	Suburbano	17	30/30	30/-
<b>Funchal - Ponta da Oliveira</b>	Caniço, concelho de Santa Cruz	Suburbano		60/60	60/-
<b>Funchal - Camacha (via S. Gonçalo)</b>	Camacha, concelho de Santa Cruz	Suburbano		60/60	60/-
<b>Funchal - Câmara de Lobos</b>	Câmara de Lobos, concelho de Câmara de Lobos	Suburbano		30/30	30/-
<b>Funchal - Estreito de Câmara de Lobos</b>	Câmara de Lobos e Estreito de Câmara de Lobos, concelho de Câmara de Lobos	Suburbano		60/60	60/-
<b>Funchal - Curral das Freiras</b>	Curral das Freiras, concelho de Câmara de Lobos	Suburbano		60/60	60/-

Ainda no que se refere à rede complementar, mas num contexto territorial mais abrangente, preconiza-se a existência de serviços de carácter local que têm como principal função a distribuição fina em áreas mais restritas, permitindo por um lado a articulação dos lugares com a sua sede de concelho, e por outro a adução aos serviços da rede estruturante – e em alguns casos a serviços suburbanos. Encontrando-se o desenho concreto desses serviços necessariamente fora do âmbito de um plano estratégico, procurou-se delinear as bacias correspondentes à sua área de influência, encontrando-se estas ilustradas na Figura 4.10

FIGURA 4.10 – REDE COMPLEMENTAR (SERVIÇOS LOCAIS)



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

Os limites dessas bacias foram traçados tendo em conta o nível de ocupação urbana de cada lugar estatístico – traduzidos pelo seu número de residentes –, a oferta de TPR na atualidade e a presença de potenciais pontos de conexão com a rede estruturante, pelo que nem sempre se concretiza a existência de uma bacia única por concelho.

A premissa estabelecida inicialmente em manter a existência de serviço de TPR nos lugares em que este existe atualmente e a elegibilidade no critério de “Cobertura Territorial” do RJSPTP permitiu um primeiro esboço dessa delimitação, identificando os lugares a servir.

Numa segunda iteração procurou-se identificar os espaços potencialmente mais aptos a serviços de caráter flexível, estabelecendo-se uma margem de 100 hab. face ao limite regulamentar, abaixo da qual se consideraria conceitualmente admissível a sustentação da procura por este tipo de serviços.

No Quadro 4.6 sintetiza-se o cruzamento entre estes dois critérios.

QUADRO 4.6 – REDE COMPLEMENTAR – CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DE SERVIÇOS LOCAIS

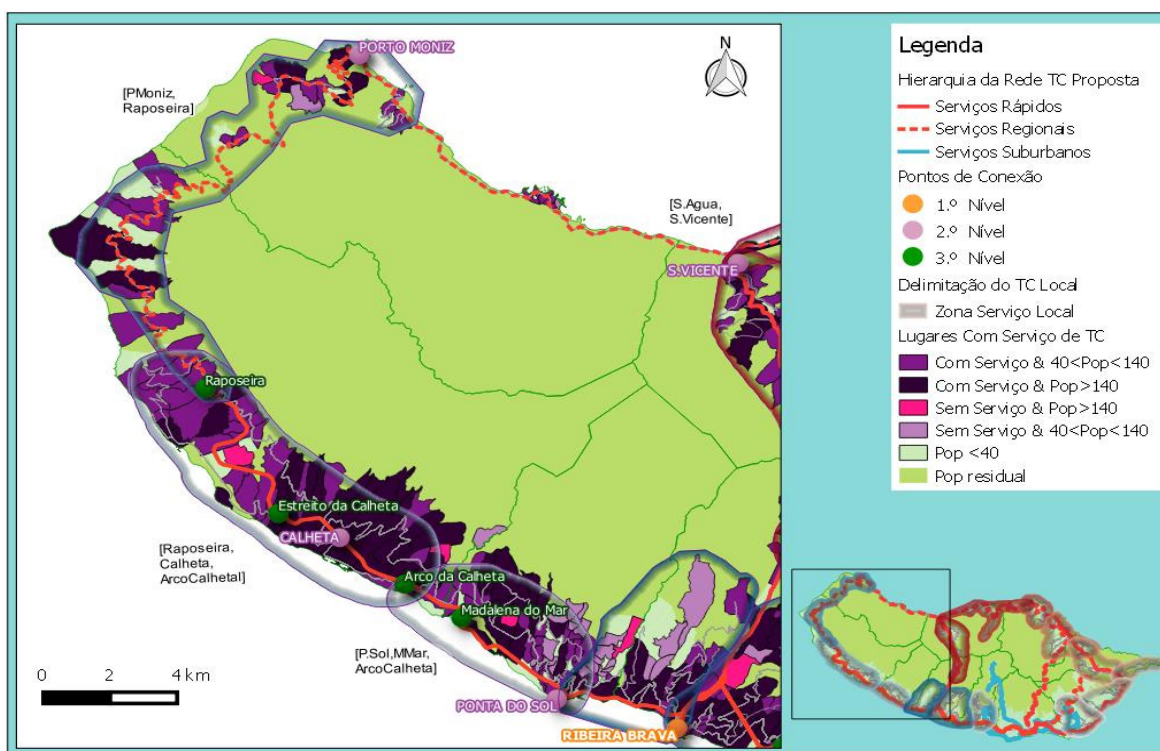
Critério “Cobertura Territorial” do RJSPTP	Nível de ocupação urbana	Oferta TPR atual	
		COM serviço TRP	SEM serviço TPR
Elegível	População Superior a 140 hab.	Cobertura por serviços locais Serviço Regular	Cobertura por serviços locais Serviço Misto (Regular e Flexível)
	População entre	Cobertura por serviços locais	Cobertura por serviços locais



Critério “Cobertura Territorial” do RJSPTP	Nível de ocupação urbana	Oferta TPR atual	
		COM serviço TRP	SEM serviço TPR
	40 e 140 hab.	Serviço Misto (Regular e Flexível)	Serviço potencialmente Flexível
<b>Não elegível</b>	População inferior a 40 hab.	Cobertura por serviços locais Serviço Regular ou Flexível	Não coberto por serviços locais

Fonte: Adaptado de Lei n.º 52/2015, de 9 de julho

**FIGURA 4.11 – REDE COMPLEMENTAR (SERVIÇOS LOCAIS – SETOR POENTE)**



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

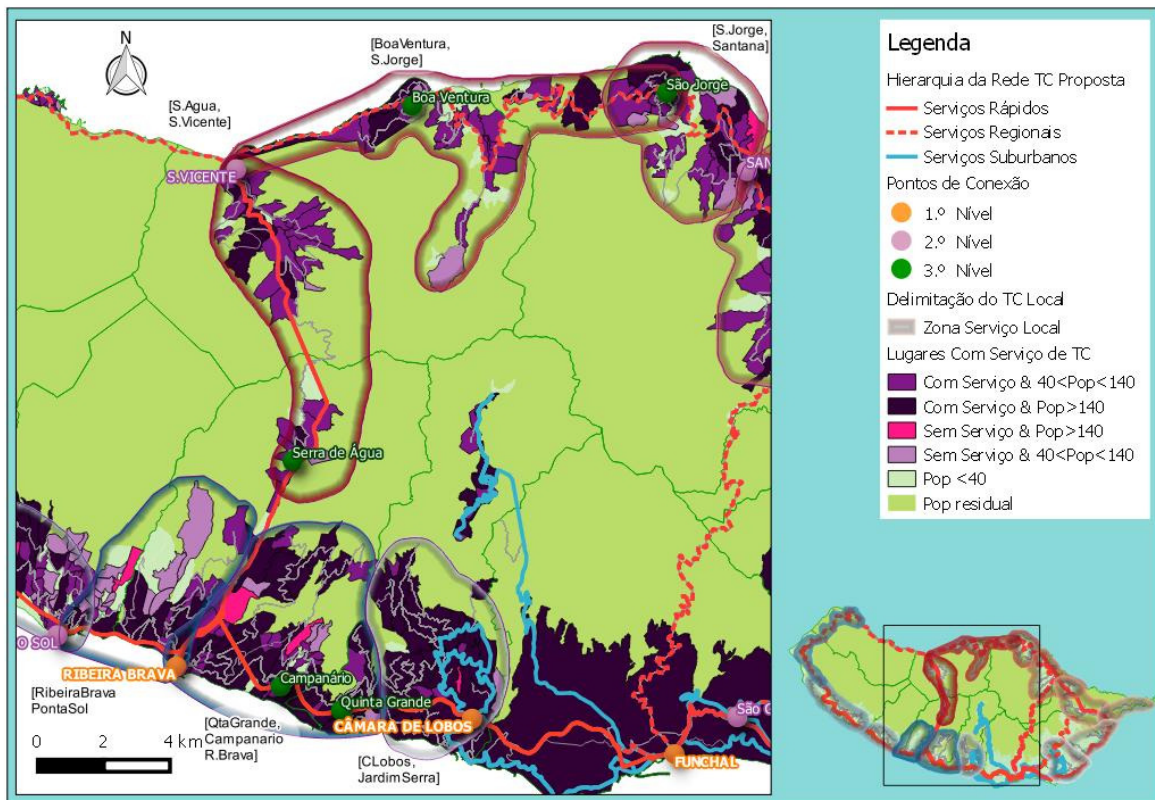
Foram assim consideradas 14 zonas diferenciadas (Quadro 4.7) em termos de tipologias do serviço e pontos de conexão servidos – e que são ilustrados nas figuras seguintes. Tomou-se, assim, como referência a amplitude de serviço ajustada à preconizada para a generalidade dos serviços da rede estruturante (12h00) e uma cadência máxima de 30 minutos no sentido de garantir as ligações entre os lugares às respetivas sedes de concelho com características suficientemente atrativas para a sua efetiva utilização.

QUADRO 4.7 – REDE COMPLEMENTAR – CARATERIZAÇÃO DAS ZONAS DE SERVIÇO LOCAL

Concelho	Zona	Ponto de Conexão	Tipologia de Serviço		
Porto Moniz	Porto Moniz - Raposeira	Porto Moniz	Serviço Flexível em substituição de rede estruturante fora dos períodos de ponta		
		Raposeira			
Calheta	Raposeira-Calheta-Arco da Calheta	Raposeira	Serviço Misto. Potencial de serviço flexível a poente de Estreito da Calheta		
		Calheta			
		Arco da Calheta			
Ponta do Sol	Arco da Calheta - Madalena do Mar - Ponta do Sol	Arco da Calheta	Serviço Misto. Potencial de serviço flexível a norte de Ponta do Sol		
		Madalena do Mar			
Ponta do Sol	Ponta do Sol - Ribeira Brava	Ponta do Sol	Serviço Misto. Potencial de serviço flexível à zona de Ribeira, Candelária, Terça		
		Ribeira Brava			
Ribeira Brava	Ribeira Brava - Campanário - Quinta Grande	Ribeira Brava	Serviço Regular		
		Campanário			
		Quinta Grande			
Câmara de Lobos	Câmara de Lobos - Jardim da Serra	Câmara de Lobos	Serviço Regular		
		Estreito de Câmara de Lobos			
Santa Cruz	Camacha - Gaula - Caniço	Cruzamento do Caniço	Serviço Regular		
		Camacha			
		P. Oliveira			
		Gaula			
	Machico - Santa Cruz	Machico - Santa Cruz	Gaula	Serviço Regular com ajuste de cobertura a lugares no enquadramento da sede de concelho	
			Santa Cruz		
			Machico		
	Machico - Caniçal	Machico - Caniçal	Machico	Serviço regular	
			Machico		
			Machico		
Porto da Cruz - S. Serra - Machico	Porto da Cruz - S. Serra - Machico	Santo António da Serra	Serviço Regular com ajuste de cobertura a lugares a nascente de Porto da Cruz		
		Porto da Cruz			
Santana	Santana - Faial - Porto da Cruz	Porto da Cruz	Serviço Misto. Potencial de serviço flexível a sul do Faial		
		Faial			
		Santana			
	S. Jorge - Santana	S. Jorge - Santana	Santana	Serviço Regular com ajuste de cobertura a lugares no enquadramento da sede de concelho	
			S. Jorge		
			Serviço Flexível em substituição de rede estruturante e fora dos períodos de ponta		

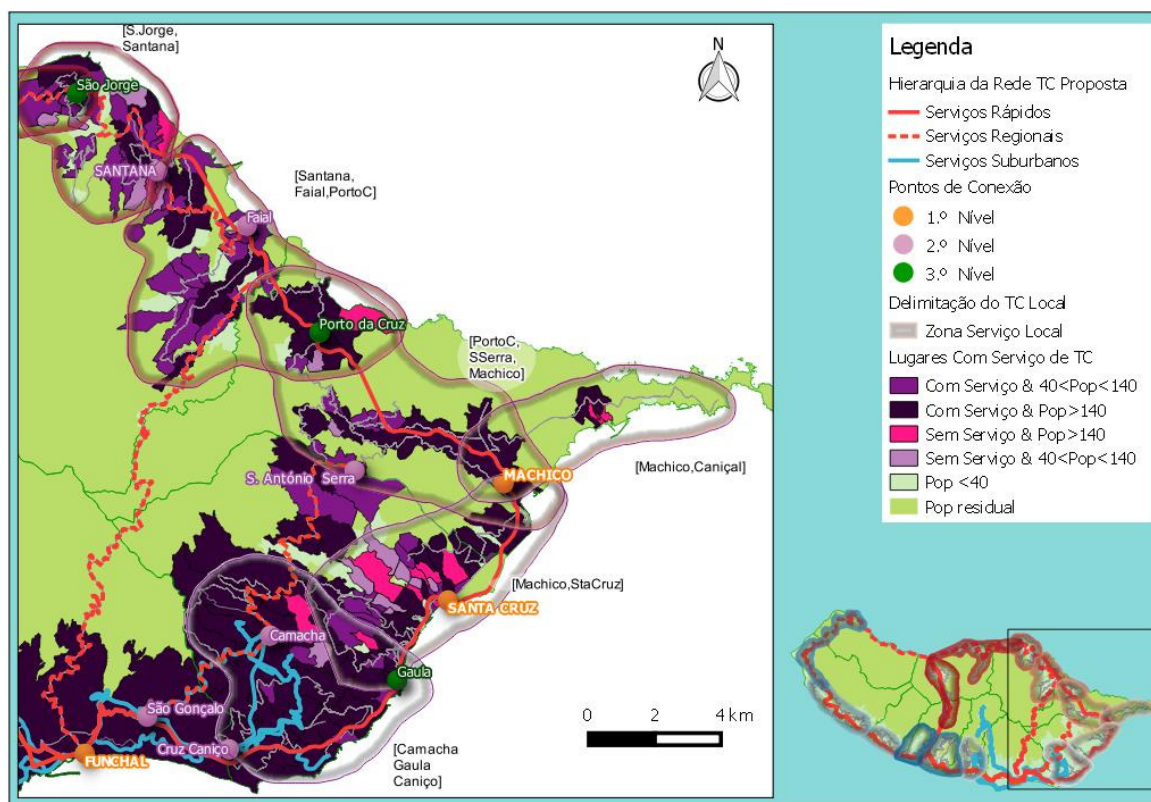
Concelho	Zona	Ponto de Conexão	Tipologia de Serviço
São Vicente	Boa Ventura - S. Jorge	S. Jorge	Serviço Regular
		Boa Ventura	
		São Vicente	
Ribeira Brava	Serra d'Água - São Vicente	São Vicente	Serviço Flexível enquanto apoio a rede estruturante
		Serra d'Água	

FIGURA 4.12 – REDE COMPLEMENTAR (SERVIÇOS LOCAIS – SETOR CENTRAL)



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

FIGURA 4.13 – REDE COMPLEMENTAR (SERVIÇOS LOCAIS – SETOR NASCENTE)



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

#### 4.8.2. Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário

De acordo com o RJSPTP, constituem atribuições das autoridades de transportes “a organização, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, a sua exploração, a determinação das obrigações de serviço público, o investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas, e o financiamento do serviço público de transporte e dos investimentos referidos.”

No que se refere ao planeamento, dispõe o RJSPTP que as autoridades de transportes devem assegurar a articulação com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado, pressupor a articulação e otimização da exploração com vista à eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto (incluindo o transporte regular e flexível, o transporte em táxi, o transporte escolar e outras soluções de mobilidade).

Mais do que isso, o RJSPTP impõe às autoridades de transportes metas obrigatórias de níveis mínimos de serviço, a assegurar até 3 de Dezembro de 2019. Os níveis mínimos de serviço são aferidos por referência à cobertura territorial, à cobertura temporal, à comodidade, ao dimensionamento do serviço e à informação prestada ao público.

A isto acresce que, ainda nos termos do mesmo diploma, os contratos de serviço público de transporte de passageiro incluem obrigatoriamente, entre outros elementos:



- A cobertura espacial e temporal da procura e da oferta, títulos de transporte a disponibilizar e respetivo tarifário, sistema de bilhética e formas de articulação intermodal;
- Os parâmetros de qualidade do serviço, ambiental, energética, de segurança, de acessibilidade e de conforto; e
- O modelo financeiro do contrato, desde a remuneração ao operador do serviço às contrapartidas devidas por este à autoridade de transportes competente.

Considerando que o cumprimento destes objetivos e a contratualização do serviço público de transporte de passageiros implicará a definição da rede de transportes públicos rodoviários a realizar, tendo em conta os níveis mínimos de serviço legalmente impostos; e que os municípios e, autoridades de transportes por excelência ao abrigo do RJSPTP, frequentemente não têm experiência – ou mesmo meios – para este efeito, importará em primeiro lugar promover a capacitação dos serviços das autoridades de transportes competentes e, seguidamente, proceder à planificação dos serviços públicos de transporte de passageiros a contratualizar.

Neste contexto, e como referido de forma mais aprofundada no ponto 4.17.3 infra, constitui uma prioridade com vista à contratualização do serviço público de transporte de passageiros na RAM a adaptação à RAM do RJSPTP, nos termos do artigo 5.º deste diploma e do Estatuto Político e Administrativo da RAM, devendo esclarecer-se as competências próprias da Região enquanto Autoridade de Transportes no plano regional. Com efeito, a Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho, apenas atribui tais competências aos municípios ou comunidades intermunicipais, devendo ser adaptada à especificidade da RAM. A inexistência de Comunidades Intermunicipais na RAM justifica que as competências atribuídas a este nível devam vir a ser asseguradas pelo Governo Regional.

A assunção e o cumprimento das novas competências implicará o reforço da capacitação dos serviços competentes com vista a desempenhar as funções técnicas necessárias à definição das redes de transportes e preparação dos quadros contratuais a operacionalizar até 3 de Dezembro de 2019.

A este respeito, note-se que o Instituto da Mobilidade e Transportes, I. P. (IMT) deverá promover no decurso dos próximos anos um conjunto de iniciativas de capacitação para as novas autoridades de transportes, iniciativas que importa aproveitar plenamente. Neste contexto, em 30 de Dezembro de 2015 foi tornado público um guião e linhas de orientação para as novas Autoridades de Transporte, que pode ser consultado no website do IMT.

Assim, o Governo Regional, através da SRETC, deverá promover, por sua iniciativa própria ou em articulação com o IMT, ações de formação no âmbito do RJSPTP. A Secretaria Regional procederá também, em articulação com os municípios, à calendarização dos trabalhos técnicos de planeamento das redes e serviços públicos de transporte de passageiros a contratualizar, quer no caso de serviços de transporte público da competência dos municípios, quer no caso dos serviços que sejam competência da Região Autónoma. Por fim, a SRETC acompanhará a execução do calendário elaborado com vista à identificação de eventuais atrasos que coloquem em risco a contratualização dos serviços públicos de transporte de passageiros até à data limite de 3 de Dezembro de 2019 fixada no RJSPTP.

### 4.8.3. Implementação de um sistema tarifário integrado

Existe atualmente na RAM uma grande diversidade e quantidade de títulos de transporte, algo que se traduz numa elevada complexidade do sistema tarifário. Atualmente vigora um tarifário baseado nos escalões quilométricos aplicados aos percursos das diferentes carreiras dos vários operadores e, como tal, associado ao trajeto das várias carreiras.

Este tarifário possui algumas desvantagens dado que o percurso entre dois locais pode variar em função do percurso da carreira, dificultando ainda a perceção do sistema, uma vez que implica que o utilizador disponha à partida de informação sobre a distância e o tempo de percurso.

- Outra lacuna importante neste domínio prende-se com a ausência de títulos válidos em mais de um operador e entre transportes urbanos e interurbanos, pelo que o preço das viagens em TP na RAM é determinado em função do operador utilizado. A necessidade de recurso a mais que um título de transporte torna o sistema tarifário complexo e dificulta a compreensão a composição do preço da viagem, prejudicando sobretudo os utilizadores ocasionais, não favorecendo a intermodalidade.

No sentido de aumentar a atratividade do sistema de TP da RAM, tanto para residentes como para visitantes, considera-se importante a implementação de um sistema tarifário multimodal que abanga toda a ilha e todos os operadores, com uma base tarifária idêntica para todos os operadores e títulos de transporte, sendo que o preço dos mesmos deve ser determinado em função da origem e destino da viagem e independentemente do modo e operador utilizados, não penalizando o transbordo.

Trata-se de um sistema simples de entender, dado que a base tarifária é única para todos os operadores e com maior potencial de captação de utilizadores para o sistema de TP. Um sistema tarifário desta natureza assenta normalmente na definição de zonas como base tarifária, sendo o preço das viagens proporcional ao número de zonas utilizadas ou número de fronteiras atravessadas.

Propõe-se assim a construção de um sistema tarifário cujo preço das viagens seja proporcional ao número de zonas utilizadas ou atravessadas e que se considera que deve ser baseado nos seguintes princípios:

- Homogeneização das práticas tarifárias entre operadores: todos os títulos de transporte deverão ser válidos para todos os modos e operadores de transporte, fazendo todos parte de um sistema;
- Redução do número de títulos de transporte comercializados;
- Determinação do preço dos títulos de transporte em função da distância/zonas a estabelecer de acordo com critérios simples;
- Despenalização do transbordo, ou seja, a mudança de modo de transporte não deverá implicar novo pagamento.

Um sistema desta natureza implica a existência de uma Autoridade de Transportes que administre o sistema e que assegure a repartição das receitas e de um sistema de bilhética compatível entre todos os operadores (pelo que se propõe a implementação de um sistema de bilhética integrada – Ponto 4.8.4).

Face aos requisitos necessários e aos impactes esperados ao nível do funcionamento do sistema recomenda-se que a implementação do tarifário intermodal se realize quando a Autoridade de Transportes da RAM se encontrar dotada dos recursos necessários para o seu pleno funcionamento e desempenho das suas competências. A contratualização dos serviços de transportes poderá ser o momento oportuno para o início da implementação deste tarifário.



- Assinaturas: válidos para um conjunto de zonas escolhidas previamente pelo cliente por um período de 30 dias ou durante um mês de calendário, sendo que o cliente pode viajar em qualquer carreira de TP que sirva os destinos escolhidos e desde que não selecione uma zona de escalão superior.

Tal como sugerido no supra referido, recomenda-se a criação de títulos de transporte:

- De viagens, em que o utilizador carrega um determinado número de viagens que desconta à unidade em função das viagens que realiza. Equivale aos atuais bilhetes simples e é direcionado para clientes ocasionais;
- De um dia ou de dias consecutivos: destinados a passageiros que pretendem realizar viagens em dias consecutivos. São títulos equivalentes aos atuais títulos existentes nos vários operadores de 1, 3, 7 e 15 dias;
- Assinaturas: nas modalidades existentes, designadamente: passes sociais, passe estudante, assinatura 30 dias;
- Títulos turísticos, destinados aos turistas.

#### **4.8.4. Implementação de um sistema de bilhética integrada**

A implementação de um sistema de bilhética integrada que potencie a simplificação e diminuição dos títulos de transportes existentes é uma medida importante para o aumento da atratividade do sistema de transportes públicos da RAM.

Atualmente verifica-se que cada operador dispõe de sistemas de bilhética próprios proporcionando apenas o carregamento de títulos de transporte de cada operador, o que associado aos tarifários praticados torna o sistema oneroso e de difícil compreensão por parte dos utilizadores.

Importa, pois, implementar um sistema integrado de bilhética comum a toda a RAM que permita o carregamento dos títulos de transporte intermodais (propostos no Ponto 4.8.3) e os títulos próprios do operador de TPR do Porto Santo.

A implementação de um sistema desta natureza implica o desenvolvimento de um cartão eletrónico para o carregamento dos títulos de transporte, bem como a disponibilização de equipamento específico para venda e carregamento dos títulos de transporte, de equipamento embarcado nos veículos para validação dos títulos de transporte e equipamento de fiscalização. Implica ainda a existência de uma central de dados de bilhética que centralize toda a informação do sistema.

Através do cartão eletrónico é possível haver um suporte único para carregamento dos títulos de transporte dos vários operadores, tendo este suporte a capacidade de processar a informação associada às diferentes tarifas existentes no sistema de transportes. Para além de permitir um suporte único, a bilhética eletrónica permite também inovar ao nível de esquemas de pagamento mais atrativos para o utilizador.

A implementação de um sistema desta natureza possibilita ainda a obtenção informação relevante sobre a utilização dos TP pois, ao registar a utilização dos passageiros no sistema, através das validações dos títulos, permite conhecer algumas características das viagens e dos padrões de mobilidade dos passageiros – informação de grande relevância para o planeamento do sistema de transportes e para a repartição das receitas dos títulos intermodais (caso se implemente um sistema de remuneração em função da procura registada).



Por se propor um sistema integrado de bilhética que abranja todos os operadores e cuja abrangência geográfica é o território da RAM a gestão do mesmo deve ser assegurada pela autoridade regional de transportes.

#### 4.8.5. Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário

A reorganização da rede regional de TP proposta no Ponto 4.8.1 implica a existência de locais para a realização de transbordos em adequadas condições de conforto e segurança. Assim, tendo como ponto de partida a reorganização proposta desenvolveu-se uma hierarquia para os nós de conexão da rede que se representa por nível hierárquico na Figura 4.15.

FIGURA 4.15 – PROPOSTA DE HIERARQUIA DE REDE E DE PONTOS DE CONEXÃO



Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

Os pontos de conexão da rede correspondem aos pontos preferenciais para a realização de transbordos entre os diversos serviços de transporte e em relação aos quais importa potenciar a articulação entre serviços, dotando-os de boas condições para que os transbordos ocorram de forma, rápida, cómoda e segura.

A hierarquização destes pontos de interface baseou-se nos seguintes critérios:

- 1.º Nível – Nós particularmente relevantes na articulação entre serviços de corredores distintos da rede estruturante, aos quais se associa uma oferta relevante – em termos de número de serviços e circulações – e cuja localização se enquadra em concelhos em que o mercado atual do TPR tem bastante expressão.
- 2.º Nível – Nós de articulação entre serviços da rede estruturante com níveis de oferta e procura mais reduzidos e/ou de articulação preferencial entre serviços suburbanos, estabelecendo um ponto de conexão deste nível hierárquico por concelho;
- 3.º Nível – Nós preferenciais de articulação entre serviços regionais e locais.

No Quadro 4.8 sistematizam-se os requisitos considerados para a hierarquização dos pontos-chave da rede a privilegiar para a realização de transbordos.

**QUADRO 4.8 – REQUISITOS PARA A HIERARQUIZAÇÃO DOS PONTOS-CHAVE DA REDE**

Designação	Localização	N.º de corredores estruturantes que articula	Nº de circulações (2 sentidos)*	Estimativa procura (Passageiros/dia)
<b>1.º Nível</b>	Sede de concelho	Mínimo 1	> 100	> 2.500 passageiros
<b>2.º Nível</b>	Sede de concelho ou local	Mínimo 1	= ou > 20	> 500 passageiros
<b>3.º Nível</b>	Sede de concelho ou local	Mínimo 1	= ou > 20	> 100 passageiros

\* Reporta-se a circulações apenas da rede estruturante

No Quadro 4.9 elencam-se os pontos preferenciais da rede de TPR de passageiros para a realização de transbordos, ordenados em função dos níveis hierárquicos propostos. De notar que alguns dos pontos incluídos no 2.º nível hierárquico detêm fracos níveis de procura. Contudo, por se constituírem como terminais de serviços e se perspetivar virem a desempenhar importante papel na articulação com a rede local (i.e. Porto Moniz) e/ou por se perspetivar que articulem diferentes corredores (i.e. Santana) considera-se que deverão integrar este nível hierárquico.

**QUADRO 4.9 – HIERARQUIZAÇÃO DOS PONTOS CHAVE PARA REALIZAÇÃO DE TRANSBORDOS**

Designação	Terminal de Serviços Rede Estruturante	Localização	Nº Corredores estruturantes que articula	Nº de Circulações (2 sentidos)*	Estimativa procura (Passageiros/dia)
<b>1º Nível</b>					
<b>Câmara de Lobos</b>	0	Sede de concelho	1	80 -100	> 5.000
<b>Ribeira Brava</b>	1	Sede de concelho	3	80 -100	> 2.500
<b>Funchal</b>	10	Sede de concelho	4	> 500	> 15.000
<b>Machico</b>	1	Sede de concelho	2	80 -100	> 2.500
<b>Santa Cruz</b>	1	Sede de concelho	1	80-100	> 5.000
<b>2º Nível</b>					
<b>Calheta</b>	0	Sede de concelho	1	20-30	500-1.000
<b>Porto Moniz</b>	2	Sede de concelho	2	20-30	< 500

Designação	Terminal de Serviços Rede Estruturante	Localização	Nº Corredores estruturantes que articula	Nº de Circulações (2 sentidos)*	Estimativa procura (Passageiros/dia)
Ponta do Sol	1	Sede de concelho	1	20-30	500-1.000
S. Gonçalo	0	Concelho Stª. Cruz	2	>200	1.000-5.000
Caníço cruzamento	0	Concelho Stª. Cruz	1	>200	1.000- 5.000
Santana	3	Sede de concelho	3	50-100	< 500
São Vicente	1	Sede de concelho	2	20-30	500-1.000
<b>3º Nível</b>					
Raposeira	1	Concelho Calheta	1	20-30	< 500
Estreito da Calheta	0	Concelho Calheta	1	20-30	< 500
Arco da Calheta	0	Concelho Calheta	1	20-30	< 500
Madalena do Mar	0	Concelho Ponta do Sol	1	20-30	500-1.000
Estreito de Câmara Lobos	0	Concelho Câmara Lobos	1	>100	1.000-5.000
Stº António da Serra	1	Concelho Stª. Cruz	1	10-20	1.000-5.000
Gaula	0	Concelho Stª. Cruz	1	50-100	1.000-5.000
Porto da Cruz	0	Concelho Stª. Cruz	1	10-20	1.000-5.000
Faial	0	Concelho Stª. Cruz	1	30-40	< 500
São Jorge	0	Concelho Santana	1	10-20	100-500
Boa Ventura	0	Concelho Santana	1	30-40	500-1.000

\*Reporta-se a circulações apenas da rede estruturante

Fonte: Modelo de Transportes do PIETRAM

Condições a proporcionar pelas paragens

A cada um dos níveis hierárquicos propostas deverão corresponder diferentes níveis de condições no que concerne ao acolhimento e conforto proporcionado pelas infraestruturas de apoio, as quais se sistematizam no Quadro 4.10.

**QUADRO 4.10 – HIERARQUIZAÇÃO DOS PONTOS-CHAVE PARA REALIZAÇÃO DE TRANSBORDOS**

Nível hierárquico	Designação	Características
<b>1.º Nível</b>	Principal	<p>Dispõem preferencialmente de terminal próprio com adequadas condições para a espera e para a realização de transbordos, assim como serviços de apoio (posto de informação e vendas, loja da mobilidade, WC, outros serviços de apoio como bar e/ou quiosque), sistema de informação ao público (preferencialmente em tempo real).</p> <p>Dispõem de parque de estacionamento tipo <i>Park&amp;Ride</i> dedicado aos utilizadores do sistema de TP.</p>
<b>2.º Nível</b>	Secundário	<p>Infraestrutura que permita adequadas condições de comodidade e segurança para a espera e para a realização de transbordos.</p> <p>As paragens deverão estar dotadas de abrigos devidamente dimensionados para a procura estimada e no caso das paragens localizadas fora dos centros urbanos dotadas de adequadas condições de segurança.</p> <p>Devem dispor de um sistema integrado de informação ao público.</p> <p>Para paragens, nomeadamente as que articulam serviços estruturantes de diferentes corredores e que se encontram localizadas na sede de concelho poderá justificar-se a localização de um posto de informação e de venda de títulos e transporte, sendo que deverão dispor preferencialmente de informação em tempo real.</p>
<b>3.º Nível</b>	Local	<p>Devem dispor de abrigos de passageiros dimensionados para os níveis estimados de procura, que permitam a espera em boas condições de conforto (no mínimo abrigo parcial e banco), bem como sistema de informação ao público.</p>

No que respeita à rede de 1.º nível importa destacar a cidade do Funchal, que concentra uma parte significativa dos serviços de transporte interurbanos, e que deverá disponibilizar:

- Um terminal com características adequadas para a realização dos transbordos e preferencialmente concentre a oferta de todos os operadores suburbanos, articulando adequadamente estes serviços com os serviços urbanos. Esta infraestrutura deverá proporcionar boas condições de conforto, dispondo de uma sala de espera dimensionada para os movimento diário de passageiros previsto para o terminal, informação preferencialmente em tempo real sobre os serviços de transporte e serviços de apoio como posto de informação, venda de títulos de transporte, WC, bar e outros serviços complementares.
- Uma vez que a generalidade dos passageiros acede aos serviços de transporte a pé e que este deverá ser facilmente acessível pelos turistas, considera-se que deverá ficar localizado próximo do centro da cidade por forma a possibilitar a sua utilização pelos atuais e potenciais utilizadores do sistema de TP;
- Um parque de estacionamento para os veículos de TPR. O terminal proposto deverá permitir o estacionamento dos veículos ainda que, caso o espaço seja insuficiente, possa ser por tempo limitado, podendo este ser complementado com um parque a localizar numa zona mais periférica da cidade. Este estacionamento poderá igualmente permitir o parqueamento de alguns autocarros de turismo que atualmente estacionam na Av. do Mar;

Para além do Funchal inserem-se neste primeiro nível Machico, Santa Cruz, Ribeira Brava e Câmara de Lobos. No caso de Machico este dispõe já de um terminal recente pelo as necessidades adicionais reportam-se apenas à possibilidade de disponibilização de informação em tempo real. De referir que a instalação de um sistema de bilhética integrada poderá contribuir para a fácil instalação de um sistema desta natureza, pelo que se considera importante a realização deste investimento para a melhoria da atratividade do sistema de TP da ilha.

Relativamente a Ribeira Brava e Santa Cruz, pelos níveis de procura registados considera-se que devem ser construídos terminais rodoviários, sendo que no caso de Câmara de Lobos considera-se ser de equacionar igualmente a construção de uma infraestrutura desta natureza mas apenas após o estudo de aferição das redes locais, cuja geometria influenciará a procura desta infraestrutura, pelo que importa avaliar sobre a viabilidade da sua execução.

#### **4.8.6. Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários**

Em sede de diagnóstico constatou-se que as condições de acolhimento e apoio à espera proporcionadas pelas paragens de TPR de passageiros carecem de ser melhoradas, sendo que uma percentagem significativa de passageiros considera o conforto das paragens médio (37%) ou fraco (20%).

Considera-se pois importante a criação de um programa de apoio à melhoria das condições de acolhimento nas paragens o qual deve ser articulado com as propostas apresentadas anteriormente (Ponto 4.8.5) relativo às condições a proporcionar pelos principais pontos de conexão dos serviços. Cada município deverá proceder à avaliação das condições de acessibilidade às principais paragens de TP, das condições proporcionadas pelas mesmas em termos de acolhimento e espera dos passageiros e da informação disponibilizada.

No que concerne às acessibilidades pedonais às paragens deverão avaliar-se os aspetos relacionados com: a iluminação, existência de percursos diretos, existência de passeios em bom estado de conservação que permitam percursos cómodos e seguros, possibilidade de acesso de pessoas com mobilidade condicionada, segurança dos atravessamentos pedonais na envolvente.

Relativamente às paragens propriamente ditas, deverão avaliar-se os seguintes aspetos:

- Sinalização da paragem e abrigo de passageiros: existência de sinalização adequada e de abrigo de passageiros, existência de lugares sentados, proteção aos passageiros proporcionada pelo abrigo existente (avaliando se protege das intempéries);
- Condições de acolhimento de pessoas com mobilidade condicionada: dimensão do abrigo, altura dos bancos, inserção do abrigo nos passeios e rebaixamento dos acessos às paragens (note-se que muitas vezes os abrigos constituem-se como barreiras no acesso ou permanência de pessoas com mobilidade condicionada);
- Informação ao público: existência de mapa da rede de TPR da RAM, horários dos serviços, tarifários praticados, contactos dos postos de vendas de títulos mais próximos ou da loja de mobilidade.

Efetuada esta avaliação deverão identificar-se as paragens que carecem de intervenção nomeadamente ao nível da colocação de novos abrigos e/ou eventualmente intervenções no sentido de mitigar os problemas detetados. De referir que não se pretende intervir em todas as paragens da rede de TPR, até porque em muitas destas não existirá espaço físico na via pública que permita a colocação de abrigos, pelo que as orientações são no sentido de se intervir prioritariamente nas paragens servidas pela rede de 1º e 2º nível hierárquico.

Em articulação com a medida relativa à criação de uma imagem de marca para o sistema de TP da RAM (Ponto 4.8.9), seria desejável caminhar no sentido da uniformização dos abrigos. Não sendo um objetivo viável a curto-médio prazo, ainda assim, considera-se ainda ser fundamental que as paragens disponibilizem no mínimo as seguintes condições:

- Abrigo de passageiros com condições para proporcionar o acolhimento de pessoas com mobilidade condicionada;
- Banco para descanso dos passageiros,
- Caixote do lixo;
- Informação ao público com mapa da rede de TP da RAM, horários dos serviços que servem a paragem, tarifários praticados (aquando da implementação do sistema intermodal com informação sobre o mesmo, de imediato com informação tarifária dos serviços existentes na paragem), contatos dos postos de vendas de títulos mais próximos.

#### **4.8.7. Implementação de um sistema integrado de informação ao público**

Neste domínio importa desenvolver um sistema integrado de informação ao público tendo como foco a satisfação das necessidades dos utilizadores, numa lógica de sistema em detrimento de uma lógica de modos e/ou operadores. Relewa que os utilizadores do sistema de TP possam compreender, de forma rápida, intuitiva e facilmente acessível, como realizar as suas deslocações, bem como aceder a informação sobre tarifário e custos associados.

Um fator de sucesso na gestão da mobilidade e promoção dos TP passa por disponibilizar ferramentas que permitam compreender como realizar a viagem, que opções de modos e serviços de transporte existem para a realização da viagem, quais os tempos de espera e de realização da viagem correspondente à mesma, locais de transbordo e custos.

As ações a concretizar no domínio da informação ao público passam por:

- Criação de um site com informação integrada sobre os serviços de transporte;
- Disponibilização de informação nas principais interfaces, paragens de TP e outros locais relevantes (Ponto 4.8.6);
- Implementação de quiosques eletrónicos para disponibilização de informação integrada.

##### Criação de um site com informação integrada sobre os serviços de transporte

Com esta medida propõe-se a criação de um sistema centralizado de informação dos TP que agregue informação relativa à oferta de transporte dos vários modos e operadores da RAM, tendo em vista a disponibilização de uma plataforma na *internet* que forneça em tempo real informação sobre horários, itinerários, tarifários, etc..

Salienta-se a relevância crescente dos turistas que recorrem aos voos *low cost* para chegar à Região, assim como a redução progressiva do peso dos voos *charter*, com tudo incluído. Estas alterações no perfil dos turistas na Região têm implicações na procura de serviços de TP, sendo cada vez maior a necessidade de disponibilização de informação na *Internet* de forma a permitir o adequado planeamento das viagens na Região, um fator de atratividade e qualificação da oferta turística da RAM.

A implementação desta medida implica o desenvolvimento de um sistema de informação centralizado que permita reunir toda a informação dos vários operadores e modos de transporte (TPR e transporte marítimo). Este sistema deverá possibilitar:

- A disponibilização de informação conjunta sobre toda a rede de TP, base para a construção de diagramas integrados de rede;
- A escolha dos serviços mais adequados para a realização das viagens em função: das origens/destinos, dos tempos de duração das viagens, dos custos e das várias opções disponíveis para a sua realização.

A criação deste sistema centralizado implica o desenvolvimento de ferramentas informáticas de gestão de base de dados que incorporam informação relativa a: itinerários, horários dos serviços, custos de transporte. Trata-se por isso de uma ferramenta complexa que carece de atualização sempre que se procedam a alterações na rede de TP. O desenvolvimento desta ferramenta implica parcerias da entidade de transportes da RAM com os operadores (entidades detentoras da informação necessária para o desenvolvimento deste sistema centralizado).

De referir que o IMT tem vindo a desenvolver o Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC) em colaboração com os operadores de TPR e no qual constam já os itinerários e horários dos serviços de vários operadores do Continente. Esta ferramenta desenvolvida pelo IMT poderá igualmente servir de suporte ao licenciamento de serviços e às futuras concessões dado que permite que os operadores solicitem o licenciamento de um serviço em formato digital, substituindo diagramas em suporte papel. Face ao exposto recomenda-se a avaliação da possibilidade de implementação do SIGGESC na RAM.

Outro aspeto importante a ter em consideração prende-se com a definição de mecanismos de atualização do sistema de informação e da disponibilização dessas atualizações ao público, a qual deverá ocorrer sempre que se verifiquem alterações ao nível da oferta de transportes de um dos operadores (alterações de itinerários, horários e/ou tarifário).

A centralização da informação poderá ser realizada pela autoridade de transportes da RAM proposta para desempenhar funções de planeamento, coordenação e gestão do sistema de mobilidade e transportes (Ponto 4.16.1). Ao permitir ao potencial cliente o planeamento da viagem, a informação disponível na *Internet* possibilita uma melhor gestão do seu tempo, reduzindo a incerteza e os tempos de espera, evitando tempo gasto no terminal ou paragens a pedir informação e fornecendo as soluções para os trajetos pretendidos, para além de permitir imprimir as soluções obtidas e tê-las disponíveis aquando da viagem.

Este *site* deverá estar integrado na *Loja da Virtual de Mobilidade* proposta no Ponto 4.10.1.



#### Quiosques eletrônicos para disponibilização de informação integrada

Com uma lógica semelhante à do *site* da *internet* a informação de planeamento disponível em quiosques eletrônicos localizados em locais protegidos, geralmente em locais centrais com elevada procura por parte dos potenciais utilizadores do sistema de transportes, permite igualmente uma consulta rápida e a obtenção de soluções de trajeto. Estes sistemas constituem uma solução alternativa e ao mesmo tempo complementar à *Internet*, permitindo o planeamento de uma viagem quando se está na rua ou a alteração de uma viagem planeada.

No sentido de contribuir para a expansão da rede de vendas e dos pontos de informação ao público deverá equacionar-se a possibilidade destes mesmos quiosques permitirem a venda de títulos de transportes.

#### Disponibilização de informação nas principais interfaces, paragens de transportes públicos e outros locais relevantes

Nas interfaces de transporte e principais paragens dos TPR deverá disponibilizar-se informação referente a: horários, percursos e tarifário das carreiras existentes, de forma a ser possível ao passageiro saber o tempo de viagem, independentemente da origem ou destino e o seu custo (mapa integrado da rede de transportes da Ilha da Madeira e da Ilha do Porto Santo). Adicionalmente, considera-se que poderá ser igualmente importante a existência de um mapa com a localização da interface ou paragem e da sua envolvente, considerando-se que estes mapas possam conter:

- Delimitação da área acessível a pé num raio de 5 minutos e de 10 minutos;
- Localização dos principais locais de interesse turístico e equipamentos coletivos.

Nas interfaces de transportes e paragens interurbanas de 1.º nível e 2.º níveis hierárquicos deverá ainda ponderar-se a disponibilização de informação em tempo real, o que implica a implementação de equipamentos a bordo dos veículos que permitam a localização dos mesmos no seu percurso, bem como nas paragens.

#### **4.8.8. Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos**

O sistema de TP detém um papel de grande relevo na promoção da coesão territorial e equidade social, assim como na promoção da qualidade de vida e bem-estar das pessoas, na medida em que assegura um serviço público que garante condições de suporte à mobilidade da população para diferentes fins, incluindo o acesso a bens, equipamentos e serviços.

Para além de uma oferta com níveis de serviço adequados às necessidades e padrões de mobilidade, o sistema de TP deve também afirmar-se como um sistema inclusivo, pelo que dotado de material circulante e de equipamentos e infraestruturas de suporte que garantam as necessárias condições de acessibilidade por parte das pessoas com necessidades especiais ao nível da mobilidade. Note-se que a melhoria das condições de acessibilidade tenderá ainda a reforçar a atratividade do TPR.

Neste âmbito, o trabalho desenvolvido em sede de diagnóstico permitiu identificar algumas debilidades do sistema de transportes sobre as quais importa atuar, designadamente:

- Inexistência de acessos para pessoas com mobilidade condicionada nos terminais rodoviários de Machico e da RODOESTE no Funchal;



- **Existência de uma rede de paragens de TPR** que, para além de outras deficiências, não dispõe de condições adequadas de acesso (e.g. inexistência de passeios, inexistência de percursos acessíveis) e de apoio à espera (e.g. inexistência de abrigo).
- A criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de TP deve, assim, passar pela prossecução das seguintes ações:
- **Intervenção nos terminais rodoviários de Machico e da RODOESTE no Funchal**, visando dotá-los com percursos acessíveis, garantindo condições adequadas de segurança e comodidade de circulação de pessoas com mobilidade condicionada;
- **Promoção de um programa de apoio à melhoria das condições de acolhimento e acesso às paragens** de TPR, contemplando a inventariação dos principais problemas verificados na rede de paragens e a definição de um plano de intervenção detalhado para dotação destas paragens com condições adequadas de abrigo e de acessibilidade para pessoas com mobilidade condicionada. Este plano de intervenção deverá estabelecer prioridades de intervenção, que atenda (i) ao número de passageiros movimentados pela paragem, (ii) ao risco para os passageiros decorrentes das condições atualmente oferecidas pela paragem, e (iii) ao nível de utilização por parte de passageiros com mobilidade condicionada;
- **Promoção da introdução gradual de autocarros adaptados**, nomeadamente autocarros com piso rebaixado, dotados de rampas de acesso rebatível e adaptados para o transporte de cadeira de rodas. A introdução deste material circulante deve ocorrer prioritariamente nas carreiras que servem equipamentos de saúde (nomeadamente hospitais e centros de saúde) e de ensino.

#### 4.8.9. Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM

Com o objetivo de promover a rede de TP da RAM recomenda-se o desenvolvimento de uma imagem de marca uniforme que permita a criação de uma identidade do sistema regional de transportes e, conseqüentemente, o fácil reconhecimento de todo o sistema.

Com esta medida pretende-se potenciar a atratividade do sistema melhorando a sua imagem e os meios de comunicação com os utilizadores (atuais e potenciais), proporcionando-lhes a imagem de uma rede simples, moderna e atrativa. Esta nova imagem, que deverá estar associada à implementação das propostas apresentadas no âmbito do PIETRAM deverá ser devidamente publicitada nos órgãos de comunicação regional e preferencialmente lançada com a concretização de medidas que permitam aos utilizadores perceberem que se estão a realizar medidas no sentido de modernizar o sistema.

O desenvolvimento desta nova imagem e a implementação de uma estratégia de comunicação devem ser realizados à escala da RAM (incluindo também o Porto Santo) e devem envolver todos os operadores de TP.

#### **4.9. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.1 – DIRETRIZES PARA A ORGANIZAÇÃO DA MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA ESTABELECIDAS E EM EFICÁCIA**

##### **4.9.1. Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana**

A existência de um quadro de referência para um eficaz planeamento e gestão do sistema de transportes e que promova, simultaneamente, a articulação da atuação entre municípios em prol da implementação de uma política de mobilidade sustentável, afigura-se como um instrumento de grande relevância para a promoção de um sistema de transportes energética, ambiental e financeiramente sustentável.

Note-se que, no plano nacional, o IMT apresentou, em 2011, um conjunto de documentos de referência para a abordagem das questões relacionadas com o território, acessibilidades, transportes e mobilidade, o qual designou por “Pacote da Mobilidade”. Entre outros documentos, esta iniciativa traduziu-se na elaboração de um “Guião Orientador – Acessibilidades, Mobilidade e Transportes nos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PDM, PU e PP)”, um “Guia para Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, e uma coleção de brochuras técnicas/temáticas de apoio à elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes. Documentos que constituem uma importante fonte de informação e que materializam uma referência para o planeamento e gestão do sistema de transportes.

Tendo por base este quadro de referência técnico global, e atendendo às especificidades do território regional e do sistema regional de transportes, propõe-se a elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana que deverão cobrir os vários domínios de atuação de autarquias e outros agentes relevantes com intervenção nos processos de planeamento e gestão do sistema de transportes (e.g. operadores de transportes, gestores de infraestruturas), refletindo as especificidades da RAM e dos seus municípios. Para além de outros que venham a ser considerados relevantes, estas diretrizes técnicas devem contemplar domínios como: transportes públicos; intermodalidade e interfaces de transporte; políticas de estacionamento; logística urbana; modos suaves; segurança rodoviária; legislação relativa ao setor dos transportes e governância do sistema de transportes.

Desta forma, pretende-se dotar o conjunto de agentes envolvidos no planeamento e gestão do sistema de transportes com os instrumentos técnicos de suporte a estes processos, incluindo princípios e conceitos básicos, metodologias de planeamento e avaliação, legislação aplicável, exemplos de boas práticas aplicáveis no contexto regional.

#### **4.10. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.2 – MEDIDAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE IMPLEMENTADAS NO QUADRO DE UMA ABORDAGEM INTEGRADA DO SISTEMA DE TRANSPORTES**

##### **4.10.1. Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade**

Um dos pontos fracos identificados no atual sistema de transportes da RAM prende-se com as questões da informação ao público. Atualmente verifica-se que cada um dos operadores oferece informação apenas sobre os serviços que presta, não sendo fácil para o utilizador ter acesso a um conhecimento global das alternativas de transporte existentes e o modo como possam ser usadas.

Numa região turística como a RAM a disponibilização de informação sobre um sistema de transportes públicos é um fator que poderá contribuir para a atratividade e qualificação da oferta turística da Região.

Com a criação de *Lojas da Mobilidade* pretende-se contribuir para suprimir esta lacuna, disponibilizando um conjunto de serviços úteis para a população residente e para os visitantes/turistas da Região, designadamente.

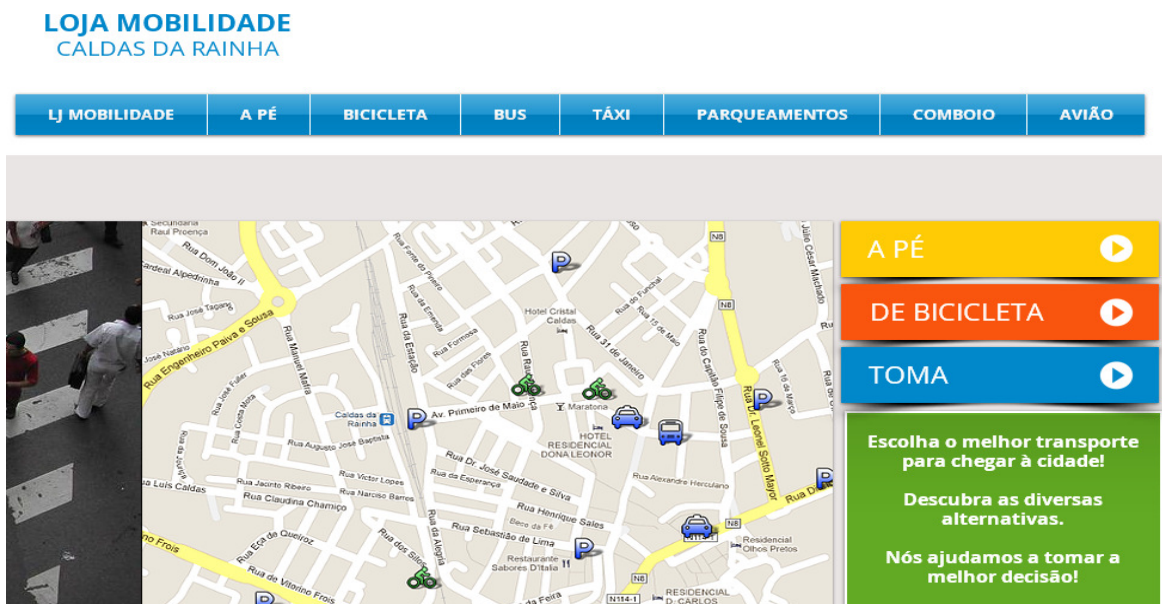
- **Informação e aconselhamento** que tem por objetivo fornecer aos utilizadores todo o tipo de informação acerca do uso mais adequado dos diferentes modos de transporte, informar sobre os diversos produtos disponibilizados (horários, tarifário, serviços de transporte) e aconselhar sobre as alternativas de transporte existentes;
- Disponibilização de **informação sobre percursos pedonais estruturantes** nos principais centros urbanos, bem como percursos de lazer;
- Implementação de **campanhas de sensibilização** que inclui todas as atividades que melhorem o conhecimento da população em relação à existência de soluções de transporte sustentáveis e alternativas ao TI;
- **Vendas e reservas** de produtos relativos à mobilidade (títulos de transporte, mapas, etc.);
- **Promoção de novos produtos** (bilhetes combinados, tarifas especiais, etc.), no sentido de facilitar o uso de modos de transporte mais sustentáveis;
- Gestão de sistemas de utilização partilhada (i.e. *bikesharing* e *carsharing*);
- **Reclamações e Sugestões**, que envolve o registo de queixas e sugestões e respetivo encaminhamento para as entidades competentes.

Estas lojas poderão funcionar por exemplo em espaços de serviços já existentes não implicando necessariamente a criação de estruturas adicionais (i.e. postos de turismo, postos de atendimento dos vários operadores de transporte, postos dos CTT). Um aspeto importante para o funcionamento destas lojas prende-se com o envolvimento das diversas entidades ligadas aos transportes que operam na RAM pelo que se aconselha o estabelecimento de protocolos de cooperação, onde se deverão acordar medidas e investimentos determinantes para o bom funcionamento destes espaços, bem como estabelecer acordos para a cedência da informação necessária (horários, tarifários, mapas de rede, entre outra informação que se venha a considerar relevante).

Atendendo à tipologia de serviços que presta e ao facto de se perspetivar que venha a ser um serviço importante não só para a população residente mas também para os turistas, considera-se que deverá existir pelo menos uma por concelho e que as mesmas deverão ser localizadas em locais de grande centralidade, que permitam o fácil acesso por parte dos potenciais utilizadores.

Para além destas lojas, considera-se igualmente importante a possibilidade de criação de um *site* que permita disponibilizar serviços semelhantes *online*. Na Figura 4.16 é apresentado o exemplo da Loja da Mobilidade das Caldas da Rainha.

FIGURA 4.16 – PÁGINA DA INTERNET DA LOJA DA MOBILIDADE DAS CALDAS DA RAINHA



Fonte: <http://semanauropeiamobili.wix.com/lojadamobilidadecr/#quem-somos/czbs>, Consultado em agosto 2015

De frisar que apesar de se propor a abertura de diversas lojas, as mesmas devem estar vocacionadas para o sistema de mobilidade e transportes do RAM e não para os sistemas dos municípios onde se localizarem, ainda que possam prestar as duas funções fornecendo informações sobre os serviços de transporte de âmbito concelhio.

Em complemento às lojas da mobilidade sugere-se a ponderação de colocação de quiosques em pontos de grande procura da rede de TP e em locais de grande afluência de turistas (e.g. Aeroporto da Madeira, cidade do Funchal). Estes quiosques poderão disponibilizar informação sobre a rede de transportes (ver Ponto 4.8.7) e, simultaneamente, permitir a venda de títulos de transporte. Note-se que a colocação destes equipamentos acarreta custos diferenciados ao nível da exploração e manutenção do sistema, sendo que os quiosques que disponibilizem apenas informação poderão ser geridos remotamente tendo assim menores custos de exploração e manutenção.

#### 4.10.2. Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade

A efetivação de uma política de mobilidade sustentável à escala regional passa pela implementação de medidas inovadoras de gestão da mobilidade. Estas medidas visam promover hábitos mais sustentáveis nas deslocações quotidianas de residentes e visitantes da RAM através da implementação de ações direcionadas para a gestão da procura, indutoras da alteração dos comportamentos e atitudes.

Definem-se como medidas neste domínio:

- Incentivar a racionalização da utilização do TI (promoção do *carpooling* e o *carsharing*);
- Incentivar a criação de créditos de mobilidade com o objetivo de induzir a mudança de comportamentos;
- Implementar sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano;
- Adotar políticas de estacionamento nos principais centros urbanos que potenciem uma maior utilização dos TP e modos suaves.

### Incentivar a racionalização da utilização do TI

Pretende-se com estas medidas incentivar a racionalização do uso do TI através da implementação de sistemas partilhados como o *carpooling* e o *carsharing*.

A aposta em sistemas partilhados contribui para a redução de:

- congestionamentos de tráfego (redução do número de veículos em circulação, em particular nos períodos de ponta, em que se regista maior procura de tráfego);
- problemas de estacionamento, nomeadamente no centros das cidades (procura de estacionamento reduzida na sequência da redução do número de veículos e da garantia de lugar de estacionamento);
- consumo de energia (combustível) e poluição atmosférica;
- custos de deslocação (partilha dos custos de deslocações entre os diversos utilizadores).
- No que concerne ao *carpooling*, este consiste na partilha de um automóvel privado, pertencente a uma das pessoas que se deslocam, entre utilizadores que efetuam pelo menos uma parte de um mesmo itinerário nas suas viagens. As despesas de deslocação são geralmente partilhadas entre todos os utilizadores. As reservas e consultas de percursos partilhados disponíveis efetuam-se, mediante inscrição num grupo de *Carpooler*, através da *Internet*.

O **incentivo à prática do *carpooling*** deverá passar pela disponibilização de uma plataforma informática que facilite aos potenciais utilizadores encontrar parceiros para “partilhar” as viagens e organizar as viagens “partilhadas”.

De referir que esta é uma medida mais vocacionada para as deslocações pendulares, que se realizam segundo um padrão regular de origens/destinos e de horários. Contudo, poderá igualmente ser aplicada a deslocações em serviço, com menor regularidade temporal mas com alguma regularidade em termos de percursos (e.g. visitas regulares a clientes ou deslocações entre diferentes escritórios e unidades da empresa/polo).

Um dos aspetos chave relacionados com a implementação desta medida prende-se com a existência de uma base de dados de fácil acesso que permita aos potenciais utilizadores encontrar rapidamente, um parceiro para a realização da viagem. No caso específico da RAM a SRETC deverá assumir-se como entidade dinamizadora desta medida através da disponibilização da aplicação informática e da elaboração de campanhas de sensibilização junto da população sobre as vantagens da prática da partilha de viatura e incentivo a sua concretização<sup>5</sup>.

Por sua vez, o ***carsharing*** corresponde à disponibilização de uma frota de veículos pertencentes a uma empresa/associação, para aluguer à hora ou ao dia, com garantia de estacionamento do veículo no início e no fim do aluguer, podendo incluir títulos de estacionamento em zonas de estacionamento tarifado à superfície.

<sup>5</sup> Consultar exemplo do site do Município de Évora em <http://aplic.cm-evora.pt/carpooling/login.aspx>

Este sistema permite a utilização dos veículos por um período de tempo (determinado em função das necessidades dos utilizadores), sendo faturado o período de aluguer e os quilómetros percorridos, sendo que a tarifa cobrada inclui todas as despesas de utilização dos veículos (compra, combustível, manutenção, inspeções, seguros, etc.).

A frota de veículos deverá ser distribuída por vários postos de aluguer, a localizar preferencialmente junto às principais interfaces de TP, a importantes polos geradores/attractores de deslocações e zonas centrais dos principais centros urbanos e, no caso da RAM, junto a importantes polos turísticos para que seja facilmente acessível a este segmento de utilizadores.

Em muitas situações poderá constituir-se como uma alternativa ou complemento ao transporte privado e ao TP. É igualmente adequado para os utilizadores frequentes de TP, que necessitem de realizar deslocações esporádicas para áreas mal servidas por estes.

A exploração dos sistemas de veículos partilhados tem conquistado grande adesão a nível global, destacando-se a sua contribuição para a melhoria efetiva da mobilidade, em particular nas áreas urbanas e para adoção de novas filosofias de mobilidade, mais ecológicas e sustentáveis. Assim, é desejável fomentar a complementaridade entre o sistema *carsharing* e os diferentes modos de transporte coletivo (TC) existentes.

Para a implementação desta medida, o Governo Regional deverá procurar um promotor responsável pela implementação e gestão do projeto.

#### Incentivar a criação de créditos de mobilidade com o objetivo de induzir a mudança de comportamentos

Esta medida consiste em criar um sistema de créditos de mobilidade para residentes e visitantes da RAM como prémio pela adoção de comportamentos consentâneos com promoção de padrões de mobilidade sustentáveis.

Sendo uma medida de carácter pedagógico, visa premiar residentes e visitantes que se desloquem em modos suaves ou em TP através da atribuição de créditos que posteriormente poderão ser trocados por prémios. Este sistema deverá ser testado inicialmente na cidade do Funchal e, posteriormente alargada a sua implementação aos restantes municípios da RAM.

Tratando-se de uma medida inovadora a nível nacional e europeu implica o desenvolvimento de um conjunto de aplicativos que permitam aos utilizadores acumular pontos nas viagens realizadas com recurso a modos de transporte mais sustentáveis e simultaneamente estimar tempos de percurso e seleccionar o modo de transporte para a realização das viagens.

Os créditos conquistados podem ser trocados em lojas e em instituições com as quais se venha a estabelecer parcerias. A ferramenta de suporte deverá consistir numa *app* para telemóveis que irá integrar todos os recursos de informação úteis necessários para turistas e moradores, tais como mapas, orientações, eventos, atrações e outras informações necessárias.

#### Implementar sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano

Os elevados fluxos de tráfego registados nas áreas centrais das cidades são um dos principais fatores que contribuem para a emissão de poluentes atmosféricos, ruído e ocupação do espaço público, com consequências ao nível da degradação do espaço público.



No caso da RAM, o Funchal enquanto centro urbano estruturante a nível regional não é exceção, gerando e atraindo diariamente um volume significativo de tráfego motorizado e registando índices de congestionamento significativos nas artérias centrais da cidade. Acresce que, por se tratar de uma cidade com forte vocação turística regista diariamente um volume significativo de tráfego de veículos motorizados relacionados com o transporte deste segmento (carros de aluguer, táxis e veículos pesados de transporte de passageiros).

Recomenda-se assim a implementação de um sistema de controlo de tráfego na área central cidade do Funchal, que contribua para melhorar a gestão e a segurança do trânsito e que permitam: o controlo centralizado de semáforos em tempo real em função dos volumes de tráfego das vias, criação de novos corredores bus e priorização semafórica ao longo destes corredores para os TP. Esta medida deverá ser complementada pela elaboração de regulamentação específica para os operadores de transportes turísticos e que condicione o acesso do tráfego em algumas áreas centrais.

#### Adotar políticas de estacionamento nos principais centros urbanos

O estacionamento constitui-se como um importante elemento de gestão do sistema de mobilidade e transportes, uma vez que a oferta, o regime de exploração e a organização espacial são elementos que influenciam a utilização do TI, a repartição modal e a qualidade do espaço público.

A existência de estacionamento no local de destino da viagem e o custo associado ao mesmo são aspetos fundamentais na escolha do modo de transporte, em particular na utilização do veículo privado.

A definição de uma política favorável à utilização do TC deve também passar pela implementação de políticas de estacionamento articuladas com a oferta de serviços de TP de passageiros, introduzindo condicionantes à acessibilidade em TI. Assim, a definição de uma política coerente deve ter em consideração que o estacionamento pode contribuir para a dinamização dos aglomerados urbanos, mas é simultaneamente um importante elemento dissuasor da utilização do TI sem a qual não se conseguirá atingir o objetivo transversal de influenciar padrões de mobilidade mais sustentáveis.

Importa pois incentivar a implementação de políticas de estacionamento que articulem o dimensionamento, a duração, a rotatividade e o preço da oferta de estacionamento nos principais centros urbanos. Delineiam-se como orientações estratégicas neste domínio:

- **Implementar políticas de estacionamento restritiva nas áreas centrais dos principais aglomerados urbanos** que contribuam para incentivar uma maior transferência modal para os TP (restrições ao nível da oferta, tarifas praticadas, tempo máximo de permanência);
- **Reforçar as medidas de gestão e controle do estacionamento** quer pelo reforço da fiscalização, quer pela implementação de fiscalização nas zonas a tarifar no âmbito do ponto anterior;
- **Criar uma rede de parques de estacionamento de longa duração (*Park&Ride*)**, com estreita ligação os principais eixos de TP da rede estruturante;
- **Apostar em soluções tecnológicas de gestão de estacionamento nos aglomerados urbanos de maior dimensão**, quer ao nível de soluções integradas para o pagamento das áreas de estacionamento



tarifado, quer da disponibilização de informação em tempo real sobre a ocupação dos parques de estacionamento que permita o encaminhamento da procura diretamente para parques específicos em função da oferta disponível, evitando assim conflitos entre utilizadores que procuram lugar para estacionar e a circulação rodoviária.

#### **4.10.3. Implementação de campanhas de sensibilização**

Ainda no domínio da gestão da mobilidade, propõe-se a implementação e incentivo à promoção de campanhas de sensibilização para os benefícios da utilização dos modos suaves e TP e para os custos associados à utilização do automóvel individual.

Concretizando, o incentivo à transferência modal, do TI para o TP e modos suaves, no quadro de uma estratégia de promoção de uma nova cultura de mobilidade e de desenvolvimento de um sistema de transportes alinhado com as diretrizes do paradigma da mobilidade sustentável, exige a conjugação de medidas de diferentes naturezas, incidentes sobre as diferentes componentes do sistema de transportes.

No caso dos TP, a par da melhoria da qualidade do serviço, importa atuar no sentido da sua promoção junto da comunidade. Uma orientação que tem subjacente o entendimento de que a melhoria da informação sobre estes serviços, assim como um maior conhecimento sobre os benefícios inerentes à sua utilização, podem atuar como incentivos à transferência modal. Neste sentido, são propostas as seguintes medidas:

- Divulgação dos serviços de TP disponibilizados e promoção da sua utilização;
- Sensibilização para as vantagens inerentes à utilização do TP (nos planos energético, ambiental e económico);
- Sensibilização para as vantagens inerentes à utilização dos modos suaves (nos planos energético, ambiental e da promoção de modos de vida mais saudáveis);
- Sensibilização para os custos inerentes à utilização do TI (nos planos energético, ambiental, económico e da qualidade de vida em espaço urbano);
- Desenvolvimento de ações e atividades por parte das escolas que promovam o contacto e aprofundamento do conhecimento por parte dos alunos em relação à problemática da mobilidade sustentável, visando a sua sensibilização para a adoção de comportamentos mais consentâneos com a afirmação de padrões de mobilidade mais sustentáveis.

### **4.11. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.3 – UTILIZAÇÃO DOS MODOS SUAVES NAS DESLOCAÇÕES URBANAS INCENTIVADA**

#### **4.11.1. Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal**

No capítulo da mobilidade urbana, os princípios orientadores que informam o presente documento colocam o acento tónico na afirmação de padrões de mobilidade mais consentâneos com o paradigma da mobilidade sustentável, nomeadamente através da promoção do TP e dos modos suaves nas deslocações urbanas de curta-média distância, em detrimento da utilização do automóvel individual.

Neste âmbito, e no que concerne especificamente ao modo pedonal, a promoção da sua utilização depende, em boa medida, da criação de condições de suporte para que as deslocações em meio urbano ocorram de forma mais cómoda e segura, tornando este modo mais atrativo. Para o efeito é necessário assegurar a expansão e qualificação da rede de percursos pedonais nos principais aglomerados populacionais da RAM,

dando resposta às linhas de potencial desejo das deslocações pedonais, nomeadamente na ligação entre os principais polos geradores/atractores de deslocações.

Particular atenção deve ser conferida à conexão dos principais equipamentos coletivos e principais infraestruturas/equipamentos de transporte (incluindo interfaces/terminais de transportes públicos, paragens de TPR com procura elevada e bolsas de estacionamento periférico) às redes pedonais, porquanto tal tenderá a favorecer a utilização deste modo suave.

Importa, porém, não descurar os constrangimentos decorrentes da orografia, os quais condicionam uma maior utilização do modo pedonal nalguns percursos à escala urbana. Ainda que constituindo uma importante limitação, importa equacionar a introdução de soluções que permitam que a mesma seja ultrapassada, nomeadamente através da instalação de soluções mecanizadas nos percursos que correspondem a grandes linhas de potencial desejo de deslocações pedonais em meio urbano.

Considera-se assim que as intervenções a apoiar deverão privilegiar:

- Reforço da segurança da circulação pedonal através da eliminação de pontos de conflito com a circulação rodoviária, circulação em bicicleta e estacionamento automóvel;
- Criação de condições que favorecem a compatibilização das diferentes funções dos arruamentos urbanos através da introdução de medidas de acalmia de tráfego (de natureza física e regulamentar);
- Criação de condições que favorecem a compatibilização da circulação rodoviária (incluindo TP) e pedonal/ciclável, nomeadamente através da estruturação de corredores de elevada procura que assegurem a partilha do espaço-canal pelos diferentes modos de transporte em condições de segurança;
- Qualificação das infraestruturas pedonais, por forma a garantir a continuidade de percursos e o reforço da segurança e comodidade da circulação, incluindo (i) a construção e redimensionamento de passeios, (ii) a regularização do pavimento, (iii) a eliminação de barreiras arquitetónicas no espaço público, e (iv) a introdução/relocalização de locais de atravessamento;
- Criação de áreas de valorização pedonal, através da pedonalização de arruamentos urbanos e da introdução de outras restrições à circulação automóvel;
- Instalação de soluções mecanizadas (e.g. escadas rolantes e elevadores) que permitam vencer o desnível decorrente da orografia, tornando as deslocações pedonais mais cómodas e atrativas, assim como possibilitar uma maior integração funcional entre diferentes zonas dos aglomerados urbanos a interencionar.

#### **4.11.2. Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio**

Um pouco por toda a Europa, a acentuada dependência em relação TI nas deslocações urbanas e interurbanas e, bem assim, o elevado peso do automóvel na repartição modal, fez emergir um conjunto de problemas que se manifestam predominantemente em meio urbano: congestionamentos, perda de tempo, sinistralidade, emissões de poluentes, ineficiência energética, consumo de espaço por infraestruturas de transporte dedicadas ao automóvel, degradação da qualidade de vida urbana.

Não obstante, o progressivo enraizamento de uma consciência ambiental global e o reconhecimento da incapacidade do “paradigma tradicional” de planeamento de transportes em responder aos novos desafios da mobilidade, têm vindo a contribuir para a emergência e consolidação do paradigma da mobilidade sustentável. O reconhecimento do papel dos modos suaves nas deslocações urbanas e interurbanas de curta distância, assim como a adoção de políticas orientadas para a criação de condições para o incremento da utilização destes modos é uma evidência da consolidação deste paradigma.

Na RAM, e no que se refere especificamente ao modo ciclável, a orografia acaba por se constituir como um obstáculo a uma utilização abrangente da bicicleta nas deslocações urbanas e interurbanas. Ainda assim, entende-se que é possível aumentar a quota deste modo na repartição modal das deslocações quotidianas através da criação de condições de apoio nos percursos cicláveis que reúnam cumulativamente três características principais:

- Apresentem uma orografia favorável, um aspeto que deve ser equacionado em função da extensão do percurso a realizar (tendo presente os percursos com declive superior a 5% não são apropriados para a utilização da bicicleta), tal como apresentado no Quadro 4.11;

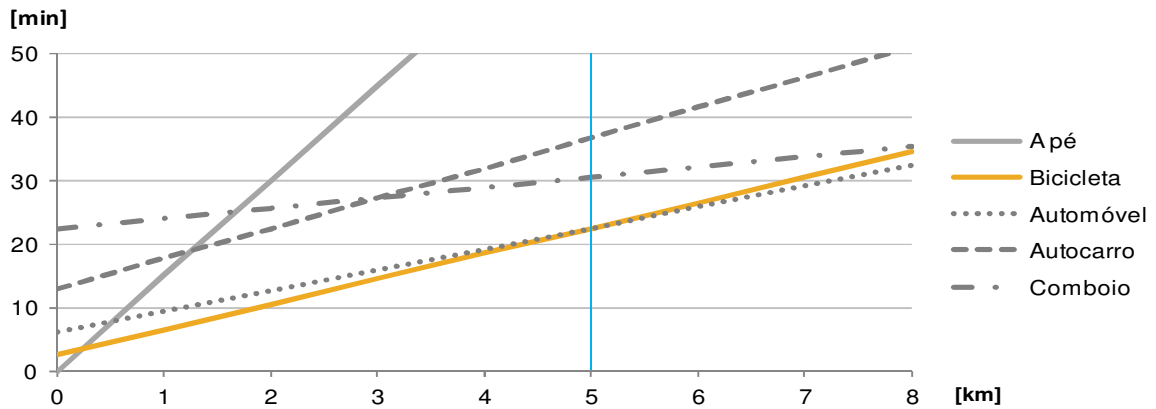
**QUADRO 4.11 – APTIDÃO DE UM PERCURSO CICLÁVEL EM FUNÇÃO DO DECLIVE**

Declive	Aptidão
0 a 3%	Terreno considerado plano, com aptidão total para a circulação em bicicleta.
3 a 5%	Terro pouco declivoso, considerado satisfatório para circular de bicicleta até médias distâncias.
5-6%	Aceitáveis percursos até 240m.
7%	Aceitáveis percursos até 120m.
8%	Aceitáveis percursos até 90m.
9%	Aceitáveis percursos 60m.
10%	Aceitáveis percursos 30m.
>11%	Aceitáveis percursos até 15m.

Fonte: Adaptado de IMT/Transitec, “Coleção de Brochuras Técnicas/Temáticas. Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho”, 2011

- Estabeleçam ligações entre polos geradores e polos atractores de deslocações em que a bicicleta seja um modo de transporte competitivo, nomeadamente nas deslocações inferiores a 5 km (distância a partir da qual o modo ciclável deixa de ser mais rápido que o automóvel, isto tendo em conta o tempo de acesso ao veículo) – Figura 4.17;

**FIGURA 4.17 – COMPARAÇÃO ENTRE O MODO CICLÁVEL E OS RESTANTES MODOS**



Fonte: Adaptado de Comissão Europeia, "Cidades para Bicicletas, Cidades de Futuro", 2000

- Corresponham a linhas de potencial desejo da procura, pelo que respondendo a uma procura latente e a necessidades efetivas de deslocação da população.

Nos eixos que reúnam estas características, deverá então apostar-se na sua dotação com percursos cicláveis, sendo que as tipologias a adotar (via banalizada, faixa ciclável ou pista ciclável) dependem de uma análise casuística dos mesmos por parte das entidades responsáveis pela sua implementação, que tenham em conta aspetos como o nível de segregação do tráfego rodoviário, o perfil transversal da via, o volume de tráfego nas vias, as velocidades praticadas e o declive.

Estes percursos deverão ainda ser dotados com os equipamentos necessários ao reforço da atratividade do modo ciclável e a uma utilização cómoda e segura da bicicleta. Para responder a esta orientação, propõe-se a criação de redes estruturadas de suportes para estacionamento de bicicletas e a criação de redes de equipamentos complementares, que contribuam para melhorar as condições propiciadas aos utilizadores da bicicleta nos percursos com elevada procura.

Relativamente às redes estruturadas de suportes para estacionamento de bicicletas, estas devem permitir aos utilizadores deste modo de transporte parquear de forma cómoda e segura. Por forma a assegurar um correto planeamento da localização destes pontos de apoio, devem ser considerados os critérios estabelecidos pelo IMT<sup>6</sup>, i.e.:

- situar-se na envolvente da entrada principal do local a servir;
- em local visível;
- em local bem iluminado durante a noite;
- acessível a partir da rede viária;
- sem interferir com os fluxos pedonais.

<sup>6</sup> IMT/Transitec, "Coleção de Brochuras Técnicas/Temáticas. Rede Ciclável – Princípios de Planeamento e Desenho", 2011.

Por sua vez, no que concerne à criação de redes de equipamentos complementares, e tendo em vista a promoção da utilização da bicicleta em detrimento dos modos motorizados, importa que o território regional seja dotado de:

- Sistemas de utilização partilhada nos aglomerados urbanos com elevada procura, através da instalação de estações que disponibilizem bicicletas para utilização temporária num determinado perímetro/periodo e mediante determinadas condições. Pelas características orográficas da RAM considera-se que estes sistemas deverão ponderar a inclusão de bicicletas elétricas.
- Estações de reparação de bicicletas – nestes equipamentos devem ser disponibilizadas ferramentas e acessórios (e.g. bomba de ar, torneira de água) ao ciclista que permitem a realização de pequenas reparações;
- Bombas de ar fixas – uma vez que o enchimento de pneus é uma necessidade recorrente dos ciclistas, a dotação dos percursos cicláveis com bombas de ar fixas de utilização pública afigura-se de grande utilidade;
- Calhas para escadas – tais equipamentos são de grande utilidade, facilitando o transporte da bicicleta em locais apenas acessíveis por escada;
- Bebedouros – sendo os percursos realizados em bicicleta uma atividade que exige algum esforço físico, é recomendável a disponibilização de pontos de acesso à água que permitam aos ciclistas não apenas o seu consumo direto, como também o enchimento de bidons.

#### **4.11.3. Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano**

A criação de redes de percursos acessíveis em meio urbano afigura-se como uma medida que pretende garantir a melhoria das condições de mobilidade e, bem assim, de qualidade de vida das pessoas com mobilidade condicionada, contribuindo para promover a sua integração e reforçar a coesão social.

Neste sentido, preconiza-se a dotação do espaço público com percursos devidamente articulados – i.e. com continuidade –, que assegurem a ligação entre polos geradores e atratores de deslocações (incluindo equipamentos coletivos, interfaces e principais paragens de TP, áreas de concentração de comércio/serviços e eixos de circulação estruturantes à escala urbana) de forma cómoda e segura.

Por forma a garantir a adequação destes percursos ao conjunto de requisitos técnicos que possibilitem a satisfação das necessidades específicas das pessoas com mobilidade condicionada, importa incentivar a prossecução de intervenções no espaço público que respeitem as normas técnicas em vigor.

### **4.12. OBJETIVO ESPECÍFICO 3.4 – EFICIÊNCIA DAS OPERAÇÕES DE ABASTECIMENTO E DISTRIBUIÇÃO URBANA DE MERCADORIAS MELHORADA**

#### **4.12.1. Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais**

A eficiência do sistema logístico regional depende, entre outros fatores, da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais e de armazenagem geradoras/atractoras de tráfego rodoviário. Na maioria dos casos os problemas são localizados e situam-se nas vias locais que estabelecem a ligação entre as vias principais e os polos de geração/atração de tráfego. Entre os principais problemas destacam-se o dimensionamento, a geometria e o desenho das vias (muitas vezes desadequadas à circulação de veículos pesados e ao volume de tráfego) e a mistura do tráfego de pesados com o restante tráfego local.

Neste contexto, a melhoria e a adequação das condições de acessibilidade rodoviária a estas infraestruturas deverá constituir um objetivo a prosseguir, seja através da eliminação dos pontos de conflito seja através da adequação permanente das vias às características e à evolução dos volumes de tráfego. Atendendo à diversidade de situações, a implementação destas medidas poderá ser repartida pelo Governo Regional, municípios e entidades gestoras das infraestruturas.

#### **4.12.2. Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana**

A qualificação e melhoria da eficiência do sistema regional de transportes pressupõe uma abordagem e atuação integradas e concertadas sobre as diferentes componentes deste sistema. Com efeito, para além da resolução dos estrangulamentos e debilidades identificadas ao nível da mobilidade urbana de pessoas, releva igualmente a intervenção sobre alguns problemas localizados no domínio das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias em meio urbano.

As manifestações das deficiências no sistema de transporte urbano de mercadorias incluem, por exemplo, a ocorrência de congestionamentos pontuais provocados pela paragem de viaturas de transporte de mercadorias na faixa de rodagem ou a ocorrência de condicionamentos à circulação pedonal provocados pela paragem/estacionamento de viaturas (para realização de operações de cargas e descargas) sobre o passeio ou passadeiras.

Tais problemas revelam debilidades ao nível de: (i) organização do sistema de distribuição, (ii) ordenamento da oferta estacionamento dedicado a operações de cargas e descargas, e (iii) regulamentação das operações de cargas e descargas. Com efeito, releva a prossecução de ações que respondam a estas três dimensões-problema.

Quanto à primeira dimensão-problema, propõe-se o desenvolvimento e implementação de um projeto experimental de logística nas áreas urbanas onde se verificam problemas e que apresentam concentrações de atividades comerciais e de serviços indutoras da existência de uma massa crítica que justifique a operacionalização de uma nova forma de organização das operações de abastecimento e distribuição de mercadorias (como são os casos do Funchal e Santa Cruz) que permita a sua efetiva racionalização. Pretende-se que a solução a testar permita alcançar os seguintes resultados principais: (i) redução do número de veículos em circulação no interior da malha urbana, com os subseqüentes ganhos em matéria de qualidade do ambiente urbano, como também de redução de congestionamentos e de ocorrência de situações de conflito na circulação rodoviária e desta com a circulação pedonal; (ii) promoção da utilização de veículos energética e ambientalmente mais eficientes por parte das empresas de transporte de mercadorias; (iii) redução das emissões de GEE e redução do consumo de combustíveis por parte do setor dos transportes.

No que diz respeito à segunda e terceira-dimensões problema identificados, deverá privilegiar-se o ordenamento da oferta de estacionamento dedicado a operações de cargas e descargas em articulação com a elaboração de regulamentos de cargas e descargas nos municípios que não dispõem deste instrumento.

#### **4.13. OBJETIVO ESPECÍFICO 4.1 – EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL DO SISTEMA DE TRANSPORTES MELHORADA**

##### **4.13.1. Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias**

O incentivo à gradual renovação da frota de autocarros em operação na RAM (que apresenta uma idade média elevada, superior a 15 anos em todos os operadores e cerca de 45% dos veículos são a diesel e Pré-Euro) e da frota de veículos de transporte rodoviário de mercadorias tem subjacente o intento de aumentar a eficiência energética e ambiental do setor dos transportes na região, algo para o que o incentivo à aquisição de veículos mais eficientes (i.e. com menores níveis de consumo e de emissões poluentes) deverá contribuir.

Para o efeito, e no que respeita ao incentivo à renovação das frotas utilizadas no TCR de passageiros nos serviços de transporte regular, este deverá incidir no apoio financeiro à aquisição de veículos no mínimo EURO IV ou movidos a outras energias alternativas (e.g. elétricos, híbridos e gás natural). Por forma a fomentar uma efetiva renovação das frotas dos operadores, para cada veículo adquirido com financiamento, o operador deverá obrigatoriamente abater um veículo.

Complementarmente, deve ser incentivada a implementação de um programa de demonstração, que envolva os operadores de transporte, tendo em vista a demonstração da viabilidade técnica e económica de utilização de veículos de TCR de passageiros movidos a combustíveis alternativos, incluindo veículos elétricos, veículos híbridos ou outras alternativas. De salientar que a opção por veículos desta natureza implica o investimento na instalação de uma rede alargada de abastecimento na RAM.

Quanto ao transporte rodoviário de mercadorias, o incentivo a atribuir às empresas de transporte de mercadorias deverá igualmente incidir na aquisição de veículos no mínimo EURO IV ou movidos a outras energias alternativas, como também no incentivo à conversão de veículos para fontes de energia mais limpas.

##### **4.13.2. Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte**

Com o objetivo de aumentar a eficiência energética e ambiental do sistema de transportes, em particular no setor do transporte rodoviário (o principal responsável pela dependência energética e pelo volume de emissões de CO<sub>2</sub> deste setor da RAM), preconiza-se a adoção de critérios específicos de natureza energética e ambiental (volume de emissões) no processo de aquisição de veículos por parte do Estado (Administração Regional e Administração Local).

Desta forma, pretende-se que a eficiência energética e ambiental dos veículos automóveis constitua um fator determinante na aquisição de veículos e na renovação das frotas, o que contribuirá de forma direta para a redução de consumos e de emissões por parte do parque de veículos do Estado, como também potenciará um efeito demonstrativo em relação a empresas e particulares, induzindo e incentivando a adoção de comportamentos similares incluindo veículos elétricos, veículos híbridos e veículos movidos a combustíveis alternativos (e.g. GPL – Gás Petrolífero Liquefeito, LNG/Gás Natural, GNV, veículos híbridos ou elétricos).

Desta forma, será exetável um gradual incremento da penetração destes veículos no parque automóvel regional, potenciando o alargamento da estrutura de suporte à utilização de veículos mais ecológicos e, bem assim, criando condições para reforçar o interesse pela aquisição destes veículos. A expansão da rede de



postos de carregamento para veículos elétricos e o alargamento da rede de postos de GPL Auto na Região são disso exemplo e a que se poderá juntar os de GNV.

#### **4.13.3. Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros**

O contributo do transporte rodoviário para o volume de emissões de GEE, por um lado, e para o consumo de combustíveis fósseis, impõe a adoção de um novo paradigma de mobilidade. Especificamente no que se refere ao TPR de passageiros, são conhecidos os problemas prevaletentes, motivados pela elevada idade média da frota dos vários operadores, com uma parte muito relevante da mesma a classificar-se na norma Pré-EURO.

O RJSPTP veio, contudo, determinar que no âmbito da contratualização do serviço público de transportes devem ser determinados “os parâmetros de qualidade ambiental e energética, segurança, acessibilidade a pessoas de mobilidade reduzida e conforto associados aos veículos”<sup>7</sup>. Este diploma cria assim o quadro legal para a adoção de critérios mais estritos em matéria de desempenho energético e ambiental das frotas dos operadores de TPR.

Complementarmente, por forma a maximizar a eficiência energética e ambiental da operação, deverá ser incentivada a implementação de sistemas de monitorização de consumos e de emissões por parte dos operadores. A informação a obter através destas ferramentas tornará possível aos operadores conhecerem os consumos e emissões dos veículos em tempo real, pelo que permitindo a adoção de medidas de reforço da eficiência da operação e sua permanente monitorização, com os subseqüentes ganhos em matéria de fatura energética e de gestão da frota.

#### **4.13.4. Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica**

A adoção de comportamentos mais consentâneos com a afirmação de padrões de mobilidade mais sustentáveis constitui-se como outro vetor relevante do reforço da eficiência energética e ambiental do sistema regional de transportes. Importa por isso atuar no sentido da adoção de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica que visa a promoção de comportamentos mais coerentes com a promoção de elevados padrões de eficiência energética e ambiental na utilização dos modos motorizados (em complemento e articulação com as ações de promoção da utilização dos modos suaves e TP, e da promoção da racionalização da utilização do TI, nomeadamente através do aumento da taxa de ocupação dos veículos), envolvendo:

- Campanhas de sensibilização e ações de formação sobre técnicas de “eco-condução” ou “condução eficiente”. Recomenda-se dirigir estas ações aos seguintes públicos-alvo: (i) motoristas das frotas da administração pública regional e local, de transportes públicos de passageiros e mercadorias; (ii) alunos do ensino de condução, seguindo as recomendações da Comissão Europeia e incluindo um módulo de eco condução nos ensinos;

<sup>7</sup> Alínea k) do número 1 do Artigo 21.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

- Campanhas de sensibilização para os benefícios inerentes à aquisição de veículos mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental, a dirigir essencialmente aos operadores de transporte de passageiros e de mercadorias e ao público em geral.

#### **4.14. OBJETIVO ESPECÍFICO 4.2 – NÍVEIS DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES AUMENTADOS**

##### **4.14.1. Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária**

A análise desenvolvida em sede de diagnóstico permitiu verificar que a sinistralidade rodoviária registada na rede rodoviária fundamental da Ilha da Madeira (VIALITORAL e Via Expresso) apresentou uma evolução muito positiva, com um declínio de -52,1% do número de acidentes no período 2009-2014. Uma evolução indissociável da melhoria da qualidade da infraestrutura rodoviária, bem como da implementação de algumas medidas de política de segurança rodoviária.

Por outro lado, esta análise destacou a problemática da sinistralidade na restante rede rodoviária complementar e restantes vias não classificadas nestas categorias, salientando que as suas características técnicas potenciam um maior risco de acidente.

Com efeito, apontou-se para a importância de ponderação de medidas específicas que contribuam para o reforço da segurança e comodidade da circulação da rede rodoviária da RAM. Algo que deverá ser materializado na elaboração de uma Estratégia Regional de Segurança Rodoviária que, à semelhança da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária, consubstancie um documento orientador nos domínios da prevenção e combate à sinistralidade rodoviária na RAM.

Este documento deverá proceder ao tratamento exaustivo da problemática da sinistralidade, assentando numa abordagem integrada do complexo de fatores determinantes da ocorrência de acidentes, designadamente: comportamento (condutores e peões); veículo e equipamento; meio envolvente e infraestrutura; fatores socioculturais e ambientais. Algo que permitirá a definição de ações transversais para a diminuição global da sinistralidade, que incidam sobre o conjunto de áreas de atuação definidas pela ENSR e propostas pelo “Guião para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária”<sup>8</sup>, a saber:

- Educação cívica, escolar e profissional;
- Ensino e exames de condução;
- Comportamento dos condutores;
- Segurança dos veículos;
- Fiscalização de condutores e veículos;
- Melhoria da infraestrutura;
- Melhoria do socorro e apoio às vítimas;
- Estudos sobre segurança rodoviária e sua análise;
- Cooperação e coordenação entre entidades;

---

<sup>8</sup> ANSR/ISCTE, “Guião para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária”, 2009.

- Comunicação.

Considera-se que a Estratégia Regional de Segurança Rodoviária deverá assumir um âmbito regional, que potenciará, entre outros aspetos:

- a prossecução de intervenções concertadas sobre vias que servem vários municípios, garantindo uma maior coerência das intervenções;
- o estabelecimento de orientações para a elaboração de Planos Municipais de Segurança Rodoviária, que atendam às especificidades da RAM no conjunto de áreas de atuação supra referidas;
- a maior capacidade de intervenção sobre os vários fatores determinantes da ocorrência de acidentes;
- a maior eficiência, complementaridade e abrangência de ações de prevenção.

#### 4.14.2. Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária

As orientações estabelecidas pela Estratégia Regional de Segurança Rodoviária deverão ainda enformar um quadro de referência para a definição e implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária de âmbito regional, a qual deverá enquadrar a atuação das entidades regionais (públicas e privadas) neste domínio.

Esta política deverá alicerçar-se num programa operacional que contemple as dimensões de atuação relativas à “Informação” e “Educação”, detalhando as medidas a implementar e especificando, para cada uma delas:

- os objetivos e resultados a alcançar;
- as entidades responsáveis e entidades a envolver;
- o horizonte temporal de execução;
- o custo previsto.

No que diz respeito à dimensão “Informação”, propõe-se que as medidas a implementar contemplem a prossecução de campanhas de sensibilização, em diferentes suportes, que alertem para as causas e consequências de acidentes rodoviários imputáveis ao fator “comportamento” e disseminem conselhos para uma circulação mais segura. Estas campanhas deverão incidir sobre diferentes públicos-alvo, incluindo: crianças e jovens, condutores em geral, condutores profissionais, condutores reincidentes em infrações graves e muito graves ao Código da Estrada, comunidade em geral.

Por sua vez, quanto à dimensão “Educação”, propõe-se o desenvolvimento de programas de formação vocacionados para diferentes públicos-alvo, visando a sua sensibilização para adoção de comportamentos consentâneos com o reforço da segurança rodoviária. Estes programas poderão ainda contemplar a promoção de cursos e ações de formação de natureza técnica (envolvendo entidades credenciadas para o efeito) em áreas consideradas relevantes para a redução da sinistralidade na RAM.

#### **4.14.3. Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção**

As normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção relacionadas com o transporte de pessoas e mercadorias encontram-se em permanente evolução. Algo que decorre da necessidade da sua adaptação às exigências decorrentes do reforço dos níveis de segurança do sistema de transportes, tanto por via da sua adequação às mutações que ocorrem no domínio dos riscos e ameaças, como por via da sua adequação às transformações permanentes nos planos técnicos, tecnológicos, de organização e procedimentos, e que se traduzem na sistemática modernização do sistema de transportes.

Com efeito, a atuação do Governo Regional, naquilo que são os seus domínios de competência, deverá pautar-se pela permanente adoção e transposição das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção do sistema de transportes. No âmbito dos seus domínios de competência, e em complemento das funções de regulação, fiscalização e supervisão dos diferentes setores, asseguradas por entidades nacionais e internacionais, deverá ainda promover e garantir o pleno cumprimento destas normativas e das melhores práticas por parte das entidades gestoras de infraestruturas e operadores de transporte de passageiros e mercadorias.

#### **4.15. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.1 – QUADRO LEGAL DO SETOR DOS TRANSPORTES PERMANENTEMENTE ATUALIZADO**

##### **4.15.1. Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes**

O quadro normativo de qualquer setor influencia em larga medida a sua eficiência e produtividade. Com efeito, os custos de acesso às atividades e do seu exercício, a maior ou menor demora dos procedimentos administrativos envolvidos, a possibilidade ou impossibilidade de implementação de soluções inovadoras, e ainda a maior ou menor incerteza jurídica decorrente da clareza das normas aplicáveis, traduzem-se em custos e riscos que poderão ser maiores ou menores. Quando, como é o caso do setor dos transportes, a iniciativa privada é predominante, tais custos e riscos poderão determinar a viabilidade ou inviabilidade da atividade.

O setor dos transportes perpassa um conjunto vasto de atividades económicas direta e indiretamente relacionadas, desde a realização do transporte em si à gestão e operação de infraestruturas de transportes (portos e aeroportos e respetivos terminais, rodovias, centros logísticos, etc.). O número de instrumentos legislativos e regulamentares aplicáveis é elevado, como também é elevada a frequência da sua revisão, seja por iniciativa nacional, seja por receção ou transposição de instrumentos supranacionais (comunitários ou decorrentes de tratados internacionais).

No que se refere às soluções concretas consagradas na legislação e regulamentação em vigor, embora por vezes limitadas pelos instrumentos supranacionais aplicáveis, existe frequentemente espaço de manobra para testar novas soluções ou soluções já aplicadas com resultados positivos noutras jurisdições.

Assim, dentro do quadro dos poderes legislativos e regulamentares da Região Autónoma, propõe-se que o Governo Regional, através da Secretaria Regional responsável pela área dos transportes, desenvolva um esforço de análise e *benchmarking* de soluções aplicadas quer a nível nacional, quer a nível nacional, com vista a identificar aspetos da legislação do setor dos transportes passíveis de melhoria, tendo em conta as especificidades da RAM. Esta identificação deverá passar também pela auscultação dos principais *stakeholders*, os quais melhor do que ninguém estão em posição de identificar possíveis constrangimentos decorrentes do quadro legal.

Com base nas análises e auscultações referidas, o Governo Regional deverá aprovar ou propor a aprovação expedita das medidas legislativas ou regulamentares necessárias, devendo estabelecer um equilíbrio entre a profusão legislativa e a segurança jurídica, ou seja, legislar ou regulamentar sempre que necessário, mas fazê-lo favorecendo medidas legislativas coerentes e com capacidade para vigorar sem necessidade de alterações consecutivas.

#### **4.16. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.2 – CAPACIDADE DE ATUAÇÃO DA RAM NA REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES REFORÇADA**

##### **4.16.1. Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes**

No âmbito do novo RJSPTP – que é aplicável à RAM considerando as adaptações inerentes às suas especificidades –, considera-se que deve ser constituída uma estrutura tutelada pelo Governo Regional que assuma o conjunto de atribuições e competências previstas para as autoridades de transportes no número 1 do Artigo 4.º (Capítulo II) do referido diploma, nomeadamente no que se refere às atribuições de “definição dos objetivos estratégicos, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros” de âmbito regional/intermunicipal.

Desta forma, serão respeitadas as atribuições e competências específicas dos municípios enquanto autoridades de transportes competentes pelos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, assim como eventuais contratos de delegação e partilha de competências que venham a ser estabelecidos.

##### **4.16.2. Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos**

Tendo em vista o cumprimento das atribuições a assumir pela estrutura identificada na medida anterior, a mesma deverá ser dotada dos recursos humanos necessários à prossecução das competências daí decorrentes. Ainda que a capacitação institucional dependa do conjunto de atribuições e competências que venham efetivamente a ser assumidas, considera-se que para o seu funcionamento será determinante que a mesma disponha de quadros técnicos com formação e competências adequadas às funções a desempenhar, nomeadamente nas áreas do planeamento, regulamentação e regulação dos transportes.

Simultaneamente, deverá ser realizado um esforço na atualização de conhecimentos, aperfeiçoamento e desenvolvimento de competências por parte dos quadros dirigentes e técnicos envolvidos no planeamento e gestão do setor. Para tal, propõe-se a criação um programa de formação e qualificação, vocacionado para diferentes públicos-alvo (nomeadamente dirigentes e técnicos da administração regional e local), abrangendo diferentes áreas de formação e que, em função da especificidade e complexidade dos conteúdos programáticas, tenha uma duração variável entre 20-35 horas. Estas ações de formação podem ser extensíveis aos quadros técnicos dos operadores de transportes e dos gestores de infraestruturas, caso estas entidades manifestem interesse nesse sentido.

Considerando os desafios inerentes ao planeamento e gestão do sistema regional de transportes, e atendendo à multiplicidade de áreas em que se considera relevante atualizar conhecimentos e reforçar competências, as propostas de cursos de formação foram agrupadas em duas prioridades:

#### Prioridade 1

- Regulação do setor dos transportes;
- Contratualização do TP de passageiros;
- Enquadramento legal do setor dos transportes
- Economia de transportes.
- Prioridade 2
- Mobilidade sustentável e planeamento de transportes;
- Sistemas de monitorização e acompanhamento dos sistemas de transportes;
- Sistemas de Informação Geográfica (SIG) aplicados aos transportes.

O reforço da capacidade institucional na área dos transportes passa, também, pela dotação dos organismos da administração (administração regional e local) com os recursos tecnológicos (*hardware* e *software*) que permitam um correto e eficiente exercício das suas competências.

Atendendo ao reforço de competências perspectivado para o Governo Regional em matéria de contratualização dos serviços de TPR, e associado ao reforço de meios humanos, importa que esteja dotado de ferramentas que lhe permitam exercer as suas funções. Neste domínio considera-se importante que disponha de um SIG e de um *software* de modelação de transportes.

O *software* SIG permite a recolha, o armazenamento, a organização e a seleção, a transformação, a análise e a representação da informação. O SIG irá permitir a integração de dados de diferentes áreas sendo, portanto, uma ferramenta essencial no planeamento e gestão das redes de transportes pois permite:

- a criação de funções topológicas e de análise complexas.
- o manuseamento e processamento da análise espacial de informação;
- a modelação e análise espacial de dados *raster*;
- a realização de análises de redes em dados geográficos incluindo cálculo de rotas, direções de viagem, cálculo de serviços mais próximos ou áreas de influência e cálculo de acessibilidades.

Os *softwares* de modelação de transportes são programas direcionados para o planeamento, para a modelação da procura de transportes e para a gestão de informação de redes de transportes. Desenvolvido de acordo com uma lógica multimodal, estas ferramentas integram todos os modos de transporte (TI e TP) num único modelo de análise.

Estes *softwares* são utilizados nas análises de oferta e de procura de redes de transporte, implicando o desenho e carregamento da oferta e a determinação da procura na rede em estudo, sob a forma de matrizes Origem/Destino de modo a que a escolha de percursos faça coincidir as viagens realizadas com a procura observada e estimada, permitindo calcular diversos indicadores de cobertura e de oferta do sistema, bem como estimar indicadores de procura.

#### 4.16.3. Criação de um observatório regional da mobilidade e dos transportes

A monitorização do sistema de mobilidade e transportes a nível regional é um aspeto importante para o permanente conhecimento sobre o sistema e para a permanente compilação de informação que permita contribuir para o correto planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes à escala regional.

Este observatório deverá, assumir-se como uma estrutura regional que recolhe e analisa informação sobre as principais dinâmicas de mobilidade e acessibilidade e dissemina a informação resultante junto dos principais atores do sistema e do público em geral. Desta forma é possível avaliar de modo quantitativo os principais impactes do setor dos transportes e avaliar o nível de sucesso das medidas que vão sendo implementadas ao longo do tempo. São funções do observatório:

- **Recolha e tratamento de informação** de diferentes origens e produção de indicadores que representem as tendências de evolução e desempenho do setor dos transportes de pessoas e mercadorias;
- **Divulgação dos indicadores** de forma a que possam ser utilizados por diferentes agentes, públicos e privados, na sua ação de planeamento, programação e preparação de atuação estratégica – com a correspondente definição de metas, das ações concretas para as atingir, e verificação dos resultados atingidos;
- **Divulgação de boas práticas**, reconhecidas pelos resultados obtidos por atuações realizadas noutros locais e realidades;
- **Reflexão** sobre a forma de fazer evoluir a informação no sentido de a colocar ao serviço da resolução dos problemas prioritários definidos pelas agendas da governação central, regional e local.

Este Observatório terá na sua base um sistema de Monitorização e Avaliação (M&A) permanente do funcionamento geral do setor, podendo ainda ser responsável pelo acompanhamento e avaliação das orientações estabelecidas no PIETRAM possibilitando:

- A identificação do grau de cumprimento em relação aos objetivos e metas estabelecidas;
- A atuação no sentido de corrigir os eventuais desvios detetados;
- A garantia da permanente adequação dos objetivos e metas à evolução do setor e da sua envolvente externa.

O desenvolvimento do observatório e do sistema de M&A deverá ser um processo evolutivo, que deverá iniciar-se com um número limitado de indicadores que posteriormente poderá ser alargado em função da evolução dos objetivos e metas que forem sendo progressivamente estabelecidos.

Uma vez que o observatório deverá integrar um vasto conjunto de temáticas, os indicadores a incorporar deverão ser bastante diversificados e abrangentes, pelo que se perspetiva que a informação necessária para a sua construção e atualização se encontre dispersa por um vasto conjunto de entidades (públicas e privadas).

Assim, considera-se fundamental para o sucesso efetivo do observatório a assinatura de um protocolo de cooperação entre o Governo Regional e os potenciais parceiros, que garantam a efetiva disponibilização periódica da informação sobre indicadores a incluir no observatório. Noutras situações, a informação



necessária deverá ser recolhida especificamente pelo Observatório, seja diretamente ou através de contratos de prestação de serviços com terceiros. Neste caso deve-se definir a prioridade, periodicidade e metodologia da recolha de informação.

Note-se ainda que a informação a recolher especificamente para o Observatório deverá ser restrita, recorrendo-se, na maioria das vezes a indicadores já estimados pelos potenciais parceiros deste Observatório, destacando-se desde já os seguintes:

- Operadores de TC de passageiros da RAM (operadores de transporte terrestre, marítimo e aéreo);
- Concessionárias de infraestruturas rodoviárias;
- Autoridades de segurança;
- Direções Regionais e serviços do Governo Regional;
- Outras entidades produtoras de informação estatística;
- Municípios.

#### **4.17. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.3 – SUSTENTABILIDADE FINANCEIRA DO SETOR MELHORADA**

##### **4.17.1. Criação de conta pública do sistema regional de transportes**

A conta pública de transportes corresponde, de um modo geral, “à criação de um sistema de contabilidade analítica simplificado (balanço financeiro), no qual são identificados todos os fluxos monetarizados associados ao sistema de mobilidade e transportes”, tendo como principal objetivo “conhecer a estrutura dos custos totais associados aos atos diários de mobilidade, na perspetiva dos diversos atores (utilizadores, município, gestor de infraestruturas, operadores, etc.) que interagem no sistema, permitindo, deste modo, dispor de uma base concreta para avaliar economicamente os custos diretos (investimento em infraestruturas, frotas, custos de funcionamento, etc.) e indiretos (emissões poluentes, acidentes, ruído, congestionamento e desperdícios de tempo) decorrentes da mobilidade”<sup>9</sup>.

Como tal, a conta pública de transportes afigura-se como um instrumento de grande relevância para o planeamento e gestão do sistema regional de transportes, disponibilizando informação detalhada relativa a custos de investimento e exploração do sistema de mobilidade e transportes, bem como a custos externos de funcionamento associados às externalidades ambientais e ao congestionamento e às atividades de suporte como policiamento, proteção civil, entre outros. Permite assim elaborar uma contabilidade analítica que possibilita apurar com transparência custos de investimento e manutenção, bem como valores de referência por tipologia de rúbrica.

O planeamento de infraestruturas e equipamentos de transporte, o apoio ao processo de contratualização do serviço público de transportes ou a gestão da operação, encontram-se entre as áreas de atuação em que a conta pública constitui um instrumento de suporte de grande utilidade.

Atendendo às especificidades do sistema de transportes da RAM, a elaboração do balanço financeiro deverá compreender as componentes especificadas no Quadro 4.12.

---

<sup>9</sup> IMT/TIS, “Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”, 2011.

**QUADRO 4.12 – COMPONENTES DO SISTEMA E INFORMAÇÃO A CONSIDERAR NA ELABORAÇÃO DA CONTA PÚBLICA**

Componente	Âmbito	Informação a considerar
<b>Infraestruturas</b>	<p>Rede rodoviária</p> <p>Portos e infraestruturas portuárias</p> <p>Rede pedonal e ciclável</p> <p>Equipamentos de apoio (interfaces, abrigos, paragens)</p> <p>Estacionamento</p>	<p>Investimento e grande conservação</p> <p>Amortização anual do investimento realizado</p> <p>Custos de manutenção</p> <p>Custos de funcionamento</p> <p>Receitas de estacionamento</p> <p>Receitas diretas de prestação de serviço</p>
<b>Transporte Público</b>	<p>Rodoviário</p> <p>Marítimo</p> <p>Transporte escolar</p> <p>Transporte social</p> <p>Táxis</p>	<p>Por operador</p> <p>Investimento efetuado por tipologia (material circulante, sistema de bilhética, sistemas de informação, etc.)</p> <p>Amortização de material circulante</p> <p>Custos operacionais e de manutenção corrente</p> <p>Receitas diretas de prestação de serviço (bilhete, passes, tarifas táxi)</p> <p>Outras receitas</p> <p>Compensações / Subsídios</p> <p>Pagamentos ao Estado</p>
<b>Transporte Individual</b>	<p>Rodoviário</p>	<p>Custo de aquisição dos veículos</p> <p>Consumo combustível (incluindo ISP e IVA)</p> <p>Manutenção e reparação</p> <p>Prémios de seguro automóvel</p> <p>Inspeções periódicas (incluindo IVA)</p> <p>Imposto único de circulação (IUC)</p> <p>Estacionamento</p>
<b>Atividades de suporte à mobilidade</b>	<p>Policimento</p> <p>Proteção civil</p> <p>Iluminação pública</p> <p>Acessibilidades</p>	<p>Custo anual com policiamento e proteção civil</p> <p>Multas de estacionamento</p> <p>Investimento anual em iluminação pública</p> <p>Custos de funcionamento com iluminação pública</p> <p>Custos gerais de funcionamento</p> <p>Nº de funcionários afetos à gestão da mobilidade</p> <p>% das acessibilidades no cálculo do IMI</p>
<b>Custos externos</b>	<p>Ruído</p> <p>Sinistralidade</p> <p>Congestionamento</p> <p>Poluição atmosférica</p>	<p>População exposta a níveis de ruído superiores a 55dB(A) por escalão</p> <p>Acidentes com vítimas (n.º de mortos, feridos ligeiros, feridos graves)</p> <p>Tempos de viagem</p> <p>Emissões de poluentes atmosféricos</p> <p>Emissões de GEE</p>

#### 4.17.2. Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes

No cumprimento das suas atribuições e competências o Governo Regional suporta custos significativos inerentes ao desenvolvimento e exploração dos diferentes subsistemas de transporte que compõem o sistema regional. Dadas as características físicas, geográficas e socioeconómicas da região, o Governo Regional é obrigado a alargar o seu âmbito de intervenção em relação ao que se verifica noutras regiões que não possuem problemas com a natureza e dimensão daqueles que se registam na maioria das regiões insulares.

Considerando os diferentes subsistemas de transporte, o Governo Regional intervém de forma direta ou indireta na dotação e manutenção de infraestruturas e na prestação de serviços de transporte. Esta realidade advém das suas responsabilidades ao nível da garantia: (i) da satisfação de necessidades básicas de mobilidade de pessoas e mercadorias; (ii) da defesa do interesse público; (iii) do exercício direto das suas competências em matéria de regulação do sistema.

O exercício destas atribuições e competências traduzem-se em investimentos significativos em infraestruturas (caso dos portos e das estradas) que, por não terem retorno comercial, dificilmente poderiam ser assumidos por agentes privados. O mesmo se verifica em relação a alguns serviços de TPR de passageiros onde o Governo Regional tem uma intervenção direta através da empresa pública Horários do Funchal e indireta, através da subsidiação dos serviços prestados pelos operadores privados, consubstanciada através do pagamento de indemnizações compensatórias. A estes custos juntam-se outros, associados ao transporte escolar ou de natureza social.

No caso dos aeroportos da Madeira e do Porto Santo a responsabilidade pela gestão, manutenção e desenvolvimento das infraestruturas é da empresa ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports através do contrato de concessão estabelecido com aquela empresa.

A construção, gestão e a manutenção das infraestruturas portuárias são responsabilidade da APRAM, sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos. Esta sociedade tem a seu cargo os encargos com a construção e manutenção das infraestruturas marítimas e portuárias, muitas delas sem rentabilidade comercial, como é o caso dos pequenos cais e portos secundários ou outras infraestruturas e equipamentos.

As orientações políticas apontam para a necessidade de proceder à estruturação da APRAM, revendo as funções que devem ser exercidas por esta entidade (ajustando-a a um modelo de gestão portuária tipo *Landlord Port*) e identificando aquelas cuja exploração possa e deva ser exercida pelos agentes privados, justificada com o aumento da racionalidade e eficiência na gestão. Contudo, é facilmente reconhecido que a APRAM, enquanto sociedade anónima de capitais públicos terá de prosseguir objetivos de interesse público, resultantes das suas próprias orientações e das orientações de política setorial definida pela respetiva tutela.

Em relação às infraestruturas rodoviárias que compõem a rede regional verificam-se duas situações distintas: existindo estradas da rede rodoviária regional cuja exploração e manutenção se encontram concessionadas a empresas privadas, estando a responsabilidade de ambas as partes devidamente consagradas no contrato de concessão, e estradas regionais cujas gestão e manutenção são da responsabilidade do Governo Regional, através da Direção Regional de Estradas.

No que se refere aos serviços de transporte e à mobilidade, destaca-se a intervenção do Governo Regional na: (i) contratualização dos serviços de transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo; (ii) atribuição dos subsídios à mobilidade dos passageiros que se deslocam entre aquelas duas ilhas, e entre a Madeira e o Continente, (iii) subsidiação do TPR regular de passageiros.

Não sendo possível nem expectável no contexto da elaboração de um plano estratégico aprofundar esta temática, no sentido de apontar as soluções mais adequadas a cada caso, ressalta contudo das análises e reflexões efetuadas a pertinência de recomendar a realização de uma avaliação aprofundada sobre os modelos e as fontes de financiamento das diferentes responsabilidades que a RAM assume em matéria de transportes e mobilidade. Esta avaliação deverá contribuir para:

- a) Estimar de forma rigorosa as necessidades de financiamento, nomeadamente os montantes e a sua evolução anual a curto-médio prazo de acordo com a natureza dos investimentos/financiamentos;
- b) Avaliar as fontes de financiamento alternativas e complementares ao orçamento regional (orçamento de estado, taxas, rendas, impostos, cobranças aos utentes das infraestruturas e dos serviços, entre outros);
- c) Avaliar a oportunidade e o interesse de constituição de fundos com verbas consignadas para objetivos específicos no que se refere ao financiamento do setor (e.g. gestão e manutenção rodoviária).

Estas matérias são tanto mais pertinentes quanto são conhecidas: (i) as dificuldades em cofinanciar com fundos comunitários a construção e manutenção de infraestruturas; (ii) a necessidade de realizar avultados investimentos na reabilitação e manutenção de algumas infraestruturas (nomeadamente infraestruturas portuárias destruídas pelos temporais); (iii) a entrada em funcionamento do novo RJSPTP que prevê fontes alternativas de financiamento das OSP.

#### **4.17.3. Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros**

Em 3 de Dezembro de 2007 foi publicado o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (o “Regulamento”).

O principal objetivo prosseguido pelo Regulamento é o da progressiva abertura ao mercado da prestação do serviço público de transporte de passageiros, seja na vertente da concorrência no mercado ou na concorrência pelo mercado, tendo em conta as especificidades do serviço de interesse económico geral que constitui o serviço público de transporte de passageiros. Tal objetivo é prosseguido em duas vertentes:

- Em primeiro lugar, o Regulamento define “o modo como, no respeito das regras do direito comunitário, as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e mais baratos do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado”;
- Em segundo lugar, o Regulamento define “as condições em que as autoridades competentes, ao imporem obrigações de serviço público ou ao celebrarem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores de serviços públicos pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público”.

De acordo com as regras do Regulamento, quando as autoridades competentes decidam conceder um direito exclusivo ou uma compensação pela execução de obrigações de serviço público, têm que fazê-lo ao abrigo de um contrato de serviço público, o qual tem a duração máxima de 10 anos no caso do transporte rodoviário (prorrogável por cinco anos em determinadas condições).

O procedimento de adjudicação tem por regra geral o concurso público, embora se admita a adjudicação por ajuste direto, nomeadamente nas seguintes situações:

- Quando o serviço público de transporte seja prestado pela própria autoridade competente ou por um operador interno (definido como entidade juridicamente distinta sobre a qual a autoridade competente a nível local, ou caso se trate de um agrupamento de autoridades, pelo menos uma autoridade competente a nível local, exerça um controlo análogo ao que exerce sobre os seus próprios serviços)
- Quando o contrato de serviço público tenha um valor anual médio inferior a € 1.000.000,00 ou a realização de menos de 300.000 km de transportes (sendo estes valores elevados para o dobro caso o adjudicatário seja uma PME que opere até 23 veículos);
- Quando exista rutura ou risco iminente de rutura dos serviços de transporte (podendo nesse caso haver lugar, como medida de emergência, a um ajuste direto ou à prorrogação de contrato existente).

Relativamente às chamadas “indenizações compensatórias”, o Regulamento estabelece que o seu montante não deve exceder “o montante necessário para a cobertura do efeito financeiro líquido sobre os custos e as receitas decorrentes da execução das obrigações de serviço público, tendo em conta as despectivas receitas, conservadas pelo operador de serviço público, e um lucro razoável”.

Ainda de acordo com o Regulamento, todos os procedimentos relativos à formação de contratos de serviço público de transporte de passageiros têm que cumprir as regras acima enunciadas até 3 de Dezembro de 2019, consagrando-se um período transitório com vista a evitar anomalias estruturais graves associadas à mudança das regras.

O regime do Regulamento foi desenvolvido através do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (“RJSPTP”), aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho, o qual esclarece os mecanismos de implementação no território nacional das regras relativas à prestação do serviço público de transporte de passageiros.

Assim, nos termos do RJSPTP, são autoridades de transportes em território nacional:

- O Estado, no caso dos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito nacional ou internacional, em modo ferroviário pesado, expresso, nos casos particulares das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e da comunidade intermunicipal do Baixo Mondego (até ao termo da vigência dos despectivos contratos de concessão), bem como em quaisquer casos não expressamente previstos;
- Os municípios, quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais; e
- As comunidades intermunicipais e as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, no caso dos serviços públicos de transporte de passageiros que se desenvolvam integral ou maioritariamente na sua área geográfica.

As competências das autoridades de transportes incluem designadamente a organização, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, a sua exploração, a determinação das obrigações de serviço público, o investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas, e o financiamento do serviço público de transporte e dos investimentos referidos. Estas competências podem ser delegadas noutras autoridades de transportes ou noutras entidades públicas, podendo designadamente estabelecer-se o exercício partilhado de competências e modelos de financiamento da exploração e de investimento em serviços públicos de transporte de passageiros.

No caso da RAM, a questão das autoridades de transportes competentes assume particular relevância devido, sobretudo, a 2 questões fundamentais:

1. a inexistência das Comunidades Intermunicipais e a necessidade de existência de uma entidade que assegure as competências, previstas no RJSPTP, ao nível supramunicipal e regional;
2. o facto de o serviço público de transporte de passageiros no município do Funchal ser prestado por uma empresa pública – a Horários do Funchal – detida pela Região Autónoma e pela sociedade Eletricidade da Madeira, S. A.

Neste contexto, e nos termos do artigo 5.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de Junho, importa proceder formalmente à adaptação do RJSPTP à RAM, nomeadamente para efeitos de consagrar expressamente as competências da Região enquanto Autoridade de Transportes.

No que se refere à alínea a), como referido no ponto 4.8.2., entende-se que o Governo Regional da Madeira deverá ser a autoridade de transporte com competências ao nível dos transportes públicos de passageiros interurbanos e regionais.

No que respeita à alínea b), a não adaptação da matéria em questão implicará que, não sendo a RAM uma Autoridade de Transportes, e sendo o município do Funchal identificado como autoridade de transportes competente dada a natureza urbana do serviço público de transportes prestado pela HF, esta não pode ser considerada um operador interno para efeitos de eventual adjudicação de contrato de serviço público de transporte de passageiros por ajuste direto, o que obrigaria a sujeitar a adjudicação destes serviços a um procedimento concorrencial. Além disso, teria o município do Funchal, enquanto autoridade de transportes competente, que garantir a existência de meios financeiros para proceder ao pagamento das compensações devidas pela prestação do serviço público de transporte de passageiros.

A adaptação do regime jurídico em questão à especificidade da RAM não preclude, porém, a necessidade de celebração de contratos interadministrativos entre esta e os diversos municípios, os quais deverão regular as seguintes matérias essenciais:

- Identificação das competências próprias da Região e dos Municípios, bem como eventual delegação ou partilha das mesmas competências, onde aplicável;
- Forma de articulação das diversas entidades parte do acordo, no âmbito das suas respetivas competências;
- Modelo de desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros na área abrangida pelo contrato interadministrativo (numa lógica de rede ou linha a linha, fontes de financiamento, etc.).

A questão do financiamento é precisamente um outro aspeto do RJSPTP que importa realçar. Com efeito, no domínio do transporte público não é tradicionalmente possível cobrir a totalidade dos custos operacionais e investimentos através de receitas de exploração. Assim, sem prejuízo de outros eventuais mecanismos contemplados nos contratos de serviço público de transporte de passageiros, o RJSPTP prevê as seguintes formas de financiamento:

- Receitas tarifárias que constituam receitas próprias das autoridades de transportes;
- Receitas próprias provenientes da venda de cartões de suporte;

- Receitas de outras atividades, designadamente de estacionamento;
- Receitas de taxas cobradas como contrapartida do exercício de funções de organização, supervisão, fiscalização e prestação de serviços relativos ao sistema de transporte público de passageiros de âmbito municipal, intermunicipal e inter-regional, bem como destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros;
- Afetação de parte das receitas de contribuições já existentes;
- Receitas provenientes de comparticipação nas mais-valias e externalidades positivas atribuíveis ao sistema de transportes e que beneficiem outros sectores;
- Receitas de exploração comercial e de publicidade nos serviços públicos de transporte de passageiros;
- Receitas de contrapartidas financeiras pelo direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros;
- Outras receitas decorrentes da eventual operação de serviços intermediários, designadamente de canais de venda ou serviços conexos; e
- Cofinanciamento pelo Estado, em certos casos de investimento na construção de infraestruturas de longa duração e material circulante.

Neste contexto, deverão ser desenvolvidos dentro do quadro acima descrito os mecanismos de financiamento necessários à prestação dos serviços públicos de transporte de passageiros.

Por fim, importa referir que nos termos do RJSPTP existe um conjunto de obrigações relativas à contratualização e/ou prorrogação de títulos de concessão de serviços públicos de transporte de passageiros atribuídos ao abrigo de outros regimes jurídicos, nomeadamente o Regulamento do Transporte em Automóvel (RTA). Assim, é previsto um regime excecional de manutenção dos regimes vigentes, a título provisório e tendo sempre como limite a data de 3 de Dezembro de 2019. Contudo, a aplicação deste regime implica que a decisão de autorização para a manutenção do regime de exploração a título provisório invoque e fundamente razões de interesse público, que a autoridade de transportes competente especifique se a autorização confere ao operador um direito exclusivo, e que o operador de serviço público faculte à autoridade de transportes informação atualizada e detalhada sobre a exploração do serviço, a validar por esta.

Em suma, a medida consistente na contratualização dos serviços de transporte público rodoviário no âmbito da RAM, imposta pelo Regulamento e pelo RJSPTP, implicará a adoção de um conjunto de ações, a saber:

- A adaptação à RAM do RJSPTP, com a consagração das competências próprias da Região enquanto Autoridade de Transportes;
- A aplicação das regras do RJSPTP relativas ao período transitório até 3 de Dezembro de 2019, nomeadamente através da contratualização dos serviços de transporte ou da manutenção em vigor, a título provisório e observando os requisitos legalmente estabelecidos, dos títulos de concessão emitidos ao abrigo do RTA;
- A capacitação dos trabalhadores das diversas autoridades de transportes competentes com vista à aplicação do RJSPTP, uma vez que estas autoridades estarão incumbidas de levar a cabo a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros;



- O estudo e a implementação de mecanismos de financiamento do serviço público de transporte de passageiros;
- A celebração de contratos interadministrativos entre a Região e os Municípios com vista a regular as formas de articulação no âmbito das respetivas competências; e
- A preparação dos procedimentos de adjudicação de contratos de serviço público de transportes.

#### 4.17.4. Reestruturação da APRAM

A APRAM é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos. Tem por objeto social a administração e gestão dos portos, terminais e cais da RAM sob a sua área de jurisdição e das marinas do Funchal e Machico, visando a exploração económica, planeamento, construção, conservação e desenvolvimento. Abrange, ainda, o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária.

No âmbito das suas atuais competências cabe também à APRAM a prestação de um conjunto de serviços portuários essenciais ao funcionamento dos portos, designadamente de pilotagem, de reboque, de amarração, de vigilância, etc.

Contata-se que ao longo das últimas décadas a APRAM realizou investimentos importantes na sua área de jurisdição, envolvendo a construção de novas infraestruturas portuárias, obras de melhoria e ampliação de estruturas existentes, a instalação de equipamentos portuários diversos e o apetrechamento com meios de apoio às operações marítimas e portuárias. Parte destes investimentos foi realizada com recurso a empréstimos bancários, responsáveis hoje por um serviço de dívida que representa um esforço financeiro significativo para a empresa nos próximos anos.

Paralelamente, no sentido de procurar manter os seus portos competitivos e atrativos, a empresa foi sendo confrontada com a necessidade de reduzir taxas portuárias e outras fontes de receita ligadas a concessões e licenças.

Neste quadro, mesmo apesar de nos últimos anos ter conseguido realizar uma redução do seu quadro de pessoal, a APRAM continua a manifestar dificuldade em gerar receitas próprias para fazer face ao pagamento de todos seus encargos, determinando que a empresa se encontre atualmente numa situação económico-financeira débil e desfavorável.

Pese embora a condição insular da RAM e a relativa pequena dimensão do seu mercado limitem, à partida, o leque de opções, importa equacionar outros modelos de governança que possibilitem tornar a APRAM numa empresa autossustentável do ponto de vista económico e financeiro.

Admitindo que existe ainda espaço para promover a otimização dos processos, dos ativos e dos recursos na APRAM no sentido de uma maior eficiência e eficácia portuárias, a reestruturação da empresa emerge como opção relevante na procura da maximização do valor dos portos da RAM, bem como no aumento da competitividade e eficiência do serviço portuário regional. A reestruturação deverá igualmente contribuir para assegurar níveis de serviço adequados e racionalizados, e para a tomada de medidas estruturantes que viabilizem a APRAM.

Pretende-se com o processo de reestruturação da empresa que sejam identificadas a natureza jurídica da entidade que deve suceder à APRAM e as eventuais áreas a privatizar/concessionar/manter na esfera pública, bem como seja definido e avaliado um modelo de organização e de gestão interna dos portos que assegure a sua relativa autonomia funcional e financeira e, simultaneamente, possibilite aferir uma maior responsabilidade pelas suas decisões e desempenho global.

#### **4.18. OBJETIVO ESPECÍFICO 5.4 – INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTES E GESTÃO DA MOBILIDADE EM EFICÁCIA E ARTICULADOS COM POLÍTICAS EM ÁREAS DE FRONTEIRA**

##### **4.18.1. Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente**

Como referido anteriormente, a prossecução das atribuições da RAM em matéria de coordenação e planeamento do sistema de transportes, assim como a prossecução de políticas eficientes de gestão da mobilidade, exigem uma atuação concertada nos planos horizontal e vertical.

Especificamente no que se refere ao plano horizontal, afigura-se de particular relevância a articulação das políticas de transportes com as políticas nas áreas do ordenamento do território, energia e ambiente. Tendo em vista a articulação entre estas políticas setoriais serão implementadas as seguintes medidas:

- Assegurar a implementação de um processo de formulação de políticas e de tomada de decisão que garanta uma efetiva articulação e concertação de políticas sobre matérias em que esta abordagem intersectorial integrada se mostre relevante para a geração de sinergias e complementaridades;
- Promover ações de formação orientadas para os técnicos da área do planeamento e gestão do território tendo em vista o aprofundamento do conhecimento sobre a interdependência entre o uso do solo, os transportes e a mobilidade, assim como o desenvolvimento de competências sobre a abordagem dos transportes no âmbito dos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT);
- Incentivar a adoção de uma nova abordagem dos transportes e mobilidade nos instrumentos de planeamento territorial, incluindo as dimensões relativos aos parâmetros de dimensionamento da oferta de estacionamento de uso habitacional, à promoção das redes pedonais e cicláveis no âmbito de operações urbanísticas e à promoção de regulamentação que privilegie a criação de condições de suporte à utilização de veículos elétricos e de veículos movidos a GNV (e.g. através do estabelecimento de critérios para a instalação de pontos de carregamento – em locais públicos e locais privados – e da criação de lugares de estacionamento reservados a este tipo de veículos).

##### **4.18.2. Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável**

As orientações europeias e nacionais para o setor dão ênfase à promoção de políticas de mobilidade sustentável, explicitando a importância da elaboração de planos de mobilidade à escala municipal ou intermunicipal, bem como de planos de mobilidade para empresas e polos geradores/attractores de deslocações.

Neste contexto considera-se importante: (i) a elaboração de um plano de mobilidade à escala regional; (ii) apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana à escala municipal ou intermunicipal; (iii) incentivo à elaboração de planos de mobilidade para polos geradores/attractores de deslocações (PMEP); (iv) incentivo à elaboração de planos de mobilidade para equipamentos de ensino.

Ao nível municipal, as orientações estabelecidas no presente documento e as orientações que vierem a ser estabelecidas no âmbito do plano regional de mobilidade sustentável deverão enquadrar os processos de planeamento do sistema de transportes e de gestão da mobilidade, os quais deverão ser, desejavelmente, suportados em Planos de Mobilidade Sustentável, que reflitam os problemas e especificidades de cada município, estabeleçam prioridades de intervenção à escala local e definam propostas de intervenção a este nível.

De frisar que o IMT no “Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”<sup>10</sup>, recomenda a elaboração de planos desta natureza para os municípios com mais de 50.000 habitantes ou próximo deste limiar, bem como para “consórcio de concelhos” que cumpram um dos seguintes critérios:

- Contiguidade e exclusividade na agregação;
- Concelhos identificados como pertencentes a uma aglomeração ou sistema urbano no PROT correspondente ou que apresentem dinâmicas interconcelhias;
- Dimensão populacional  $\geq 100$  mil habitantes.
- Na RAM considera-se ainda que para além dos municípios que cumpram os requisitos supramencionados deverá elaborar-se um plano de mobilidade e transportes para a ilha do Porto Santo, pelas especificidades deste território. Em alternativa, as mesmas questões poderão ser devidamente tratadas no Plano de Mobilidade Regional cuja elaboração se recomenda anteriormente, desde que se garanta uma escala de análise adequada para as questões de âmbito local desta ilha.

Desta forma, estes planos deverão formular-se como “instrumentos que estabelecem a estratégia global de intervenção em matéria de organização das acessibilidades e gestão da mobilidade, definindo um conjunto de ações e medidas que contribuam para a implementação e promoção de um modelo de mobilidade mais sustentável: compatível com o desenvolvimento económico, indutor de uma maior coesão social, e orientado para a proteção do ambiente e eficiência energética”<sup>11</sup>.

Atendendo à importância estratégica de implementação de Planos de Mobilidade Sustentável por parte dos vários municípios da RAM, e tendo presente os custos inerentes à sua elaboração, deverão ser criados apoios à sua realização.

A elaboração destes planos deve atender às orientações estabelecidas no “Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes” (IMT/TIS, 2011).

Complementarmente, deverá ainda ser promovida a elaboração de planos de mobilidade para empresas e polos geradores/attractores de deslocações, atendendo às orientações metodológicas estabelecidas pelo “Guião para a elaboração de Planos de Mobilidade para Empresas e Polos Geradores/Atractores de Deslocações” (IMT/DHV, 2011). Estes planos devem ser entendidos como uma ferramenta de gestão da mobilidade destinada a fomentar o uso de modos de transporte alternativos ao TI, nas deslocações quotidianas, sejam elas deslocações casa-trabalho, em serviço ou por outros motivos e otimizar as

<sup>10</sup> IMT/TIS, “Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes”, 2011.

<sup>11</sup> IMT/TIS, “Guia para a Elaboração dos Planos de Mobilidade e Transportes”, 2011.

necessidades de mobilidade relacionadas com a atividade das empresas e polos, por exemplo através da implementação de medidas que visem a redução das viagens e/ou de medidas que induzam uma melhor utilização do TI.

A problemática da mobilidade empresarial e de polos geradores/attractores, está intimamente relacionada com a tipologia de atividade, localização geográfica, envolvente funcional e dimensão das empresas e polos, aos quais se encontram associadas diferentes necessidades de mobilidade, diferentes tipologias de problemas e, conseqüentemente, diferenciadas propostas de intervenção.

Estes planos poderão ser aplicados a diferentes tipologias de empresas e polos, a saber:

- Empresas/parques empresariais e tecnológicos;
- Áreas comerciais;
- Áreas industriais e logísticas;
- Áreas de concentração de atividades turísticas;
- Equipamentos coletivos (hospitais, universidades, escolas, estádios, entre outros).

Por se tratarem de polos geradores/attractores de um número significativo de viagens diárias e porque os alunos são potencialmente um dos segmentos com maior apetência para a utilização dos modos suaves e dos TP nas suas deslocações quotidianas, recomenda-se a elaboração de planos de mobilidade para os estabelecimentos de ensino de maior dimensão.

## 5. PLANO DE AÇÃO

Tendo em vista a operacionalização das Orientações Estratégicas (Objetivos Estratégicos e Objetivos Específicos) explicitados anteriormente, o presente capítulo consubstancia o Plano de Ação. Neste sentido, o Quadro 5.3 apresenta as propostas de intervenção/medidas preconizadas para cada um dos Objetivos Específicos, considerando para cada uma das medidas: entidade promotora, breve descrição e estimativa de investimento.

### 5.1. ESTIMATIVA DE INVESTIMENTO

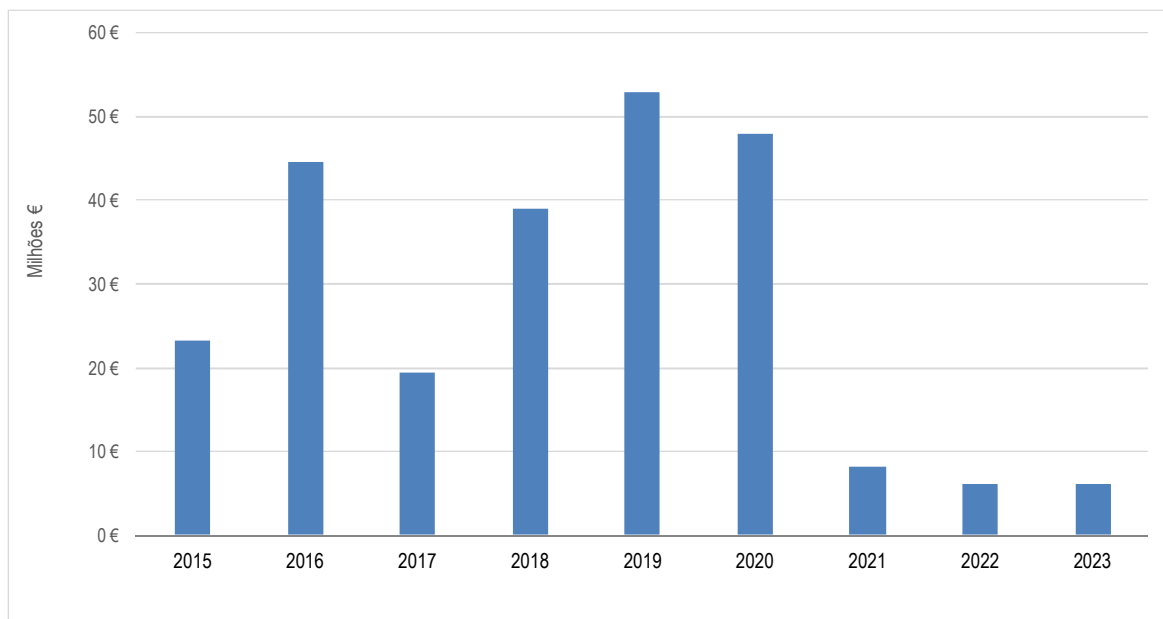
A estimativa de investimento para a implementação do conjunto de medidas propostas no PIETRAM cifra-se nos 247.747 mil Euros no horizonte do plano (2015-2023), que corresponde ao período de vigência do atual período de programação comunitária (Quadro 5.1). Note-se que, apesar da vigência do plano ser 2020., considera-se que existem medidas cuja implementação se prolonga até final do período de execução do Programa Operacional da RAM (Madeira 14-20).

Note-se que algumas medidas propostas não possuem, pela sua natureza, um investimento associado (e.g. adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção). Para outras medidas não foi possível apurar o volume de investimento associado à sua concretização, o que é justificado por diversas razões, nomeadamente pelo facto de a sua implementação requerer a elaboração de estudos e/ou projetos detalhados que ultrapassem o âmbito do PIETRAM (e.g. construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local) ou pelo facto de a sua implementação depender do planeamento que vier a ser feito por entidades terceiras (e.g. apoio à qualificação e expansão da rede pedonal ou incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio). Assim, importa ter presente que o investimento necessário para a implementação do conjunto de medidas previstas no PIETRAM deverá ser superior ao investimento que foi possível estimar<sup>12</sup>.

Quanto à repartição do investimento estimado (Figura 5.1), esta permite verificar que cerca de 35% se concentra no período 2015-2017, 57% no período 2018 – 2020 e cerca de 8% no período 2021-2023. A distribuição anual dos investimentos permite concluir que os anos de 2019 (52.973 mil Euros) e 2020 (48.024 mil Euros) correspondem àqueles em que serão executados os maiores volumes de investimento (21% e 19%, respetivamente).

<sup>12</sup> Neste contexto é importante referir que o PIETRAM estabelece um conjunto de objetivos que dão coerência e fundamentam uma diversidade de medidas da responsabilidade de entidades terceiras (e.g. municípios e entidades privadas) que não estão vinculadas à sua concretização e implementação. Tal concorre igualmente para a dificuldade de apuramento dos valores de investimento associados. Note-se, contudo, que em função da sua natureza, dos objetivos que presidiram à sua elaboração e da relevância do conjunto de medidas identificadas para o desenvolvimento do sistema regional de transportes e mobilidade, o PIETRAM não poderia deixar de identificar e fundamentar as intervenções que foram – ou que possam vir a ser – atribuídas a outras entidades, cujo envolvimento se mostra de grande relevância para a concretização dos objetivos do PIETRAM e da visão por este estabelecida.

FIGURA 5.1 – ESTIMATIVA DE INVESTIMENTO ANUAL (2015-2023)



Fonte: PIETRAM

Ao nível do investimento estimado por Objetivo Estratégico, o Objetivo 2 é aquele que concentra o maior esforço de investimento, ascendendo a 226.784 mil Euros, i.e., 91,5% do investimento total. A concretização de vários investimentos em infraestruturas, nomeadamente no âmbito dos Objetivos Específicos “2.1. Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura” e “2.3. Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada”, justificam em larga medida o peso detido por este objetivo estratégico.

Para a concretização das medidas do Objetivo Estratégico 4 é estimado um investimento de 16.701 mil Euros (i.e. 6,7% do total), advindo o essencial deste volume de investimento do Objetivo Específico “4.1. Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada”, nomeadamente da medida de estímulo à renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias (estimada em 16.500 mil Euros).

Quanto aos demais objetivos estratégicos, a sua concretização tem um peso relativamente reduzido em termos de volume de investimento apurado. Concretizando, o Objetivo Estratégico 1 apresenta um volume de investimento cifrado em 2.585 mil Euros (1,0% do total), enquanto que os Objetivos Estratégicos 3 e 5 não vão além de 625 mil Euros (0,3% do total) e 1.051 mil Euros (0,4% do total), respetivamente.

QUADRO 5.1 – ESTIMATIVA DE INVESTIMENTO

Objetivo Específico	Medida	Investimento Global	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
<b>Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM</b>											
1.1. Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes	1.1.1.Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	75.000 €	-	-	-	75.000 €	-	-	-	-	-
	1.1.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	200.000 €	-	100.000 €	100.000 €	-	-	-	-	-	-
	1.1.3. Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	75.000 €	-	-	-	-	75.000 €	-	-	-	-
	1.1.4.Operacionalização da Janela Única Portuária	50.000 €	-	50.000 €	-	-	-	-	-	-	-
	1.1.5.Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplano do Porto do Caniçal	1.000.000 €	-	-	-	-	-	1.000.000 €	-	-	-
	Subtotal	1.400.000 €	0 €	150.000 €	100.000 €	75.000 €	75.000 €	1.000.000 €	0 €	0 €	0 €
1.2. Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros	1.2.1.Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias	n.a.	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1.2.2.Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente	n.a.	-	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
	1.2.3.Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros	150.000 €	-	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	-	-	-	-
	Subtotal	150.000 €	0 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	37.500 €	0 €	0 €	0 €	0 €
1.3. Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional	1.3.1.Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo	200.000 €	-	100.000 €	100.000 €	-	-	-	-	-	-
	1.3.2. Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos	n.a.	-	n.a.	n.a.	-	-	-	-	-	-
	1.3.3.Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira	800.000 €	-	400.000 €	400.000 €	-	-	-	-	-	-
	1.3.4.Atualização e eventual revisão do modelo de subsídio das viagens de transporte aéreo	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Subtotal	1.000.000 €	0 €	500.000 €	500.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
<b>Total Objetivo Estratégico 1</b>		<b>2.550.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>722.500 €</b>	<b>637.500 €</b>	<b>112.500 €</b>	<b>112.500 €</b>	<b>1.000.000 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>
<b>Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias</b>											
2.1. Portos secundários reabilitados e capacitados para	2.1.1.Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM	35.000 €	-	-	35.000 €	-	-	-	-	-	-



Objetivo Específico	Medida	Investimento Global	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
responder às especificidades e dinâmicas da procura	2.1.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias	180.000 €	-	-	90.000 €	90.000 €	-	-	-	-	-
	2.1.3.Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas	18.000.000 €	-	-	-	-	3.600.000 €	3.600.000 €	3.600.000 €	3.600.000 €	3.600.000 €
	2.1.4.Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM	2.000.000 €	-	-	-	-	-	500.000 €	500.000 €	500.000 €	500.000 €
	Subtotal	20.215.000 €	0 €	0 €	125.000 €	90.000 €	3.600.000 €	4.100.000 €	4.100.000 €	4.100.000 €	4.100.000 €
2.2. Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas	2.2.1.Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	n.a.	-	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
	2.2.2. Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo	n.a.	-	-	n.a.	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
2.3. Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada	2.3.1. Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional	196.830.802 €	23.240.557 €	42.169.892 €	15.599.311 €	36.663.200 €	43.145.348 €	36.012.493 €	0 €	0 €	0 €
	Via Rápida Câmara de Lobos - Estreito de Câmara de Lobos	57.436.466 €	19.382.895 €	37.896.065 €	157.505 €	-	-	-	-	-	-
	Via Expresso Fajã da Ovelha - Ponta do Pargo (2.ª Fase)	34.718.349 €	-	722.638 €	2.449.980 €	15.772.866 €	15.772.866 €	-	-	-	-
	Variante à Madalena do Mar (2.ª Fase)	15.893.317 €	-	3.551.189 €	12.342.128 €	-	-	-	-	-	-
	Via Expresso Boaventura - S. Vicente (1.ª e 3.ª Fases)	35.253.120 €	3.857.663 €	-	649.698 €	20.125.173 €	10.620.587 €	-	-	-	-
	Via Expresso Ribeira de S. Jorge - Arco de S. Jorge	53.529.550 €	-	-	-	765.161 €	16.751.896 €	36.012.493 €	-	-	-
	2.3.2 Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
2.3.3.Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional	300.000 €	-	-	300.000 €	-	-	-	-	-	-	
Subtotal	197.130.802 €	23.240.557 €	42.169.892 €	15.899.311 €	36.663.200 €	43.145.348 €	36.012.493 €	0 €	0 €	0 €	
2.4. Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados	2.4.1.Hierarquização da rede de transporte público rodoviário	100.000 €	-	100.000 €	n.d.	n.d.	n.d.	-	-	-	-
	2.4.2. Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos da contratualização da rede de transporte público rodoviário	n.a.	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
	2.4.3.Implementação de um sistema tarifário integrado	30.000 €	-	n.a.	15.000 €	15.000 €	-	-	-	-	-
	2.4.4.Implementação de um sistema de bilhética integrada	5.400.000 €	-	-	90.000 €	270.000 €	2.520.000 €	2.520.000 €	-	-	-

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Investimento Global	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	2.4.5.Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário	94.500 €	-	-	-	47.250 €	47.250 €	-	-	-	-
	2.4.6. Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários	889.600 €	-	177.920 €	177.920 €	177.920 €	177.920 €	177.920 €			
	2.4.7. Implementação de um sistema integrado de informação ao público	2.845.000 €	-	-	545.000 €	105.000 €	105.000 €	1.045.000 €	1.045.000 €		
	2.4.8.Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos	n.a.	-	-	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	2.4.9.Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM	80.000 €	-	-	-	-	80.000 €	-	-	-	-
	Subtotal	9.439.100 €	0 €	277.920 €	827.920 €	615.170 €	2.930.170 €	3.742.920 €	1.045.000 €	0 €	0 €
Total Objetivo Estratégico 2		226.784.902 €	23.240.557 €	42.447.812 €	16.852.231 €	37.368.370 €	49.675.518 €	43.855.413 €	5.145.000 €	4.100.000 €	4.100.000 €
Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana											
3.1. Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia	3.1.1.Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana	30.000 €	-	30.000 €	-	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	30.000 €	0 €	30.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
3.2. Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes	3.2.1.Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade	200.000 €	-	66.667 €	66.667 €	66.667 €	-	-	-	-	-
	3.2.2.Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade	190.000 €	-	20.000 €	20.000 €	150.000 €	n.d.	n.d.			
	3.2.3. Implementação de campanhas de sensibilização	185.000 €		20.000 €	20.000 €	20.000 €	35.000 €	30.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
	Subtotal	575.000 €	0 €	106.667 €	106.667 €	236.667 €	35.000 €	30.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
3.3. Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada	3.3.1. Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	3.3.2. Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	3.3.3.Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Subtotal	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
3.4. Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada	3.4.1. Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	3.4.2. Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana	20.000 €	-	-	-	-	10.000 €	10.000 €	-	-	-
	Subtotal	20.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10.000 €	10.000 €	0 €	0 €

Objetivo Específico	Medida	Investimento Global	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total Objetivo Estratégico 3		625.000 €	0 €	136.667 €	106.667 €	236.667 €	45.000 €	40.000 €	20.000 €	20.000 €	20.000 €
Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes											
4.1. Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada	4.1.1. Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias	16.500.000 €	-	1.000.000 €	1.300.000 €	1.200.000 €	3.000.000 €	3.000.000 €	3.000.000 €	2.000.000 €	2.000.000 €
	4.1.2. Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte	0 €	-	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	4.1.3. Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros	60.000 €	-	-	60.000 €	-	-	-	-	-	-
	4.1.4. Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica	43.000 €	-	-	25.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
	Subtotal	16.603.000 €	0 €	1.000.000 €	1.385.000 €	1.203.000 €	3.003.000 €	3.003.000 €	3.003.000 €	2.003.000 €	2.003.000 €
4.2. Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados	4.2.1. Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária	80.000 €	-	-	80.000 €	-	-	-	-	-	-
	4.2.2. Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária	18.000 €	-	-	-	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
	4.2.3. Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Subtotal	98.000 €	0 €	0 €	80.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
Total Objetivo Estratégico 4		16.701.000 €	0 €	1.000.000 €	1.465.000 €	1.206.000 €	3.006.000 €	3.006.000 €	3.006.000 €	2.006.000 €	2.006.000 €
Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes											
5.1. Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado	5.1. Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	Subtotal	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
5.2. Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada	5.2.1. Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes	n.a.	-	n.a.	-	-	-	-	-	-	-
	5.2.2. Reforço da capacidade institucional da RAM no plano dos recursos humanos e tecnológicos	177.600 €	-	36.300 €	105.700 €	18.900 €	14.100 €	2.600 €	-	-	-
	5.2.3. Criação de um Observatório Regional da Mobilidade e Transportes	80.000 €	-	40.000 €	40.000 €	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	257.600 €	0 €	76.300 €	145.700 €	18.900 €	14.100 €	2.600 €	0 €	0 €	0 €
5.3. Sustentabilidade financeira do setor melhorada	5.3.1. Criação da conta pública do sistema regional de transportes	74.000 €	-	0 €	37.000 €	37.000 €	-	-	-	-	-
	5.3.2. Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes	n.a.	-	-	n.a.	n.a.	-	-	-	-	-

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Investimento Global	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
	5.3.3. Contratação dos serviços de transporte público rodoviário	n.a.	-	-	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
	5.3.4. Reestruturação da APRAM	n.a.	-	n.a.	n.a.	-	-	-	-	-	-
	Subtotal	74.000 €	0 €	0 €	37.000 €	37.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
5.4. Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira	5.4.1. Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente	n.a.	-	-	n.a.	n.a.	n.a.	-	-	-	-
	5.4.2. Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável	720.000 €	-	180.000 €	180.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €			
	Subtotal	720.000 €	0 €	180.000 €	180.000 €	120.000 €	120.000 €	120.000 €			
Total Objetivo Estratégico 5		1.051.600 €	0 €	330.300 €	325.700 €	138.900 €	134.100 €	122.600 €	0 €	0 €	0 €
<b>TOTAL GLOBAL</b>		<b>247.712.502 €</b>	<b>23.240.557 €</b>	<b>44.528.279 €</b>	<b>19.424.097 €</b>	<b>39.099.437 €</b>	<b>52.973.118 €</b>	<b>48.024.013 €</b>	<b>8.171.000 €</b>	<b>6.126.000 €</b>	<b>6.126.000 €</b>



## 5.2. FONTES DE FINANCIAMENTO

No presente Subcapítulo procede-se à identificação das potenciais fontes de financiamento para implementação do conjunto de medidas que integram o Plano de Ação do PIETRAM. Algo que se reveste de particular relevância, atendendo à conjuntura de contenção e rigor financeiro que impõem, naturalmente, restrições ao investimento público.

Não obstante esta conjuntura, importa ter presente que no cômputo dos investimentos propostos, parte será da responsabilidade do Governo Regional, cabendo a outras entidades a realização de outra parte dos investimentos (como são, por exemplo, os casos da APRAM e da ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports, dos municípios, dos operadores de transporte público, etc..). Admite-se ainda que, para além dos investimentos propostos e que são presentemente elegíveis para financiamento no âmbito do Madeira 14-20, uma parte possa vir a ser enquadrada neste programa através da sua eventual revisão. Por outro lado, considera-se também que alguns dos projetos propostos poderão obter financiamento através do Fundo Coesão, tanto por via da sua negociação com o Governo da República, como da apresentação de candidaturas a mecanismos financiados por este fundo, como é o caso do CEF – Mecanismo Conectar Europa.

Sendo a capacidade de mobilização de recursos financeiros a afetar ao PIETRAM um fator crítico para a sua concretização, procedeu-se igualmente à identificação de outras possíveis fontes de financiamento existentes, as quais são seguidamente apresentadas.

Algumas das medidas poderão vir a ser candidatas e financiadas no âmbito de outros programas ou instrumentos de financiamento, os quais deverão ser devidamente exploradas pelo Governo Regional em articulação com as entidades responsáveis pela implementação das medidas. É de salientar que algumas destas potenciais fontes poderão enquadrar-se em linhas, programas ou instrumentos de financiamento que extravasam o âmbito estrito dos transportes e mobilidade, financiando ações em áreas como as novas tecnologias, a inovação e competitividade ou a qualificação de recursos humanos, passíveis de enquadrar medidas específicas propostas pelo PIETRAM. Algumas das fontes identificadas reportam-se a projetos europeus como o Civitas ou o Programa Life.

A nível nacional destaque para o Fundo de Eficiência Energética (FEE) que comparticipa diversas medidas nos domínios da mobilidade urbana e dos transportes, nomeadamente medidas que contribuam para a melhoria da eficiência energética do setor.

Entre o conjunto de potenciais programas ou fontes complementares de financiamento, cumpre destacar os que se apresentam seguidamente.

### 5.2.1. Fundo de Eficiência Energética

- Este instrumento de financiamento (criado pelo Decreto-lei n.º 50/2010, de 20 de maio) visa financiar o conjunto de medidas contempladas no Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, entretanto revisto através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril (Estratégia para a Eficiência Energética – PNAEE 2016).

- O apoio ao desenvolvimento de projetos é atribuído mediante apresentação de candidaturas na sequência de lançamento de avisos em domínios específicos. Na área específica dos transportes a Estratégia para a Eficiência Energética – PNAEE 2016 contempla três programas:
- Eco Carro, que agrega as medidas direcionadas para a melhoria da eficiência energética nos veículos (inclui: tributação verde – revisão do regime de tributação de veículos particulares; pneu verde – pneus eficientes e pressão certa; e, promoção da aquisição de veículos elétricos);
- Mobilidade Urbana, que abrange as medidas relacionadas com a necessidade de incentivar a utilização de TC e de modos suaves de transporte em detrimento do TI motorizado, com um enfoque particular nas zonas urbanas (inclui: promoção da mobilidade sustentável e da adoção de boas práticas; utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes, nomeadamente através do apoio à introdução de minibus e serviços de transporte flexível, centrais de gestão de frotas e atribuição automática de serviços de táxi e utilização de bicicletas e modos de transportes suaves);
- Sistema de Eficiência Energética nos Transportes, que integra medidas que visam dinamizar a utilização das redes ferroviárias de passageiros, bem como a gestão energética das frotas de transportes (inclui: oferta de transporte ferroviário de passageiros; regulamento de gestão de consumos de energia nos transportes; apoio à instalação de equipamentos de enchimento de pneus a nitrogénio; e, sistema de gestão de frotas e promoção da eco condução).

### 5.2.2. CIVITAS

A iniciativa CIVITAS, cofinanciada pela UE, dispõe de um mecanismo de financiamento que apoia a implementação de medidas na área da mobilidade urbana sustentável através de candidaturas a apresentar no âmbito de concursos (2014 e 2015). O último dos quatro concursos decorre entre outubro e novembro de 2015, cobrindo 10 categorias temáticas: “clean fuels and vehicles”, “integrated planning”, “urban freight logistics”, “safety and security”, “mobility management”, “collective passenger transport”, “demand management strategies”, “car independent lifestyles”, “transport telematics” e “public involvement”.

Através de uma parceria entre o Governo Regional, o Município do Funchal e a Horários do Funchal, foi apresentada uma candidatura à iniciativa CIVITAS. Caso esta candidatura venha a ser aprovada, será possível obter financiamento para a implementação de várias medidas previstas no PIETRAM nos domínios da mobilidade urbana e da promoção da eficiência energética e ambiental do sistema de transportes.

### 5.2.3. Programa LIFE

O Programa LIFE (2014-2020) dispõe de uma dotação financeira de 3,4 mil milhões de Euros para o seu período de vigência, contemplando dois subprogramas: “Subprograma relativo ao ambiente” e “Subprograma relativo à ação climática”. No âmbito do “Subprograma relativo à ação climática”, foram definidas 3 prioridades estratégicas:

- Mitigação das alterações climáticas;
- Adaptação às alterações climáticas;
- Governança e informação em matéria de clima.

É de salientar que no âmbito da prioridade “Mitigação das alterações climáticas” são financiadas ações que concorram para a concretização dos seguintes objetivos específicos:



- Contribuir para a execução e o desenvolvimento da política e da legislação da União no domínio na mitigação das alterações climáticas, incluindo a sua integração noutros domínios políticos, nomeadamente mediante o desenvolvimento, o ensaio e a demonstração de abordagens de política ou de gestão, boas práticas e soluções destinadas a atenuar as alterações climáticas;
- Reforçar a base de conhecimentos para o desenvolvimento, apreciação, acompanhamento, avaliação e execução de ações e medidas eficazes de mitigação das alterações climáticas e melhorar a capacidade de aplicar esses conhecimentos na prática;
- Facilitar o desenvolvimento e a aplicação de abordagens integradas, nomeadamente no âmbito de estratégias e planos de ação destinados a atenuar as alterações climáticas, a nível local, regional ou nacional;
- Contribuir para o desenvolvimento e a demonstração de tecnologias, sistemas, métodos e instrumentos inovadores de mitigação das alterações climáticas, adequados para serem reproduzidos, transferidos ou integrados.

O Programa LIFE financia ações propostas por entidades públicas e privadas, incluindo os seguintes tipos de projetos: projetos-piloto; projetos de demonstração; projetos de boas práticas; projetos integrados; projetos de assistência técnica; projetos de desenvolvimento de capacidade; projetos preparatórios; projetos de informação, sensibilização e divulgação; quaisquer outros projetos necessários para a consecução dos objetivos gerais do Programa.

#### 5.2.4. Interreg Europe 2014-2020

O Programa Interreg Europe 2014-2020 terá uma dotação financeira máxima de 359 milhões de Euros, financiados pelo Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), incidindo sobre 4 prioridades principais:

- Investigação, desenvolvimento tecnológico e inovação;
- Competitividade das pequenas e médias empresas (PME);
- Economia assente num baixo nível de emissões de carbono;
- Ambiente e eficiência na utilização dos recursos.

No caso específico da RAM, o seu território encontra-se abrangido pelo Programa INTERREG V-A Espanha Portugal (Programa Operacional de Cooperação Territorial Madeira-Açores-Canárias 2014-2020), o qual é cofinanciado pelo FEDER em 110 milhões de Euros.

Do conjunto de tipologias de ações a financiar pelo programa, algumas poderão contemplar medidas previstas no PIETRAM, nomeadamente no âmbito dos seguintes Eixos Prioritários:

- Eixo Prioritário 1 “Crescimento inteligente através de uma cooperação transfronteiriça para a promoção da inovação” que, no âmbito da Prioridade de Investimento 1B, financia “iniciativas e ações que permitam o desenvolvimento de infraestruturas de dados espaciais que facilitem o intercâmbio e utilização da informação entre administrações públicas e empresas”;

- Eixo Prioritário 3 “Crescimento sustentável através de uma cooperação transfronteiriça para a prevenção de riscos e melhor gestão de recursos naturais” que, no âmbito da Prioridade de Investimento 5B, financia “ações que contribuam para a vigilância sísmica e para a avaliação do estado de segurança de estruturas e infraestruturas; ações de controlo, vigilância e gestão conjunta de contaminação atmosférica; e ações piloto para promover a vigilância costeira” e, no âmbito da Prioridade de Investimento 6D financia “iniciativas para a melhoria de uma abordagem integrada e o desempenho operacional dos transportes públicos sustentáveis, entre outras medidas que fomentem os transportes inteligentes e a mobilidade sustentável” e “medidas e ações de gestão conjunta para a valorização do meio ambiente urbano, que contribuam para a criação de itinerários verdes urbanos com infraestruturas de lazer”.

### 5.2.5. Programa URBACT III

O Programa URBACT III, cofinanciado pela UE (através do FEDER) em cerca de 75 milhões de Euros, apresenta-se como “um programa de intercâmbio e aprendizagem europeu que promove o desenvolvimento urbano sustentável. Permitirá que as cidades europeias trabalhem em conjunto para desenvolver soluções para desafios urbanos e partilhar boas práticas, lições e soluções com todas as partes interessadas envolvidas na política urbana em toda a Europa”.

O programa financia três tipos de intervenções (intercâmbio transnacional, desenvolvimento de capacidades e capitalização e difusão), que devem contribuir para a concretização dos seguintes objetivos:

- Capacidade de concretização das políticas: Para melhorar a capacidade de as cidades gerirem práticas e políticas urbanas sustentáveis de forma participativa e integrada.
- Elaboração de políticas: Para melhorar a elaboração de planos de ação e estratégias sustentáveis nas cidades.
- Implementação de políticas: Para melhorar a implementação de planos de ação e estratégias urbanas sustentáveis e integradas nas cidades
- Desenvolver e partilhar conhecimentos: Para garantir que os profissionais e os decisores a todos os níveis têm um maior acesso aos conhecimentos e partilham o seu saber-fazer em todos os aspetos do desenvolvimento urbano sustentável, de modo a melhorar as políticas de desenvolvimento urbano.

Os temas aos quais é dada prioridade no apoio de ações, e que são passíveis de cobrir algumas das dimensões de intervenção do PIETRAM, são os seguintes: reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação; apoio à transição para uma economia assente num baixo nível de emissões de carbono em todos os setores; proteção do ambiente e promoção da eficiência dos recursos; promoção do emprego e apoio à mobilidade laboral; promoção da inclusão social e combate à pobreza.

QUADRO 5.2 – FONTES DE FINANCIAMENTO POR MEDIDA

Objetivo Específico	Medida	Fonte de financiamento
<b>Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM</b>		
<b>1.1. Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes</b>	1.1.1 Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	APRAM
	1.1.2 Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	APRAM

Objetivo Específico	Medida	Fonte de financiamento
	1.1.3 Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	APRAM
	1.1.4 Operacionalização da Janela Única Portuária	Madeira 14-20
	1.1.5 Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplino do Porto do Caniçal	APRAM
<b>1.2. Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros</b>	1.2.1 Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias	APRAM
	1.2.2 Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente	n.a.
	1.2.3 Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros	Fundo de Promoção e Marketing Turístico da RAM e APRAM
<b>1.3. Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional</b>	1.3.1 Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports
	1.3.2 Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos	n.a.
	1.3.3 Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports
	1.3.4 Atualização e eventual revisão do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo	n.a.
<b>Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias</b>		
<b>2.1. Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura</b>	2.1.1 Estudo do modelo de gestão dos portos secundários	APRAM
	2.1.2 Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias	APRAM
	2.1.3 Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas	APRAM
	2.1.4 Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM	APRAM
<b>2.2. Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas</b>	2.2.1 Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	n.a.
	2.2.2 Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo	n.a.
<b>2.3. Conetividade da rede</b>	2.3.1 Construção de infraestruturas da rede rodoviária	---

Objetivo Específico	Medida	Fonte de financiamento
<b>rodoviária regional e local reforçada</b>	regional	
	Via Rápida Câmara de Lobos - Estreito de Câmara de Lobos	Madeira 14-20
	Via Expresso Fajã da Ovelha - Ponta do Pargo (2.ª Fase)	Orçamento Regional
	Variante à Madalena do Mar (2.ª Fase)	Orçamento Regional
	Via Expresso Boaventura - S. Vicente (1.ª e 3.ª Fases)	Orçamento Regional
	Via Expresso Ribeira de S. Jorge - Arco de S. Jorge	Orçamento Regional
	2.3.2 Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local	Orçamento Regional
	2.3.3 Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional	Orçamento Regional
<b>2.4. Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados</b>	2.4.1 Hierarquização da rede de transporte público rodoviário	Orçamento Regional
	2.4.2 Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário	n.a.
	2.4.3 Implementação de um sistema tarifário integrado	Orçamento Regional
	2.4.4 Implementação de um sistema de bilhética integrada	Madeira 14-20, Operadores de TPR
	2.4.5 Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário	Madeira 14-20, Orçamentos Municipais, Operadores de TPR
	2.4.6 Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários	Madeira 14-20, Orçamentos Municipais, Operadores de TPR
	2.4.7 Implementação de um sistema integrado de informação ao público	Madeira 14-20, Orçamento Regional, Operadores de TPR
	2.4.8 Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos da RAM	n.a.
	2.4.9 Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM	Orçamento Regional
<b>Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana</b>		
<b>3.1. Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia</b>	3.1.1 Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana	Orçamento Regional
<b>3.2. Medidas de gestão da mobilidade</b>	3.2.1 Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Fonte de financiamento
implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes	3.2.2 Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade	Madeira 14-20, Orçamento Regional, Orçamentos Municipais FEE - Fundo Eficiência Energética
	3.2.3 Implementação de campanhas de sensibilização	Madeira 14-20
3.3. Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada	3.3.1 Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal	Madeira 14-20
	3.3.2 Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio	Madeira 14-20
	3.3.3 Incentivo à criação de percursos acessíveis	Madeira 14-20
3.4. Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada	3.4.1 Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais
	3.4.2 Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais
<b>Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes</b>		
4.1. Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada	4.1.1 Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias	Madeira 14-20, Operadores de TPR
	4.1.2 Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte	---
	4.1.3 Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros	Orçamento Regional
	4.1.4 Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica	Madeira 14-20
4.2. Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados	4.2.1 Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária	Orçamento Regional
	4.2.2 Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária	Orçamento Regional
	4.2.3 Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção	n.a.
<b>Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes</b>		
5.1. Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado	5.1.1 Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes	n.a.

Objetivo Específico	Medida	Fonte de financiamento
<b>5.2. Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada</b>	5.2.1 Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes	n.a.
	5.2.2 Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos	Madeira 14-20
	5.2.3 Criação de um Observatório Regional da Mobilidade e Transportes	Orçamento Regional
<b>5.3. Sustentabilidade financeira do setor melhorada</b>	5.3.1 Criação da conta pública do sistema regional de transportes	Orçamento Regional
	5.3.2 Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes	n.a.
	5.3.3 Contratação dos serviços de transporte público rodoviário	n.a.
	5.3.4 Reestruturação da APRAM	n.a.
<b>5.4. Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira</b>	5.4.1 Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente	n.a.
	5.4.2 Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável	Madeira 14-20, Orçamentos Municipais FEE - Fundo Eficiência Energética

n.a. – não aplicável

### 5.3. SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES

No Quadro 5.3 apresenta-se uma síntese do Plano de Ação, identificando-se para cada medida: a entidade responsável pela sua implementação, uma breve descrição, a estimativa de investimento e a calendarização.

No Anexo II do presente documento conta uma ficha mais detalhada para cada uma das propostas de intervenção.

**QUADRO 5.3 – SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES**

Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM	
Objetivo Específico 1.1 – Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes	
<b>1.1.1. Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</b>	Entidade responsável: APRAM
	<u>Entidade a envolver:</u> SRETC, Armadores e transportadores marítimos que operam na RAM e operadores portuários
	<u>Breve descrição:</u> Promoção da revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento dos portos principais da RAM visando o reforço da competitividade destas infraestruturas e assegurando a sua articulação com as prioridades de desenvolvimento regional e capacitação para responder aos desafios daí decorrentes ao nível do transporte de mercadorias e passageiros. Os objetivos de desenvolvimento e prioridades de intervenção deverão ainda

Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM	
	<p>enquadrar a revisão dos programas de investimento nos portos principais.</p> <p>Estimativa de investimento: € 75.000</p> <p>Calendarização: 2018</p>
1.1.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Entidade responsável: APRAM
	Entidade a envolver: SRETC
	<u>Breve descrição:</u> O planeamento dos investimentos (beneficiações, reabilitação, manutenção, etc.) a realizar nos próximos anos nos portos principais da RAM pressupõe a prévia avaliação das necessidades de intervenção, visando assegurar a sua operacionalidade e garantir a segurança das operações (para operadores, equipamentos e carga) e de passageiros/utentes. Para o efeito propõe-se a realização de uma inspeção pericial para identificação e inventariação de anomalias e patologias e definição de prioridades de intervenção. A informação recolhida neste âmbito deverá contribuir para a revisão da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento destes portos.
	Estimativa de investimento: € 200.000
	Calendarização: 2016-2017
1.1.3. Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Entidade responsável: APRAM
	Entidade a envolver: SRETC
	<u>Breve descrição:</u> Criação de um documento técnico, por porto, que defina procedimentos, métodos e programas de monitorização e verificação da evolução do estado de conservação das estruturas e equipamentos portuários com vista a garantir a melhor programação das ações de manutenção e controlo do património portuário.
	Estimativa de investimento: € 75.000
	Calendarização: 2019
1.1.4. Operacionalização da Janela Única Portuária	Entidade responsável: APRAM
	Entidade a envolver: SRETC
	<u>Breve descrição:</u> Atualização da JUP para a versão 2 nos portos comerciais da RAM, envolvendo a aquisição da infraestrutura informática ( <i>hardware</i> ), respetivo <i>software</i> e a formação dos operadores do sistema informático.
	Estimativa de investimento: € 50.000
	Calendarização: 2016
1.1.5 Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplino do Porto do Caniçal	Entidade responsável: APRAM
	Entidade a envolver: SRETC
	<u>Breve descrição:</u> Atendendo ao mau estado de conservação do pavimento do terraplino do Porto do Caniçal e ao risco de agravamento desta situação (comprometendo a segurança de operadores, equipamentos e carga), este



Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM	
	projeto contempla a correspondente intervenção de reabilitação do pavimento.
	Estimativa de investimento: € 1.000.000
	Calendarização: 2020
Objetivo Específico 1.2 – Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros	
<b>1.2.1. Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias</b>	Entidade responsável: APRAM
	Entidade a envolver: SRETC
	<u>Breve descrição:</u> Realização de um estudo de viabilidade económica da aplicação de uma redução do valor das taxas portuárias e da simplificação do sistema de taxas portuárias através da revisão do regulamento de tarifas da APRAM.
	Estimativa de investimento: n.a.
	Calendarização: 2016
<b>1.2.2. Avaliação da exequibilidade/ sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	Entidade a envolver: APRAM
	<u>Breve descrição:</u> Promoção da realização de uma consulta internacional ao mercado de ferries e de uma auscultação dos portos do Continente, que permita identificar os armadores e os portos potencialmente interessados em encetar conversações com o Governo Regional de modo a se avaliar a viabilidade económica do restabelecimento de um serviço de transporte marítimo misto (passageiros, veículos e carga Ro-Ro) de ligação entre a RAM e o continente português.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016
<b>1.2.3. Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros</b>	<u>Entidade responsável:</u> APRAM e Associação de Promoção da Madeira
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição:</u> Ação integrada de promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros, envolvendo as seguintes ações: adoção de uma abordagem comercial proactiva junto dos armadores e operadores de cruzeiro; participação em feiras e outros certames internacionais do setor.
	Estimativa de investimento: € 150.000
	Calendarização: 2016-2019
Objetivo Específico 1.3 – Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional	
<b>1.3.1. Incentivo à abertura de novas rotas de transporte aéreo</b>	<u>Entidade responsável:</u> ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de transporte aéreo
	<u>Breve descrição:</u> Prevista no Plano Estratégico da ANA, esta ação contempla a utilização dos sistemas de incentivos à abertura de novas rotas, ou intensificação dos existentes, como ferramenta dinamizadora do crescimento do tráfego.
	Estimativa de investimento: € 200.000
	Calendarização: 2016-2017

Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM	
<b>1.3.2. Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos</b>	<u>Entidade responsável:</u> ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports
	<u>Entidade a envolver:</u> SRETC, ACIF, Operadores turísticos e operadores de transporte aéreo
	<u>Breve descrição:</u> Em linha com as medidas consubstanciadas no Plano Estratégico da ANA Aeroportos de Portugal, S.A., esta ação inclui: definição de uma nova estratégia de abordagem dos operadores turísticos e companhias aéreas que potencie a consolidação dos mercados tradicionais; concretização de uma abordagem aos operadores turísticos de companhias aéreas dos novos mercados prioritários, visando a melhoria da conectividade e o crescimento do tráfego; estabelecimento de parcerias com companhias aéreas e organizações regionais, tendo em vista a concretização de planos para operacionalização de lançamento de novas operações nos mercados emergentes.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016-2017
<b>1.3.3 Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira</b>	<u>Entidade responsável:</u> ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports
	<u>Entidade a envolver:</u> Empresas prestadoras de serviços no aeroporto da Madeira
	<u>Breve descrição:</u> Também previsto no Plano Estratégico da ANA Aeroportos de Portugal, S.A., este projeto para o Aeroporto da Madeira contempla: estudo da possibilidade de desenvolvimento das áreas de embarque (salas <i>Schengen</i> , <i>Non Schengen</i> e <i>Trânsito</i> ) com vista a melhorar o conforto dos passageiros, potenciando também a atividade não aviação; melhoria da área dos canais de rastreio dos passageiros e bagagens de mão; renovação e requalificação das áreas de restauração do Aeroporto da Madeira; investimento no retalho especializado.
	Estimativa de investimento: € 800.000
<b>1.3.4 Atualização e eventual revisão do modelo de subsídio das viagens de transporte aéreo</b>	Entidade responsável: Governo Regional
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo da República
	<u>Breve descrição:</u> Através da criação de um observatório informal pretende-se acompanhar em permanência o mecanismo do subsídio de mobilidade aos residentes e estudantes da RAM no transporte aéreo entre esta e o Continente e a RAM, e ainda no transporte aéreo entre a Madeira e o Porto Santo. O observatório permitirá identificar eventuais deficiências, tais como a desadequação dos montantes de referência, a insuficiência do montante máximo do custo elegível e impactes negativos importantes decorrentes do procedimento de pedido de reembolso.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016-2023

**Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias**

**Objetivo Específico 2.1 – Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura**

<b>2.1.1. Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM</b>	Entidade responsável: APRAM
	<u>Entidade a envolver</u> : SRETC, AMRAM, Direção Regional de Pescas
	<u>Breve descrição</u> : Promoção do estudo dos vários modelos de gestão passíveis de implementação nos portos secundários da RAM, incluindo a avaliação da solução de partilha e/ou transferência de responsabilidades entre APRAM, municípios e privados. Neste estudo deverão ainda ser identificadas soluções que contribuam para o reforço do papel destas infraestruturas para a dinamização de atividades económicas ligadas à exploração do recurso “mar”.
	Estimativa de investimento: € 35.000
	Calendarização: 2017
<b>2.1.2 Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias</b>	Entidade responsável: APRAM
	<u>Entidade a envolver</u> : SRETC, Municípios, Clubes náuticos e Concessionários de marinas e portos de recreio
	<u>Breve descrição</u> : O planeamento das intervenções de reabilitação dos portos secundários pressupõe a prévia avaliação das necessidades de investimento nestas infraestruturas. Para o efeito, propõe-se a realização de uma inspeção pericial para identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias e definição de prioridades de intervenção.
	Estimativa de investimento: € 180.000
	Calendarização: 2017-2018
<b>2.1.3. Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas</b>	<u>Entidade responsável</u> : APRAM, Concessionários de infraestruturas e Clubes/associações desportivas e Direção Regional de Pescas
	<u>Entidade a envolver</u> : Municípios e Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição</u> : Na sequência do levantamento resultante da inspeção pericial para identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias, e em conformidade com as prioridades de intervenção definidas no âmbito desse trabalho, este projeto contempla as intervenções de reconstrução, requalificação, conservação e manutenção das infraestruturas portuárias secundárias danificadas.
	Estimativa de investimento: € 18.000.000
	Calendarização: 2019-2023
<b>2.1.4. Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM</b>	Entidade responsável: APRAM
	<u>Entidade a envolver</u> : Governo Regional (SRETC), AMRAM, Clubes náuticos e concessionários de marinas e portos de recreio, empresas marítimo-turísticas, Municípios
	<u>Breve descrição</u> : Dotação dos portos secundários, marinas e portos de recreio da RAM com condições melhoradas de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas, nomeadamente ao nível de infraestruturas e equipamentos que permitam a qualificação das condições de acolhimento de embarcações e de segurança no embarque/desembarque dos turistas. Esta proposta complementa a proposta de “Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas” estando orientada para a promoção das atividades marítimo-

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
	turísticas.
	Estimativa de investimento: € 2.000.000
	Calendarização: 2020-2023
Objetivo Específico 2.2 – Condições de mobilidade melhoradas	
2.2.1. Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	<u>Entidade responsável</u> : Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver</u> : Concessionário do Serviço Público do Transporte Marítimo inter-ilhas
	<u>Breve descrição</u> : No âmbito da concessão do serviço de transporte marítimo (Madeira-Porto Santo) tem-se verificado a ocorrência de perturbações no serviço no período de inverno, colocando em causa as condições de mobilidade intrarregional. Esta situação decorre de alteração ao contrato da concessão da ligação marítima com prejuízo para o Porto Santo. Este problema exige de ambas as partes (concessionário e concedente) um esforço suplementar no sentido de assegurar ligação marítima entre o Porto Santo e a Madeira.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016
2.2.2. Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo	<u>Entidade responsável</u> : Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver</u> : Operadoras de transporte aéreo
	<u>Breve descrição</u> : Desenvolvimento de diligências junto das companhias aéreas que operam voos regulares tendo em vista o reforço da oferta no número de ligações no período de inverno IATA e do aumento da capacidade das aeronaves a operar nesta ligação aérea. Através da alteração dos horários dos voos e do estabelecimento de ligações triangulares permanentes no período de inverno IATA pretende-se ainda melhorar a conectividade aérea entre o Porto Santo e o Continente.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2017
Objetivo Específico 2.3 – Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada	
2.3.1. Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional	<u>Entidade responsável</u> : Governo Regional (Direção Regional de Estradas)
	Entidade a envolver: Municípios
	<u>Breve descrição</u> : Construção das ligações da rede rodoviária regional (previstas no Decreto Legislativo Regional n.º 15/2005/M de 9 de agosto), cuja avaliação custo-benefício conclua pela sua relevância em função dos impactes económicos gerados.
	Estimativa de investimento: € 196.830.802
	Calendarização: 2015-2020
2.3.2. Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que	<u>Entidade responsável</u> : Governo Regional (Direção Regional de Estradas) e Municípios

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
<b>permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local</b>	Entidade a envolver: --
	<u>Breve descrição:</u> Construção/beneficiação das ligações rodoviárias que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local, permitindo ganhos substanciais em matéria de acessibilidade e segurança do território regional.
	Estimativa de investimento: (não disponível)
	Calendarização: 2017-2023
<b>2.3.3. Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (Direção Regional de Estradas)
	Entidade a envolver: --
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de um sistema de gestão e manutenção rodoviária que deverá ter como primeiro objetivo manter a qualidade e operacionalidade das infraestruturas rodoviárias da rede regional, controlando os seus custos de manutenção e conservação e gerindo de forma eficiente os orçamentos disponíveis. Este sistema deverá contribuir para: (i) prever a evolução da deterioração das vias; (ii) programar as atividades de manutenção; (iii) afetar os meios técnicos e financeiros de acordo com as atividades programadas; (iv) contratualizar de forma mais eficiente as atividades de manutenção rodoviária, sempre que tal se justificar.
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 300.000 (reporta-se à aquisição e implementação do <i>software</i> )
Calendarização: 2017	
Objetivo Específico 2.4 – Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados	
<b>2.4.1. Hierarquização da rede de transporte público rodoviário</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios e Operadores de TPR passageiros
	<u>Breve descrição:</u> No sentido de melhorar o desempenho e reforçar a atratividade da rede de TPR, deverá proceder-se à reorganização da rede de caráter interurbano, a qual será submetida a contratualização.
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 100.000 (reporta-se ao estudo de pormenorização das redes locais)
Calendarização: 2016-2019	
<b>2.4.2. Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios e Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
	<u>Breve descrição:</u> A definição das redes e serviços públicos de transporte de passageiros carecerá de exigentes trabalhos técnicos de determinação da oferta de serviços de transporte, da respetiva frequência, da sua articulação com outros modos de transporte, e bem assim da definição dos critérios de qualidade do serviço, impostos ao abrigo do RJSPTP. A medida proposta abrange: a capacitação dos trabalhadores dos serviços das autoridades de transportes competentes, nomeadamente através da realização de ações de formação; a calendarização dos trabalhos tendentes ao estabelecimento dos quadros contratuais; o acompanhamento do cumprimento do calendário fixado por parte do Governo Regional.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
Calendarização: 2016-2019	

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
<b>2.4.3. Implementação de um sistema tarifário integrado</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros
	<u>Breve descrição:</u> No exercício das suas atribuições e competências no domínio do planeamento e coordenação do serviço público de transporte de passageiros, as autoridades de transportes deverão assegurar a intermodalidade do sistema, potenciando uma maior integração dos serviços de TP. Neste sentido, deverá ser promovida a integração tarifária integrada sustentada em estudos específicos para o efeito. Poder-se-á considerar uma abordagem faseada desta questão introduzindo-se inicialmente títulos combinados entre operadores e/ou gestores de serviços de apoio.
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 30.000 (reporta-se à divulgação do novo sistema tarifário)
	<u>Calendarização:</u> 2017-2018
<b>2.4.4. Implementação de um sistema de bilhética integrada</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros
	<u>Breve descrição:</u> Implementar um sistema de bilhética que permita o carregamento de títulos de transportes integrados, combinados e de cada operador. Esta medida permite a existência de um suporte único em toda a Região de carregamento de títulos, contribuindo para a atratividade e inteligibilidade do sistema de TP.
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 5.400.000
<b>2.4.5. Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros e Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Avaliação de alternativas à atual configuração da rede de interfaces rodoviários na perspetiva de uma melhor articulação entre serviços urbanos e interurbanos. Pretende-se assim dotar estes pontos-chave da rede com as condições adequadas de comodidade, de segurança e de informação sobre a rede de TP (serviços existentes no local e informação global da rede).
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 94.500
<b>2.4.6. Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários</b>	<u>Entidade responsável:</u> Municípios e Operadores de TPR passageiros
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição:</u> Intervenção nos abrigos de passageiros nas paragens dos TPR, visando dotá-los de condições adequadas de comodidade, de segurança e de informação sobre a rede de TP (incluindo informação sobre os serviços de transporte disponibilizados na paragem nos pontos em que tal se justifique).
	<u>Estimativa de investimento:</u> € 889.600

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
	Calendarização: 2016-2020
2.4.7. Implementação de um sistema integrado de informação ao público	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros, Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de um sistema integrado de informação ao público, que disponibilize informação integrada (numa lógica de rede, em detrimento de uma lógica por operador) em diferentes suportes, incluindo: disponibilização de diagramas integrados de rede nos terminais rodoviários e principais paragens; disponibilização de plantas da envolvente nos terminais rodoviários e principais paragens; criação de um sistema de informação multioperador a disponibilizar <i>online</i> (integrado na futura <i>Loja Virtual da Mobilidade</i> ); implementação de quiosques eletrónicos para disponibilização de informação integrada e eventualmente venda de títulos de transporte.
	Estimativa de investimento: € 2.845.000
	Calendarização: 2017-2021
2.4.8. Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos da RAM	<u>Entidade responsável:</u> Operadores de TPR passageiros e Municípios
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de medidas indutoras da melhoria das condições de acessibilidade aos transportes públicos rodoviários por parte de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo: promoção de um programa de apoio à melhoria das condições de acolhimento e acesso aos terminais e paragens de transporte público rodoviário; intervenções no espaço público que garantam o acesso seguro e cómodo aos terminais rodoviários e principais paragens de transporte público rodoviário; incentivo à aquisição de veículos adequados ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida no âmbito dos processos de renovação das frotas de transporte público rodoviário.
	<u>Estimativa de investimento:</u> investimento orçamentado nas medidas 2.4.5, 2.4.6, 2.4.7 e 4.1.1
	Calendarização: 2018-2023
2.4.9. Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros
	<u>Breve descrição:</u> Com a implementação desta medida pretende-se a criação de uma imagem uniforme para o sistema de TP da RAM que permita o seu fácil reconhecimento nos veículos, nas paragens e na informação ao público.
	Estimativa de investimento: € 80.000
	Calendarização: 2019
Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana	
Objetivo Específico 3.1 – Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia	
3.1.1. Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios e Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
	<u>Breve descrição:</u> Elaboração de diretrizes técnicas que estabeleçam um



Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
	<p>quadro de referência para o planeamento e gestão do sistema de transportes, o qual deverá refletir as especificidades da RAM e cobrir os diferentes domínios de atuação das várias entidades intervenientes neste processo. Para além de outros, devem ser considerados os seguintes domínios: transportes públicos, intermodalidade e interfaces de transporte, políticas de estacionamento, logística urbana, modos suaves, segurança rodoviária, legislação relativa ao setor dos transportes e governância do sistema de transportes.</p>
	Estimativa de investimento: € 30.000
	Calendarização: 2016
Objetivo Específico 3.2 – Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes	
<p><b>3.2.1. Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade</b></p>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios e Operadores de TPR passageiros
	<u>Breve descrição:</u> Criação de <i>Lojas da Mobilidade</i> visando a prestação de serviços e disponibilização de informação sobre o sistema regional de transportes (e.g. informação e aconselhamento sobre a utilização dos TP, redes pedonais e cicláveis; comercialização de títulos de transporte; registo e gestão dos processos de reclamação e sugestões). Propõe-se ainda a criação de uma <i>Loja Virtual da Mobilidade</i> , i.e., um portal <i>online</i> que, para além da disponibilização de serviços semelhantes ao da <i>Loja da Mobilidade</i> , esteja dotada com a funcionalidade de simulação multicritério de percurso.
	Estimativa de investimento: € 200.000
	Calendarização: 2016-2018
<p><b>3.2.2. Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade</b></p>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC) e Municípios
	Entidade a envolver: --
	<u>Breve descrição:</u> Apoio à implementação de soluções inovadoras que incentivem a racionalização da utilização do automóvel individual, nomeadamente: adoção das políticas de estacionamento como instrumento de regulação da procura nos principais núcleos urbanos da região, implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano, incentivo à criação de créditos de mobilidade, racionalização da utilização do TI (promoção do <i>carsharing</i> e do <i>carpooling</i> ).
	Estimativa de investimento: € 190.000
	Calendarização: 2016-2020
<p><b>3.2.3. Implementação de campanhas de sensibilização</b></p>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios, Operadores de TPR passageiros, AREAM, escolas
	<u>Breve descrição:</u> Implementação e incentivo à promoção de campanhas de sensibilização sobre os benefícios da utilização dos modos suaves e TP e

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
	para os custos associados à utilização do TI.
	Estimativa de investimento: € 185.000
	Calendarização: 2016-2023
Objetivo Específico 3.3 – Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada	
3.3.1. Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal	Entidade responsável: Municípios
	<u>Entidade a envolver</u> : Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição</u> : Apoio a projetos de intervenção no espaço público que visem a qualificação e/ou expansão da rede pedonal e desta forma promovam o aumento da quota de utilização deste modo de transporte.
	Estimativa de investimento: (não disponível)
	Calendarização: 2015-2023
3.3.2. Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio	Entidade responsável: Municípios
	<u>Entidade a envolver</u> : Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição</u> : Apoio de projetos que promovam a criação de percursos cicláveis vocacionados para o suporte às deslocações urbanas e interurbanas de curta distância, dotados de uma rede complementar de parqueamentos e equipamentos de apoio.
	Estimativa de investimento: (não disponível)
	Calendarização: 2015-2023
3.3.3. Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano	Entidade responsável: Municípios
	<u>Entidade a envolver</u> : Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição</u> : Delimitação de percursos acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada nos principais núcleos urbanos da Região, assegurando a ligação entre os principais polos geradores e atratores de deslocações. Deverão ainda ser prosseguidas as intervenções no espaço público necessárias para assegurar que a mobilidade é exercida de forma segura e cómoda.
	Estimativa de investimento: (não disponível)
	Calendarização: 2015-2023
Objetivo Específico 3.4 – Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada	
3.4.1. Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais	<u>Entidade responsável</u> : Governo Regional (SRETC) e Municípios
	<u>Entidade a envolver</u> : Gestores das plataformas logísticas e áreas industriais
	<u>Breve descrição</u> : Intervenções na rede rodoviária que garantam a melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais (incluindo a acessibilidade às infraestruturas que suportam a conectividade externa da Região – i.e. portos e aeroportos) através da concretização de ligações em falta e da resolução de estrangulamentos existentes.
	Estimativa de investimento: (não disponível)
	Calendarização: 2016-2023

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
<b>3.4.2. Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana</b>	Entidade responsável: Municípios
	Entidade a envolver: Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição:</u> Incentivo à implementação de projetos-piloto que visem a implementação de soluções inovadoras ao nível do abastecimento e distribuição urbana de mercadorias. Estes projetos deverão promover a organização da distribuição urbana de mercadorias, potenciar a redução do número de veículos de distribuição em circulação no interior dos perímetros urbanos e contribuir para a ocorrência de ganhos relevantes em matéria de eficiência energética e ambiental nestas operações.
	Estimativa de investimento: € 20.000
	Calendarização: 2019-2020
Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes	
Objetivo Específico 4.1 – Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada	
<b>4.1.1. Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias</b>	<u>Entidade responsável:</u> Operadores de TPR passageiros e empresas de transporte rodoviário de mercadorias
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Breve descrição:</u> Apoio ao investimento à renovação de frotas de veículos de TPR de passageiros dos operadores, assim como de veículos de transporte rodoviário de mercadorias, tendo por base critérios de eficiência energética e ambiental dos veículos.
	Estimativa de investimento: € 16.500.000
<b>4.1.2. Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte</b>	Entidade responsável: Governo Regional (SRETC)
	Entidade a envolver: Municípios, AREAM
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de critérios de eficiência energética e ambiental, a respeitar na aquisição de veículos por parte de entidades públicas.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
<b>4.1.3. Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros</b>	Entidade responsável: Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Operadores de TPR passageiros, AREAM
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de um sistema de monitorização do desempenho energético das empresas de TPR de passageiros, capacitado para registar os consumos energéticos (e emissões associadas) por veículo e operador.
	Estimativa de investimento: € 60.000
	Calendarização: 2017-2023

<b>Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias</b>	
<b>4.1.4 Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios, Escolas e AREAM
	<u>Breve descrição:</u> Conceção e implementação de um programa de sensibilização ambiental e educação cívica, contemplando um conjunto articulado de ações, incluindo: campanhas de sensibilização e ações de formação sobre técnicas de “eco condução” ou “condução eficiente”; campanhas de sensibilização para os benefícios inerentes à aquisição de veículos mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental.
	Estimativa de investimento: € 43.000
	Calendarização: 2017-2023
<b>Objetivo Específico 4.2 – Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados</b>	
<b>4.2.1. Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC e Direção Regional de Estradas)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Elaboração de uma estratégia regional para a segurança rodoviária que estabeleça um conjunto de orientações para a redução da sinistralidade.
	Estimativa de investimento: € 80.000
	Calendarização: 2017
<b>4.2.2. Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC e Direção Regional de Estradas)
	<u>Entidade a envolver:</u> Municípios e escolas
	<u>Breve descrição:</u> Em estreita articulação com a estratégia regional para a segurança rodoviária deverá ser implementada uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária, contemplando ações diversas e dirigidas a diferentes público-alvo (e.g. campanhas de sensibilização para crianças e jovens, condutores e comunidade em geral; outras ações de sensibilização e formação).
	Estimativa de investimento: € 18.000
	Calendarização: 2017-2023
<b>4.2.3. Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional
	<u>Entidade a envolver:</u> Assembleia Legislativa Regional
	<u>Breve descrição:</u> Promoção das iniciativas legislativas que garantam a permanente conformidade do quadro legal com as melhores práticas e normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016-2023
<b>Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes</b>	
<b>Objetivo Específico 5.1 – Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado</b>	
<b>5.1.1. Atualização permanente do</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
<b>quadro legal do setor dos transportes</b>	<u>Entidade a envolver:</u> Assembleia Legislativa Regional
	<u>Breve descrição:</u> Promoção das iniciativas legislativas que garantam a permanente atualização do quadro legal do setor dos transportes, tendo em conta as especificidades regionais e as melhoras práticas nacionais e internacionais.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016-2023
Objetivo Específico 5.2 – Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada	
<b>5.2.1. Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes</b>	Entidade responsável: Governo Regional
	Entidade a envolver: --
	<u>Breve descrição:</u> Implementação de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes, identificando as ações necessárias à sua concretização.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016
<b>5.2.2. Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos</b>	Entidade responsável: Governo Regional
	Entidade a envolver: Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma através da sua dotação com os recursos humanos e tecnológicos necessários à operacionalização do modelo organizacional potenciador da eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes.
	Estimativa de investimento: € 177.600
	Calendarização: 2016-2020
<b>5.2.3. Criação de um observatório regional da mobilidade e dos transportes</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública), Operadores de TPR, Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Criação de um observatório regional com o objetivo de recolher e analisar a informação sobre a mobilidade e o sistema de acessibilidades e transportes da RAM e disseminar a informação permitindo avaliar de modo quantitativo os principais impactes do setor dos transportes e avaliar o nível de sucesso das medidas e ações que vão sendo implementadas e, desta forma, monitorizar permanentemente e oferta e procura.
	Estimativa de investimento: € 80.000
	Calendarização: 2016-2017

**Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes**

**Objetivo Específico 5.3 – Sustentabilidade financeira do setor melhorada**

<b>5.3.1. Criação da conta pública do sistema regional de transportes</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública), Municípios, Operadores de TPR
	<u>Breve descrição:</u> Elaboração e atualização permanente da conta pública do sistema regional de transportes, traduzida na implementação de um sistema de contabilidade analítica simplificado que permita apurar, a cada momento, a estrutura de custos e receitas globais do sistema regional de transportes.
	Estimativa de investimento: € 74.000
	Calendarização: 2017-2018
<b>5.3.2. Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública)
	<u>Breve descrição:</u> Realização de uma avaliação aprofundada sobre os modelos e as fontes de financiamento das diferentes responsabilidades que a RAM assume em matéria de transportes e mobilidade, a qual deverá contribuir para: (i) estimar de forma rigorosa as necessidades de financiamento, nomeadamente os montantes e a sua evolução anual a curto-médio prazo de acordo com a natureza dos investimentos/financiamentos; (ii) Avaliar as fontes de financiamento alternativas e complementares ao orçamento regional; (iii) avaliar a oportunidade e o interesse de constituição de fundos com verbas consignadas para objetivos específicos no que se refere ao financiamento do setor.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2017-2018
<b>5.3.3. Contratação dos serviços de transporte público rodoviário</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública), Governo da República e Municípios
	<u>Breve descrição:</u> Contratação dos serviços de transporte público rodoviário, em conformidade com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2017-2019
<b>5.3.4. Reestruturação da APRAM</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> APRAM
	<u>Breve descrição:</u> Reestruturação da APRAM garantindo a implementação de um modelo de organização e de gestão interna dos portos que permita tornar a APRAM numa empresa autossustentável do ponto de vista económico e financeiro, ao mesmo tempo que possibilitando o aumento da competitividade e eficiência do serviço portuário regional.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2016-2017

Objetivo Estratégico 2 – Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias	
Objetivo Específico 5.4 – Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira	
<b>5.4.1. Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente</b>	<u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> Governo Regional (Secretaria Regional do Ambiente e Recursos Naturais)
	<u>Breve descrição:</u> Promoção da articulação das políticas de transportes com as políticas nas áreas do ordenamento do território, energia e ambiente, através de: (i) implementação de um processo de formulação de políticas e de tomada de decisão que garanta uma efetiva articulação e concertação de políticas; (ii) promoção de ações de formação orientadas para os técnicos da área do planeamento e gestão do território; (iii) incentivo à adoção de uma nova abordagem dos transportes e mobilidade nos instrumentos de planeamento territorial.
	Estimativa de investimento: (não aplicável)
	Calendarização: 2017-2019
<b>5.4.2. Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável</b>	<u>Entidade responsável:</u> Municípios e Entidades Gestoras de Polos Geradores/ Atractores de Deslocações, Governo Regional (SRETC)
	<u>Entidade a envolver:</u> A definir em função do âmbito do plano
	<u>Breve descrição:</u> No âmbito desta medida preconiza-se: (i) a elaboração de um plano de mobilidade à escala regional; (ii) apoio à elaboração de planos de mobilidade urbana à escala municipal ou intermunicipal; (iii) incentivo à elaboração de PME; (iv) incentivo à elaboração de planos de mobilidade para equipamentos de ensino.
	Estimativa de investimento: € 720.000
	Calendarização: 2016-2020





## 6. MONITORIZAÇÃO DO PLANO

### 6.1. ENQUADRAMENTO

Com o PIETRAM, o Governo Regional da RAM fica dotado de um instrumento de planeamento estratégico onde constam dados atualizados sobre a mobilidade e o sistema de transportes e de um Plano de Ação onde constam um conjunto de ações e medidas a implementar, as quais deverão nortear a atuação dos vários agentes com responsabilidade nos processos de planeamento e gestão do sistema de transportes da RAM.

O processo de monitorização é assim uma ferramenta importante para avaliar os resultados da implementação das medidas e a pertinência da implementação das propostas do Plano de Ação.

O processo de monitorização é uma ferramenta-chave a três níveis, a saber:

1. **Acompanhamento**, através da definição de um conjunto de indicadores que permitam: (i) medir os progressos da implementação efetiva das ações propostas (monitorização da execução); (ii) avaliar o efeito das ações/medidas executadas (monitorização de impactes), (iii) avaliar o contributo das ações para a prossecução dos objetivos do PIETRAM;
2. **Gestão do plano**, através da elaboração de relatórios de acompanhamento que permitam avaliar o efeito associado à concretização das ações e a eventual necessidade de implementação de medidas corretivas, permitindo assim a correção de ações com fraca eficácia;
3. **Aprendizagem e melhoria na atuação**, através da constituição de um conjunto de procedimentos que permitam aprender com a experiência de implementação do plano e melhorar a compreensão do desempenho dos instrumentos utilizados.

Face ao exposto, pretende-se neste Capítulo:

- Definir a estrutura de acompanhamento e monitorização do PIETRAM;
- Definir um conjunto de indicadores e procedimentos de aquisição e tratamento da informação necessária para o seu cálculo;
- Definir um processo de *feedback* caso se venha a verificar a necessidade de implementação de medidas de correção.

### 6.2. ESTRUTURA DE ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

A concretização do conjunto de medidas preconizadas pelo PIETRAM envolve um conjunto alargado de entidades públicas e privadas, cujo envolvimento e participação ativa na implementação do Plano são determinantes para o seu sucesso.

Como tal, o Modelo de Governação do PIETRAM deverá assumir um cariz eminentemente interinstitucional em dois domínios complementares:

- *Domínio consultivo*, decorrente da necessidade de associar à implementação do Plano as várias entidades públicas das tutelas setoriais, municípios e entidades privadas com relevância no setor dos transportes e da mobilidade. Esta dimensão consultiva poderá ter dois níveis: um primeiro constituído pela Comissão Técnica de Planeamento e um segundo através da constituição do Conselho Consultivo do PIETRAM, envolvendo representantes das entidades anteriormente referidas.
- *Domínio operacional*, através da constituição de uma estrutura de natureza técnica, na dependência da SRETC (e.g. Núcleo Técnico do PIETRAM, devendo ser devidamente equacionada a sua articulação com o Observatório Regional da Mobilidade e dos Transportes, proposto no âmbito do Plano), que deverá acompanhar e monitorizar a implementação do PIETRAM: (i) estabelecendo os circuitos e as rotinas de recolha e receção da informação necessária para o acompanhamento e monitorização da implementação do PIETRAM; (ii) assegurando a produção regular dos indicadores selecionados e procedendo à elaboração de relatórios periódicos. Neste contexto deverá ser implementado um sistema de informação, construído e alimentado pelas diferentes entidades com responsabilidade na concretização do plano ou produtoras de informação estatística.

Os relatórios relativos ao acompanhamento e monitorização do PIETRAM deverão ser avaliados pela SRETC e pela Comissão Técnica de Planeamento, assegurando-se o acompanhamento do grau de concretização das diversas vertentes do Plano, dos seus objetivos e resultados. Algo que deverá permitir a introdução das alterações e ajustes que se mostrem necessários para corrigir e/ou inverter oportunamente tendências e efeitos indesejados.

### 6.3. INDICADORES DE MONITORIZAÇÃO

O processo de monitorização assenta, assim, sobre a constituição de um conjunto de indicadores que, devem:

- ser abrangentes e refletir os vários elementos e dimensões da mobilidade; e do sistema de transportes;
- ser facilmente compreensíveis por todos e simples na sua construção, utilizando uma metodologia replicável e não ambígua;
- ter em consideração a disponibilidade de dados existente, a facilidade e o custo de obtenção regular destes dados e a sua capacidade de operacionalização;
- permitirem aferir a sua evolução ao longo do tempo, de modo a comprovar a adequação do sistema de mobilidade e das medidas executadas aos objetivos estabelecidos no PIETRAM.

Os indicadores a monitorizar deverão assim permitir avaliar a implementação das medidas e ações propostas, bem como ir acompanhando a evolução dos principais indicadores de caracterização do sistema de transportes nas diferentes áreas temáticas que o caracterizam.

A seleção de indicadores que se apresentam neste capítulo teve ainda em consideração as variáveis analisadas em sede de Caracterização e Diagnóstico (de forma a permitir a realização de análises comparativas com a situação inicial), os objetivos a alcançar com a implementação do PIETRAM e as medidas/ações do plano de ação.

No processo de definição dos indicadores agruparam-se os mesmos em três categorias, cujo âmbito segue a proposta formalizada pelo “Regulamento Geral do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional e do Fundo de Coesão”, a saber:

- **Indicadores de realização**, medem o efeito direto e imediato do produto gerado por uma intervenção sobre os seus beneficiários, podendo ter um carácter material ou imaterial.
- **Indicadores de resultado**, medem o produto material, ou *output*, gerado diretamente pela atividade da intervenção, podendo ser expresso em unidades físicas ou monetárias.

Relativamente aos indicadores de realização e indicadores de resultado apresenta-se uma proposta de indicadores nos Quadro 6.1 e Quadro 6.2, estruturada por objetivos estratégicos, específicos e medidas.

#### 6.4. MONITORIZAÇÃO DA REALIZAÇÃO DAS AÇÕES

Como referido anteriormente, estes indicadores visam a execução das ações previstas no plano de ação do PIETRAM, pelo que deverão contemplar as seguintes três componentes:

- Controlo dos prazos de execução das ações;
- Controlo dos custos associados à execução das ações;
- Afetação dos recursos às várias ações.

Para que o sistema possa ser operacionalizado deverá ser elaborado um cronograma detalhado para as ações a serem implementadas no curto prazo, o qual deverá ser monitorizado com uma periodicidade adequada. Recomenda-se um acompanhamento trimestral/semestral a partir do momento em que se começa a planear a implementação das primeiras ações. Até lá, a periodicidade de monitorização poderá ser anual.

O cronograma deverá conter os seguintes elementos/indicadores:

- Designação da atividade;
- Duração;
- Designação da entidade responsável pela sua execução;
- Relações de sequencialidade (de que atividades esta depende para a sua execução e quais são as atividades que dela dependem);
- Estimativas de custo;
- Recursos envolvidos (tipo e qualificação).

No cronograma a implementar deverá ser dada particular importância a todas as atividades que contemplam processos decisórios. Para tal importa definir claramente todos os circuitos documentais e necessários à aprovação de ações, projetos e documentos, de modo a possibilitar um mais eficaz acompanhamento deste tipo de atividades.

Para cada uma das atividades definidas no cronograma deverão ser ainda definidos indicadores do grau de execução, os quais deverão ser passíveis de fácil verificação e servirão de base à atualização do executado

das várias atividades. No Quadro 6.1 apresentam-se os indicadores de realização a monitorizar e cujo objetivo é aferir sobre os ritmos de execução dos trabalhos.

Para além do cronograma deverá ser feito um mapa de controlo de custos o qual deverá incluir os seguintes itens:

- Tipo de contratação: empreitada, prestação de serviços ou fornecimento – consiste na definição do tipo de ação;
- Designação da ação;
- Estimativa Inicial de Custos;
- Preço Contratual;
- Executado Contratual.

Será de todo o interesse obter o cruzamento entre o cronograma a elaborar e os quadros de controlo de custos definidos. Deste modo será possível fazer uma correspondência entre eventuais desvios em termos de preço e prazo.

O processo de monitorização será constituído por relatórios de monitorização, os quais deverão possuir uma periodicidade adequada, semestral ou anual. Estes relatórios deverão incluir recomendações e medidas para correção dos desvios eventualmente detetados. O cronograma deverá ser avaliado com uma periodicidade que deverá no máximo ser anual, devendo preferencialmente ser semestral. Como resultado desta avaliação o cronograma poderá ou não ser reprogramado. O mesmo procedimento deverá ser feito relativamente às estimativas orçamentais.

Os relatórios mensais de monitorização deverão incluir obrigatoriamente informação sobre os seguintes tópicos:

- % de execução das diversas atividades;
- Justificação dos eventuais desvios verificados e identificação dos estrangulamentos
- Grau de realização das ações;
- Quantificação dos recursos realmente afetos às várias atividades em execução;
- Situação em termos de controlo de custos (atualização mensal do quadro de controlo de custos anteriormente definido);
- Cronograma do realizado – custo acumulado, tempo (em valor monetário face ao previsto inicial);
- Propostas de medidas para correção de eventuais desvios.

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

QUADRO 6.1 – INDICADORES DE REALIZAÇÃO

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
<b>Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM</b>					
<b>1.1. Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes</b>	1.1.1 Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Estratégia de desenvolvimento e programas de investimento para os portos principais elaborados	Nº	APRAM	1
	1.1.2 Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Inspeções periciais às infraestruturas portuárias realizadas	Nº	APRAM	3
	1.1.3 Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Planos de conservação e manutenção para os portos elaborados	Nº	APRAM	3
	1.1.4 Operacionalização da Janela Única Portuária	JUP atualizada para a versão 2	S/N	APRAM	1
	1.1.5 Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplano do Porto do Caniçal	Extensão de pavimento operacional	M <sup>2</sup>	APRAM	31 000 m <sup>2</sup>
<b>1.2. Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros</b>	1.2.1 Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias	Viabilidade económica de redução do valor e taxas portuárias	S/N	APRAM	---
	1.2.2 Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente	Indicadores de sustentabilidade do serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente	S/N	SRETC	1
	1.2.3 Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros	Ações de promoção da RAM como destino turístico aéreo realizadas	Nº	Fundo de Promoção e Marketing Turístico	5

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
				da RAM e APRAM	
<b>1.3. Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional</b>	1.3.1 Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo	Rotas de transporte aéreo criadas	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	2
	1.3.2 Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos	Parcerias estabelecidas	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	2
	1.3.3 Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira	Canais de rastreio instalados de passageiros e bagagem de mão	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	2 detetores de metais, 4 RX de bagagem, 1 RX de carga
		Salas construídas	Nº		1
		Áreas de restauração requalificadas	m²		n.d.
	1.3.4 Atualização e eventual revisão do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo	Observatório criado	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
		Procedimentos de recolha de informação estabelecidos	S/N		1
<b>Objetivo Estratégico 2 - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias</b>					
<b>2.1. Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura</b>	2.1.1 Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM	Estudo do modelo de gestão elaborado	Nº	APRAM	1
	2.1.2 Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias	Inspeções periciais realizadas	Nº	APRAM	9
	2.1.3 Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas	Infraestruturas reabilitadas	Nº	APRAM	9
	2.1.4 Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM	Intervenções de requalificação efetuadas	Nº	APRAM	9



PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
<b>2.2. Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas</b>	2.2.1 Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	Meses de operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	Nº	Governo Regional (SRETC)	12 meses
	2.2.2 Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo	Ligações semanais inter-ilhas nos períodos de Inverno e Verão IATA	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	n.d.
<b>2.3. Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada</b>	2.3.1 Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional	Extensão de infraestruturas da rede rodoviária regional construídas	km	Direção Regional de Estradas	24,6
	2.3.2 Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conetividade entre a rede regional e a rede local	Extensão de infraestruturas da rede rodoviária beneficiadas ou construídas	km	Direção Regional de Estradas, Municípios	n.d.
	2.3.3 Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional	Programa de manutenção das infraestruturas implementado	S/N	Orçamento Regional	1
<b>2.4. Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados</b>	2.4.1 Hierarquização da rede de transporte público rodoviário	Hierarquização da rede elaborada	Nº	Orçamento Regional	1
	2.4.2 Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário	Ações de formação realizadas	Nº	Governo Regional (SRETC)	1
		Procedimentos de contratualização dos serviços de TPR elaborados.	S/N		1
	2.4.3 Implementação de um sistema tarifário integrado	Sistema tarifário integrado criado e em vigor	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
2.4.4 Implementação de um sistema de bilhética	Operadores de TPR com sistema de	Nº	Governo Regional	Todos os	

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	integrada	bilhética integrada em funcionamento		(SRETC), Operadores de TPR	operadores de serviço público
	2.4.5 Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário	Novos terminais rodoviários construídos	Nº	Governo Regional (SRETC), Municípios	3
		Paragens de transbordo intervencionadas	Nº		30
	2.4.6 Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários	Paragens de transportes públicos rodoviárias requalificadas	Nº	Municípios, Operadores de TPR	200
	2.4.7 Implementação de um sistema integrado de informação ao público	Paragens/interfaces que disponibilizam informação ao público	Nº	Governo Regional (SRETC), Operadores de TPR	30
		Site de informação ao público criado.	S/N		1
	2.4.8 Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos da RAM	Extensão de eixos pedonais de acesso às interfaces/paragens intervencionados	m	Municípios.	n.d.
		Veículos de TPR com piso rebaixado em circulação	Nº	Operadores de TPR	150
	2.4.9 Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM	Imagem de marca criada	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
<b>Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana</b>					
<b>3.1. Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia</b>	3.1.1 Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana	Documento com diretrizes para a melhoria da mobilidade urbana elaborado	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
<b>3.2. Medidas de gestão da mobilidade implementadas no</b>	3.2.1 Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade	Lojas da mobilidade criadas	Nº	Governo Regional (SRETC), Municípios	5
		Loja virtual da mobilidade criada	S/N		1

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTONOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes	3.2.2 Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade	Quiosques eletrónicos instalados	Nº	Governo Regional (SRETC), Municípios	10
		Plataforma de <i>carpooling</i> em funcionamento	S/N		1
		Postos de <i>carsharing</i> instalados	Nº		4
		Aglomerados urbanos com estacionamento tarifado à superfície	Nº		5
		Aglomerados urbanos com sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano instalados	Nº		1
	3.2.3 Implementação de campanhas de sensibilização	Campanhas de sensibilização realizadas	Nº	Governo Regional (SRETC), Municípios	10
3.3. Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada	3.3.1 Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal	Extensão da rede pedonal estruturante construída/beneficiada	km	Municípios	n.d.
		Soluções mecanizadas instaladas	Nº		
		Extensão de “Zonas 30” implementadas	m		
	3.3.2 Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio	Extensão de percursos cicláveis construídos	km	Municípios	n.a.
		Parqueamentos para bicicletas criados	Nº		n.a.
		Sistemas de utilização partilhada	Nº		1

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
		implementados			
	3.3.3 Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano	Extensão de percursos acessíveis construídos/beneficiados	km	Municípios	n.a.
<b>3.4. Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada</b>	3.4.1 Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais	Extensão de eixos viários de ligação às plataformas logísticas e industriais construídos/beneficiados	km	Municípios e Direção Regional de Estradas	n.a.
	3.4.2 Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana	Projetos-piloto no domínio da logística urbana implementados	Nº	Governo Regional (SRETC), Municípios	1
		Centros urbanos dotados de regulamento de cargas e descargas	Nº		3
<b>Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes</b>					
<b>4.1. Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada</b>	4.1.1 Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias	Novos veículos de TPR de passageiros	Nº	Operadores de TPR	160
		Novos veículos de mercadorias		Operadores de transporte de mercadorias	n.a.
	4.1.2 Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte	Critérios de eficiência energética e ambiental estabelecidos e em vigor	S/N	Governo Regional, AREAM.	1
	4.1.3 Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros	Relatórios de monitorização do desempenho do sistema	Nº	Governo Regional, AREAM	10 (1/ano)
	4.1.4 Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica	Campanhas de sensibilização ambiental e educação cívica	Nº	Governo Regional, AREAM, Municípios	5
<b>4.2. Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados</b>	4.2.1 Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária	Estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária aprovada	S/N	Direção Regional de Estradas	1
	4.2.2 Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária	Campanhas de sensibilização e prevenção rodoviária efetuadas	Nº	Direção Regional de Estradas, Municípios	5 (uma de 2 em 2 anos)

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	4.2.3 Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção	Normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção adotadas	S/N	Governo Regional	n.a.
<b>Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes</b>					
<b>5.1. Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado</b>	5.1.1 Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes	Ações periódicas da legislação do setor dos transportes e <i>benchmarking</i> face a soluções diferentes ao nível nacional e internacional com vista a identificar potencial de melhorias	Nº	Governo Regional (SRETC)	n.d.
		Ações de auscultação dos <i>stakeholders</i> públicos e privados no sentido de identificar potencial de melhoria no quadro normativo	Nº	Governo Regional (SRETC)	2
<b>5.2. Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada</b>	5.2.1 Definição de um novo modelo organizacional para o setor dos transportes	Modelo organizacional definido	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
	5.2.2 Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos	Técnicos contratados	Nº	Governo Regional (SRETC)	3
		Ações de formação realizadas	Nº		7
		Investimento em recursos tecnológicos ( <i>hardware</i> e <i>software</i> )	€		80.000€
5.2.3 Criação de um Observatório Regional da Mobilidade e Transportes	Observatório Regional da Mobilidade e dos Transportes constituído	S/N	Governo Regional (SRETC)	6	

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir	
<b>5.3. Sustentabilidade financeira do setor melhorada</b>	5.3.1 Criação da conta pública do sistema regional de transportes	Conta pública do sistema regional de transportes elaborada	S/N	Governo Regional (SRETC), Municípios, Operadores de TPR, Direção Regional de Estradas, Forças de Segurança	1	
	5.3.2 Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes	Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes elaborado	S/N	Governo Regional (SRETC)	1	
	5.3.3 Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário	Procedimentos adotados com vista à aplicação das regras relativas ao período transitório		S/N	Governo Regional (SRETC)	1 (até 3/12/2019)
		Fontes de financiamento do serviço público de transporte de passageiros identificadas e eventuais medidas legislativas/regulamentares aprovadas		S/N	Governo Regional (SRETC)	1
		Contratos de serviço público de transporte de passageiros definidos		S/N	Governo Regional (SRETC)	1
		Procedimentos de adjudicação de contratos de serviço público de transporte de passageiros concluídos		S/N	Governo Regional (SRETC)	1 (até 3/12/2019)
	5.3.4 Reestruturação da APRAM	Reestruturação da APRAM implementada		S/N	Governo Regional (SRETC)	1
<b>5.4. Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira</b>	5.4.1 Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente	Mecanismos de articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente definidos	S/N	Governo Regional (SRETC), Municípios	1	
	5.4.2 Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável	Plano de mobilidade sustentável regional elaborado	Nº	Governo Regional (SRETC)	1	

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
		Planos de mobilidade urbana sustentável elaborados	Nº	Municípios	3
		Escolas com planos de mobilidade elaborados	Nº	Municípios, Escolas	5
		Polos geradores/attractores de deslocações com planos elaborados	Nº	Municípios, Polos geradores/attractores de viagens	5



## 6.5. MONITORIZAÇÃO DO RESULTADO DAS AÇÕES

O sistema de monitorização dos resultados das ações deverá permitir avaliar o contributo das ações para o alcance dos objetivos do PIETRAM. Recomenda-se a monitorização anual dos indicadores de resultado. Para a monitorização destes indicadores, recomenda-se a elaboração de um formulário em que conste: os objetivos do plano, a designação dos indicadores, a métrica, fontes de informação consultadas, metas a atingir e os valores calculados.

QUADRO 6.2 –INDICADORES DE RESULTADO

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
<b>Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM</b>					
<b>1.1. Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes</b>	1.1.1. Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Valor do investimento ou % de investimento realizado	€/%	APRAM	n.d.
	1.1.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Propostas de intervenção para a reabilitação das infraestruturas portuárias elaboradas	Nº	APRAM	3
	1.1.3. Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo	Intervenções de conservação e manutenção de infraestruturas e equipamentos portuários realizadas.	Nº	APRAM	----
	1.1.4. Operacionalização da Janela Única Portuária	Agentes ligados através da JUP	%	APRAM	100%
	1.1.5. Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplano do Porto do Caniçal	Incidentes/avaria de equipamentos	Nº	APRAM	-50%
<b>1.2. Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros</b>	1.2.1. Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias	Regulamento de tarifas portuárias revisto	S/N	APRAM	1
	1.2.2. Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre	Decisão sobre o restabelecimento da ligação de um serviço de transporte marítimo entre a RAM e o Continente	S/N	Governo Regional (SRETC),	1

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	a RAM e o Continente				
	1.2.3. Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros	Escalas de navios cruzeiro	%	Fundo de Promoção e Marketing Turístico da RAM e APRAM	+20%
		Passageiros de cruzeiro em trânsito			
<b>1.3. Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional</b>	1.3.1. Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo	Movimento de aviões das novas rotas nos aeroportos da RAM	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	----
		Destinos diretamente ligados aos aeroportos da RAM			
	1.3.2. Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos	Passageiros movimentados nas novas ligações aos mercados prioritários	%	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	5% do total pax movimentados nos aeroportos da RAM
	1.3.3. Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira	Nível de satisfação relativamente ao tempo de espera nas áreas dos canais de rastreio de passageiros e bagagem de mão	pontos	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	4,20 (escala de 1 a 5)
		Nível de satisfação dos passageiros quanto às áreas de embarque, restauração e <i>dutyfree</i>	pontos		4,20 (escala de 1 a 5)
	1.3.4. Atualização e eventual revisão do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo	Relatórios de acompanhamento elaborados	Nº	Governo Regional (SRETC)	8

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
Objetivo Estratégico 2 - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias					
<b>2.1. Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura</b>	2.1.1. Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM	Novo modelo de gestão dos portos secundários da RAM implementado	S/N	APRAM	n.a.
	2.1.2. Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	2.1.3. Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas	Movimento de embarcações nos portos secundários	%	APRAM	+20%
		Movimento de passageiros nos portos secundários			
	2.1.4 Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas	Operadores por porto secundário/marinas	%	APRAM	+20%
Embarcações por porto secundário/marinas					
<b>2.2. Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas</b>	2.2.1 Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas	Passageiros transportados pela linha regular de transporte marítimo inter-ilhas	Nº	Governo Regional (SRETC)	+3%
	2.2.2. Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo	Passageiros transportados nas ligações inter-ilhas nos períodos de Inverno e Verão IATA	Nº	ANA Aeroportos de Portugal, S.A./VINCI Airports	+5%
<b>2.3. Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada</b>	2.2.3. Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional	Tempo médio de ligação entre as sedes de concelho	min	Direção Regional de Estradas	-156 min
		Tempo médio de ligação das sedes de concelho ao Aeroporto do Funchal	min	Direção Regional de Estradas	-30 min
	2.3.4 Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da	Tempo médio de ligação entre as sedes de concelho e um nó de acesso	min	Direção Regional de Estradas, Municípios	n.a.

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	conetividade entre as redes regional e local	à rede rodoviária regional			
	2.3.5 Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional	Extensão de infraestruturas da rede rodoviária beneficiadas ou construídas	km	Direção Regional de Estradas	----
<b>2.4. Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados</b>	2.4.1 Hierarquização da rede de transporte público rodoviário	Passageiros transportados por ano na rede de TPR	%	Operadores de TPR	+10%
	2.4.2 Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário	Contratos públicos efetuados	%	Governo Regional (SRETC)	100% dos serviços TPR
	2.4.3. Implementação de um sistema tarifário integrado	Utilizadores por título de transporte intermodal	%	Operadores de TPR	60% dos pax TPR
	2.4.4. Implementação de um sistema de bilhética integrada	Carreiras de TPR com bilhética integrada	Nº	Governo Regional (SRETC), Operadores de TPR	60%
	2.4.5 Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário	Índice de satisfação dos utentes quanto às condições de intermodalidade	pontos	Governo Regional (SRETC), Municípios	4 (escala de 1 a 5)
	2.4.6. Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários	Índice de satisfação dos utentes quanto às condições de intermodalidade	pontos	Municípios, Operadores de TPR	4 (escala de 1 a 5)
	2.4.7. Implementação de um sistema integrado de informação ao público	Consultas realizadas nos quiosques eletrónicos e no site de <i>internet</i>	Nº	Governo Regional (SRETC), Operadores de	----

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
				TPR	
	2.4.8 Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos	Passageiros com mobilidade reduzida transportados	Nº	Operadores de TPR	----
	2.4.9 Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM	Passageiros transportados na rede de TPR	Nº/ano	Governo Regional (SRETC)	+10%
<b>Objetivo Estratégico 3 – Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana</b>					
<b>3.1. Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia</b>	3.1.1 Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
<b>3.2. Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes</b>	3.2.1 Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade	Utilizadores das lojas de mobilidade	Nº/ano	Governo Regional (SRETC), Municípios	20% dos utilizadores de TPR
	3.2.2 Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade	Inscrições no site do <i>carpooling</i>	Nº/ano	Governo Regional (SRETC)	----
		Reservas de veículos de <i>carsharing</i>	Nº/ano	Governo Regional (SRETC), Municípios	----
		Taxa de ocupação das áreas de estacionamento tarifado e parques	%	Municípios	80% de ocupação
	3.2.3 Implementação de campanhas de sensibilização	Quota de utilização do TP e dos modos suaves	%	INE, Municípios	20% (+5,5%) – pé 35% (+10%) - Autocarro
<b>3.3. Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada</b>	3.3.1 Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal	Quota de utilização do modo pedonal	%	INE, Municípios	20% (+5,5%) – pé
	3.3.2. Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio	Quota de utilização do modo ciclável	%	INE, Municípios	5%
		Utilizadores do(s) sistema(s) de utilização partilhada de bicicletas	Nº	Municípios	----

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	3.3.3 Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano	Quota de utilização do modo pedonal	Nº	INE, Municípios	20% (+5,5%) – pé
<b>3.4. Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada</b>	3.4.1 Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais	Tempo médio de ligação em veículo pesado entre os polos logísticos e industriais e o Porto do Caniçal	min	Governo Regional (SRETC), Municípios	----
	3.4.2 Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana	Veículos de menores dimensões e “amigos do ambiente” utilizados na distribuição urbana	Nº	Municípios	5 veículos
<b>Objetivo Estratégico 4 – Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes</b>					
<b>4.1. Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada</b>	4.1.1 Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias	Poupança de energia primária nas frotas de transportes públicos	TEP	Operadores de transporte de passageiros; AREAM	412
	4.1.2 Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte	Poupança de energia primária nas frotas de transportes	TEP	Governo Regional, AREAM.	412
	4.1.3 Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros	Economias de energia nos projetos do setor dos transportes	Tep/ano	Governo Regional, AREAM	412
	4.1.4 Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica	Economias de energia nos projetos do setor dos transportes	Tep/ano	Governo Regional, AREAM, Municípios	412

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
<b>4.2. Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados</b>	4.2.1 Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária	Acidentes e vítimas por veic./km	Nº/veic.km	Direção Regional de Estradas, Concessionárias Rodoviárias	- 10%
	4.2.2 Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária	Acidentes e vítimas por veic./km	Nº/veic.km	Direção Regional de Estradas, Concessionárias Rodoviárias	- 10%
	4.2.3 Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção	n.a	n.a.	n.a.	n.a.
<b>Objetivo Estratégico 5 – Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes</b>					
<b>5.1. Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado</b>	5.1.1 Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes	Medidas legislativas ou regulamentares no setor dos transportes implementadas	Nº	Governo Regional (SRETC)	---
<b>5.2. Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada</b>	5.2.1 Definição de um novo modelo organizacional para o setor dos transportes	Novo modelo implementado	S/N	Governo Regional (SRETC)	1
	5.2.2 Reforço da capacidade institucional da RAM no plano dos recursos humanos e tecnológicos	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	5.2.3 Criação de um Observatório Regional da Mobilidade e Transportes	Relatórios de acompanhamento elaborados	Nº	Governo Regional (SRETC)	10 (1/ano)
<b>5.3. Sustentabilidade financeira do setor melhorada</b>	5.3.1 Criação da conta pública do sistema regional de transportes	Racionalização de custos com o sistema de transportes	%/€	Governo Regional (SRETC), Municípios, Operadores de TPR, Direção Regional de Estradas	-10%
	5.3.2 Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de	Novo modelo de financiamento implementado	S/N	Governo Regional (SRETC)	1



PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Volume II

Objetivo Específico	Medida	Indicador	Métrica	Entidade de recolha dos dados	Meta a atingir
	transportes				
	5.3.3 Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário	Serviços de TPR contratualizados	%	Governo Regional (SRETC)	100% serviços TPR
	5.3.4 Reestruturação da APRAM	Resultados líquidos anuais da APRAM	€/ano	Governo Regional (SRETC)	-----
<b>5.4. Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira</b>	5.4.1 Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
	5.4.2 Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável	Trabalhadores abrangidos por Planos de Mobilidade Sustentável	Nº	Polos geradores/attractores	----
		Implementação das medidas dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável	%	Governo Regional (SRETC)	70%
		Alunos abrangidos por Planos de Mobilidade Sustentável	Nº	Municípios, Escolas	----



## **Anexo I - ANTECEDENTES DA FASE DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO**



## ANEXO I

### 1. ANTECEDENTES DA FASE DE CARATERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

Os trabalhos realizados sobre o sistema regional de TPR há pouco mais de uma década<sup>1</sup> apontam para um conjunto de debilidades que, na atualidade, se mantêm praticamente inalteradas, a saber:

- A oferta de transporte encontra-se ainda “estruturada numa ótica de operador, com segmentação territorial baseada nas suas áreas de concessão e sem a devida articulação entre as redes de ofertas de operadores interurbanos distintos”.

Como é possível observar na Figura 1.1, esta questão mantém-se na atualidade, pese embora se perspetive poder ser alterada com a entrada em vigor do RJSPTP, o qual estabelece como prazo limite para a manutenção dos atuais regimes de exploração dezembro de 2019;

FIGURA 1.1 – REDE DE TPR ATUAL – SERVIÇOS INTERURBANOS



Fonte: Modelo de transportes do PIETRAM

- A oferta atual “não se encontra padronizada, existindo dentro de cada carreira alterações sistemáticas de horários e percursos ao longo do dia e/ou da semana que dificultam a memorização da oferta disponível”. Tal mantém-se patente no diagnóstico realizado no âmbito do PIETRAM, em que das 67 carreiras que

<sup>1</sup> TIS.pt, “Estudo do Sistema Regional de Transportes Públicos Coletivos de Passageiros entre o Funchal e os restantes pontos da Ilha – Relatório Final”, outubro 2002 (realizado sob a responsabilidade da Secretaria Regional do Equipamento Social e Transportes – Direção Regional dos Transportes Terrestres).

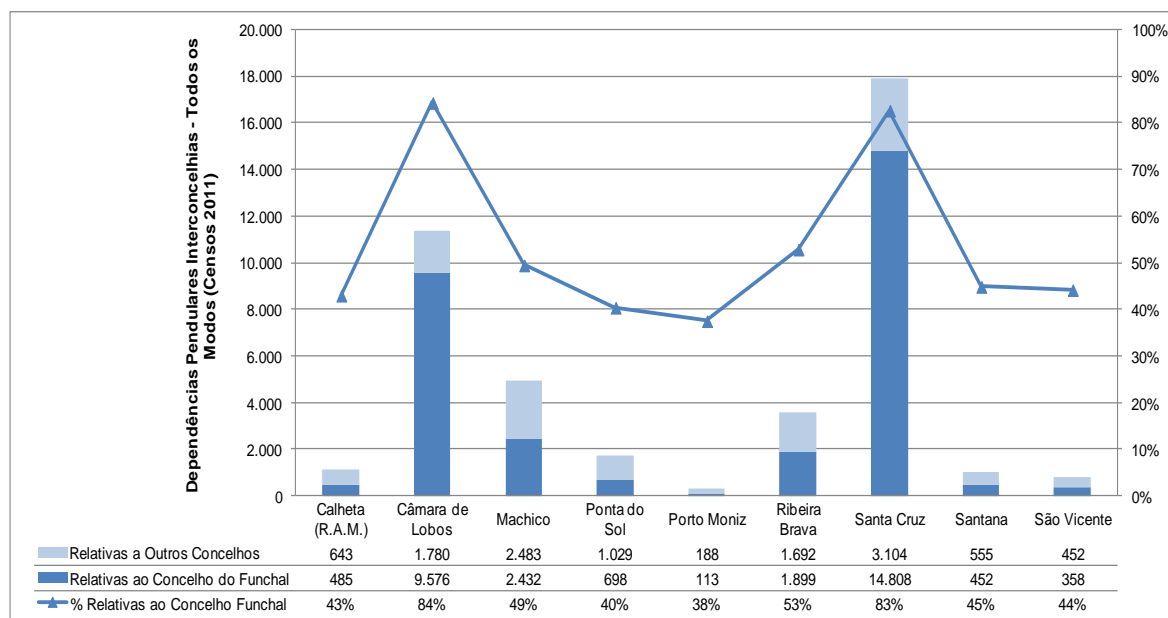
sustentam os serviços interurbanos da área em estudo, apenas 12 correspondem a situação de percurso único. Em termos globais é possível identificar 372 percursos distintos num dia útil (Quadro 1.1).

- A oferta atual apresenta uma “estrutura radial, com a maioria das carreiras a terem como início ou fim a cidade do Funchal (...) continuando a grande maioria das carreiras a utilizar as vias antigas e a servir de forma indiscriminada (não hierarquizada) todos os lugares ao longo do seu percurso”.

De facto, as análises efetuadas sobre a rede atual de TPR apontam para que do total de percursos identificados apenas um quarto (89 percursos de um total de 372 percursos identificados em dia útil) não possuem origem ou destino na cidade do Funchal. Em termos do número de serviços proporcionados estes correspondem a apenas cerca de 10% da oferta total de dia útil e perto de 8% da oferta de cada período de ponta (Quadro 1.1).

Note-se, porém, que a estrutura de rede corresponde à generalidade das linhas de desejo das dependências pendulares interconcelhias (deslocações casa-trabalho/escola em todos os modos), que apontam claramente para o concelho do Funchal como um dos extremos da viagem (Figura 1.2). De facto, sendo possível associar a este território concelhio cerca de três quartos das dependências pendulares identificadas na Ilha da Madeira no último momento censitário.

FIGURA 1.2 – DEPENDÊNCIAS PENDULARES INTERCONCELHIAS – TODOS OS MODOS



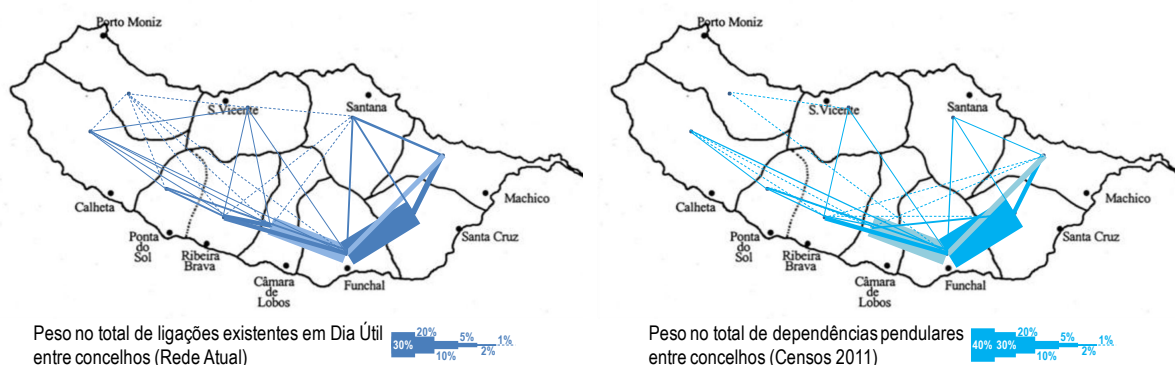
Fonte: INE, Censos RAM 2011

Observa-se igualmente na Figura 1.3 a consonância entre a distribuição da oferta em TPR (número de serviços em dia útil) e as relações pendulares interconcelhias contemplando as deslocações casa-trabalho/escola em todos os modos de transporte. Nessa figura apenas se identificam as relações com alguma relevância (superiores a 0.5% do total), sendo que as principais diferenças se colocam para os pares concelhios de menor expressão, a saber:

- Santa Cruz – Ribeira Brava, que possuem ainda alguma expressão em termos de dependências pendulares, mas cujas ligações em TPR se processam em interligação no Funchal. O mesmo sucede relativamente aos pares com extremo em Machico e Ribeira Brava ou Câmara de Lobos, ainda que estes detenham uma expressão próxima de residual;

- Com extremo em concelhos do setor norte (Santana, São Vicente ou Porto Moniz) e os concelhos do setor sudoeste (Ponta do Sol, Ribeira Brava e Câmara de Lobos), em que pese embora existam ligações (ainda que com baixa expressão), não se detetam relações pendulares com alguma relevância. Situação semelhante observa-se relativamente ao par Santana – São Vicente.

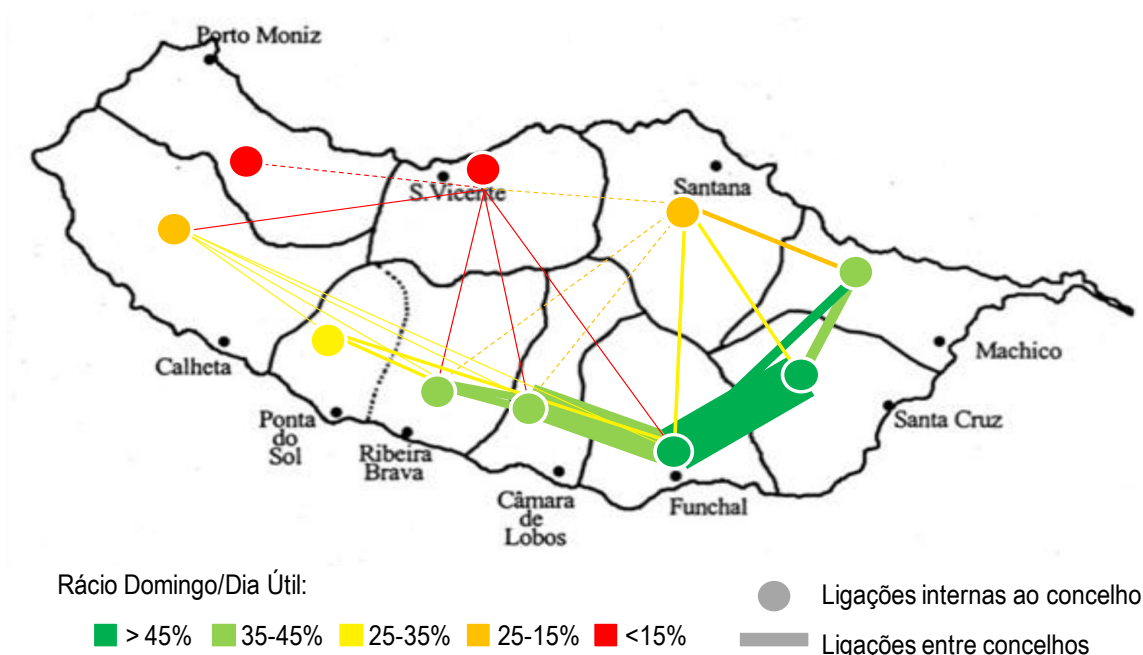
FIGURA 1.3 – ADEQUAÇÃO DA ESTRUTURA DE OFERTA TPR INTERURBANO ATUAL ÀS DEPENDÊNCIAS PENDULARES TOTAIS



Fonte: Modelo de transportes do PIETRAM

Um outro aspeto importante prende-se com as reduções de oferta observadas para o período de fim-de-semana (Figura 1.4), e que empiricamente se estendem aos períodos não letivos.

FIGURA 1.4 – REDUÇÕES DE OFERTA AO FIM-DE-SEMANA (RÁCIO LIGAÇÕES DIA ÚTIL/DOMINGO)



Fonte: Modelo de transportes do PIETRAM



QUADRO 1.1 - SÍNTESE DA OFERTA ATUAL – SERVIÇOS INTERURBANOS

Operador	N.º Carreira	Origem/Destino	N.º variantes (ida/volta)	N.º percursos distintos em dia útil (ida+volta)		N.º circulações em dia útil (ida+volta)		
				Total	Com extremo na cidade do Funchal	Total – Dia Útil	PPM Dia Útil (07h00-10h00)	PPT Dia Útil (17h00-20h00)
Companhia de Carros de S. Gonçalo	56	Funchal / Santana	(6/5)	8	6	10	2	4
	77	Funchal / Santo da Serra	(2/2)	3	3	14	4	5
	81	Funchal / Curral das Freiras	(6/5)	10	10	35	11	8
	85	Funchal / Boqueirão (via Palheiro Ferreiro)	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	2	1	0
	103	Funchal / Arco de São Jorge	(7/6)	8	8	8	3	3
	110	Funchal / Boqueirão (via Caniço)	(4/5)	6	6	10	3	2
	111	Funchal / Achadinha (via Ribeirinha)	(4/2)	6	6	17	7	4
	112	Funchal / Rochão de Cima	(2/1)	3	2	6	2	2
	113	Camacha / Santa Cruz (via Gaula)	(2/2)	4	0	12	4	2
	114	Funchal / Nogueira	(3/6)	6	6	33	9	7
	129	Funchal / Camacha	(9/7)	13	13	42	11	12
	138	Funchal / São Jorge	(2/2)	4	4	4	1	2
	Empresa de Automóveis do Caniço	2	Funchal / Tendeira	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	40	9
87		Eiras - Funchal (Via Zona Industrial)	(2/2)	4	4	23	8	6
88		Eiras / Vargem	(1/1) <sup>a</sup>	2	0	3	1	0
109		Moinhos (Fontes) / Funchal	(3/3)	6	4	16	4	5
109A		Moinhos (Adufa) / Funchal	(2/2)	4	2	7	2	1
136		Vargem (Mãe de Deus) / Funchal (Via Garajau)	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	5	4	1
155		Ponta da Oliveira / Funchal	(3/3)	6	6	50	14	13
157		Reis Magos / Funchal (Via Garajau)	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	2	0	1
SAM – Sociedade de Automóveis da Madeira	20	Funchal / Santo da Serra	(4/6)	10	4	20	9	5
	23	Machico / Funchal	(3/0)	3	2	4	2	0
	25	St.ª Cruz / S. Serra <sup>c</sup>	(1/0) <sup>ab</sup>	-	-	-	-	-
	53	Funchal / Faial	(4/3)	7	7	13	3	5
	60	Funchal / Boqueirão	(1/1) <sup>b</sup>	2	2	7	3	2
	78	Funchal / Faial via St.º da Serra e Portela	(2/0)	1	0	1	0	1
	111	Funchal / Salão / Achada	(1/1) <sup>a</sup>	1	1	1	0	1
	113	Funchal / Machico / Caniçal / Baía D' Abra	(6/6)	12	6	35	12	7
	113RS	Funchal / Machico / Ribeira Seca	(4/4)	8	6	24	6	6
	128	Funchal / Moinhos (St.ª Cruz)	(1/1) <sup>a</sup>	1	1	3	2	1
	130	Machico / Água Pena	(1/0) <sup>b</sup>	1	0	3	0	0
	156	Funchal / Marroços	(3/3)	6	4	20	7	2
	201	Machico / Ribeira Seca	(1/0) <sup>ab</sup>	1	0	3	0	0
	202	Machico / Marroços	(2/0) <sup>b</sup>	1	0	1	0	0
	203	St.ª Cruz / Boqueirão	(1/1) <sup>a</sup>	2	0	20	5	6
	204	St.ª Cruz / Salão - Achada	(2/2)	4	4	12	3	3
205	Moinhos / Santa Cruz	(2/2)	4	0	16	4	3	
207	Porto Cruz/Escola	(2/0) <sup>b</sup>	2	0	4	1	1	
208	Funchal / Marroços / P.Cruz / Moinhos	(5/5)	10	9	20	5	7	
RODOESTE	1	Funchal / Ponte dos Frades	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	2	0	0
	3	Funchal / Fajã das Galinhas	(4/8)	12	12	23	5	6
	4	Funchal / Ponta do Sol	(2/1)	3	3	3	0	0
	6	Funchal / Arco de São Jorge	(6/8)	14	11	17	7	5

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTONOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo I

Operador	N.º Carreira	Origem/Destino	N.º variantes (ida/volta)	N.º percursos distintos em dia útil (ida+volta)		N.º circulações em dia útil (ida+volta)			
				Total	Com extremo na cidade do Funchal	Total – Dia Útil	PPM Dia Útil (07h00-10h00)	PPT Dia Útil (17h00-20h00)	
	7	Funchal / Ribeira Brava	(7/5)	12	11	32	10	7	
	8	Funchal / Madalena do Mar	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	2	0	0	
	27	Funchal / Preces, Limoeiro e Caldeira	(7/9)	15	15	35	9	6	
	80	Funchal / Porto Moniz	(1/1) <sup>a</sup>	2	2	2	0	1	
	96	Funchal / Jardim da Serra até Corrida	(14/19)	33	33	62	20	23	
	100	Ribeira Brava / Serra d'Água	(2/1)	2	0	3	0	1	
	107	Funchal / Raposeira	(1/2)	3	3	3	1	1	
	115	Funchal / Estreito da Calheta	(2/1)	3	3	3	1	2	
	123	Funchal / Campanário	(2/2)	3	3	3	1	1	
	127	Ribeira Brava / Boa Morte até Terreiros	(8/5)	13	0	18	6	4	
	137	Funchal / Castelejo via Covão	(8/8)	16	16	49	14	14	
	139	Funchal / Santa (via São Vicente)	(3/3)	6	6	7	3	4	
	142	Funchal / Ponta do Pargo	(3/2)	5	5	6	3	2	
	146	Funchal / Carvalhal	(3/3)	6	5	7	4	2	
	148	Funchal / Boa Morte	(1/2)	2	2	4	1	1	
	150	Santa / São Vicente	(3/3)	5	4	5	2	1	
	154	Funchal / Fontainhas via Furneira, Francelheira e Cabo Girão	(5/7)	12	11	13	6	5	
	158	Centro de C. Lobos / Estreito C. Lobos	(5/0) <sup>b</sup>	5	0	11	4	2	
	159	Centro de C. Lobos / Fontes	(3/0) <sup>b</sup>	1	0	1	0	1	
	160	Centro de C. Lobos / Castelejo	(5/0) <sup>b</sup>	3	0	3	2	1	
	161	Centro de C. Lobos / Jardim da Serra	(6/0) <sup>b</sup>	2	0	4	0	1	
	162	Centro de C. Lobos / Corrida	(4/4)	6	0	6	0	2	
	163	Vila da Calheta / Estrela da Calheta	(4/2)	4	0	5	2	1	
	164	Vila da Calheta / Vila da Calheta	(5/0) <sup>b</sup>	3	0	8	4	2	
a - percurso único; b - circular; c - não existente em dia útil; d - serviço específico				<b>TOTAL</b>	<b>372</b>	<b>283</b>	<b>883</b>	<b>267</b>	<b>232</b>
				<b>TOTAL SEM EXTREMO FUNCHAL</b>		<b>85</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	

Fonte: Operadores de TPR da RAM

No âmbito do PIETRAM apresenta-se uma proposta de hierarquização da rede de TPR tendo por base os princípios já consensualizados no contexto dos trabalhos que a Região tem vindo a desenvolver, uma vez que as premissas que os suscitaram mantêm a sua atualidade. Acresce ainda, enquanto desafio para a elaboração dessa tarefa, a entrada em vigor do novo RJSPTP (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho).

## 2. REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

---

A entrada em vigor do novo RJSPTP (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho), vem alterar de forma substancial a lógica de gestão atual das redes TPR, aumentando as responsabilidades e competências dos municípios e regiões neste domínio.

Este diploma estabelece, por um lado, a possibilidade de criação de serviços de transporte flexíveis – permitindo assim uma melhor adequação da oferta a situações de procura mais rarefeita – e estabelece, por outro lado, os níveis mínimos de serviço para os serviços públicos de transporte de passageiros (que tendencialmente implicam um maior esforço na dotação de oferta de TPR). Em consonância com o Anexo do RJSPTP a que se refere o Art.º 14.º deste diploma, os níveis mínimos de serviço são estabelecidos mediante os seguintes critérios, cujos principais indicadores se quantificam no Quadro 2.1:

- **Cobertura territorial** – que, relacionando-se com a amplitude geográfica e com a conetividade interna assegurada pelos serviços públicos de transporte, visa especificar em que medida a rede em operação permite estabelecer ligações entre as diversas zonas da área geográfica em apreço. Requer assim de forma simplificada que:
  - Todos os locais com população superior a 40 habitantes devem ter acesso a serviço público de transporte de passageiros (...) que assegure a sua conexão direta ou através de transbordos à sede de município respetivo e aos principais serviços públicos de referência de nível municipal;
  - Todas as sedes de concelho pertencentes a uma mesma comunidade intermunicipal/área metropolitana deverão encontrar-se conectadas entre si.
- **Cobertura temporal** – que relacionando-se com a amplitude horária e ritmo de funcionamento, visam especificar em que medida o período horário de funcionamento, bem como a distribuição horária do serviço ao longo do dia cobre satisfatoriamente as necessidades de deslocação das populações. Define assim o número mínimo de ligações a assegurar no PPM e PPT:
  - Nas duas situações acima enunciadas – conexões entre sedes de concelho de uma mesma comunidade e entre lugares de um mesmo município relativamente à sua sede de concelho/equipamentos de referência;
  - Internamente aos perímetros urbanos, discriminando neste caso também duas circunstâncias (com população superior e inferior a 50.000 habitantes).
- **Comodidade** – que, relacionando-se com o grau de conforto oferecido pelo serviço público de transporte de passageiros, visa especificar em que medida a rede permite estabelecer ligações diretas entre as diversas zonas da área geográfica em apreço (minimizando o número de transbordos necessários) e articula de forma conveniente os diferentes serviços prestados, designadamente em termos de coordenação de horários. Estabelece assim:
  - o número máximo de transbordos permitido nas conexões entre sedes de concelho da mesma área geográfica e suas ligações intraconcelhias;
  - o tempo médio de transbordo permitido nessas situações (este requisito estende-se igualmente de forma diferenciada às ligações internas a perímetros urbanos).

- **Dimensionamento do Serviço** – critério que se relaciona com a adequação da capacidade oferecida pelo serviço público de transporte de passageiros relativamente à procura. Neste caso toma como limite ocupações iguais ou inferiores ao número de lugares (em pé e sentados) disponibilizados pelos veículos, limitando a consideração de lotação em pé a situações específicas em função do modo, tipo de percurso e velocidade praticada;
- **Informação ao Público** – critério que se prende com o nível de informação prestada sobre o serviço de transporte de passageiros disponível, requerendo que em todos os pontos de acesso à rede seja disponibilizada informação clara e adequada nomeadamente quanto ao serviço público de transporte de passageiros oferecido nesse ponto, rede em que se insere e condições de articulação, tarifas e títulos vigentes na rede, direitos/deveres a observar e cláusulas contratuais aplicáveis ao contrato de transporte entre operador e passageiro

**QUADRO 2.1 – SÍNTESE DOS REQUISITOS MÍNIMOS DE SERVIÇO ESTABELECIDOS PELO RJSPT**

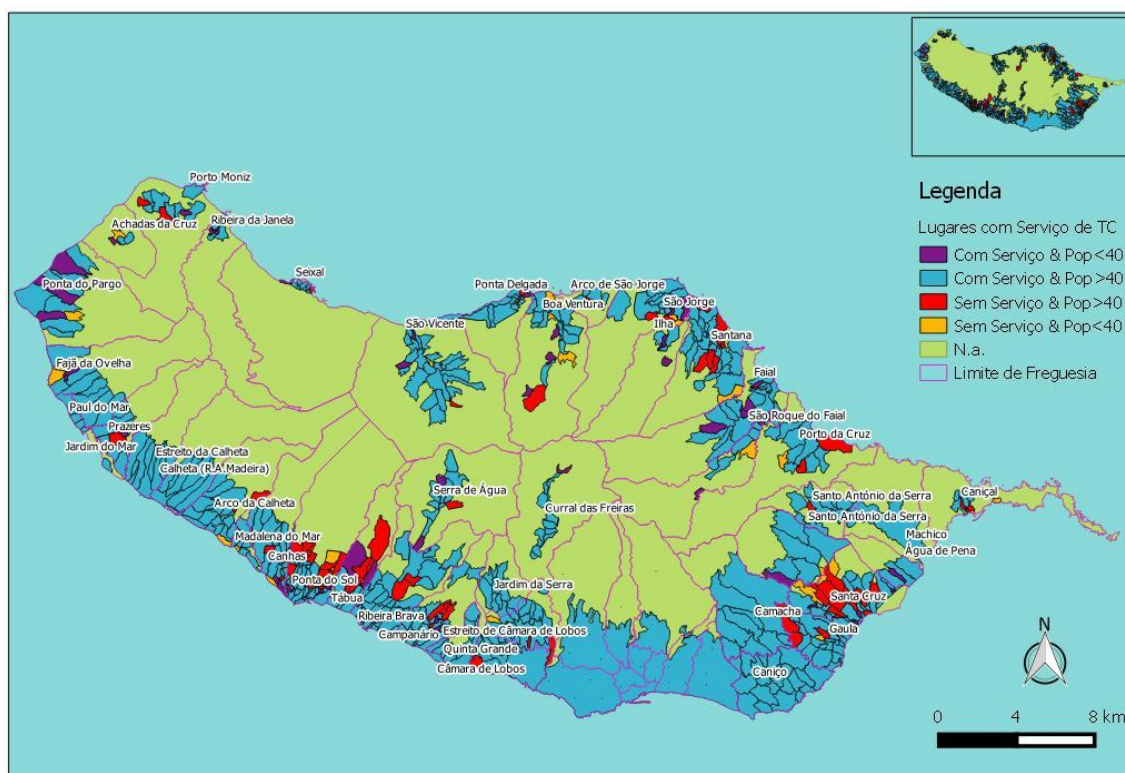
	Contexto Urbano		Contexto Extraurbano	
	Perímetros Urbanos > 50.000 hab.	Perímetros Urbanos < 50.000 hab.	Ligações entre sedes de concelho	Ligações entre lugares e sede de concelho
<b>Cobertura Territorial</b>	Todos os lugares com população superior a 40 habitantes devem ter acesso a serviço público de transporte		Todas as sedes de concelho da área geográfica conectadas entre si	Todos os lugares com população superior a 40 habitantes conectados com a sua sede de concelho e aos principais equipamentos e serviços públicos de referência de nível municipal
<b>Cobertura Temporal</b> (válido para todos os dias úteis do ano)	Duas circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e férias escolares; Uma circulação por hora no corpo do dia durante todo o ano	(a definir caso a caso)	Mínimo uma ligação por sentido no PPM e PPT	Pelo menos 3 vezes por semana: Mínimo uma ligação no sentido Lugar-Sede no PPM Mínimo uma ligação no sentido Sede-Lugar no PPT
<b>Comodidade</b>	Número máximo de transbordos não definido, ainda que o tempo máximo de espera em transbordo não possa exceder os 15 minutos		Máximo um movimento de transbordo com tempo máximo de espera de 30 minutos	Máximo um movimento de transbordo com tempo máximo de espera de 15 minutos
<b>Dimensionamento do Serviço</b>	Limite ocupação não superior ao número de lugares (em pé e sentados) disponibilizados pelos veículos, limitando a consideração de lotação em pé a situações específicas função do modo, tipo de percurso e velocidade praticada			
<b>Informação ao Público</b>	Devem ser disponibilizados em todos os pontos de acesso à rede de TPR informação clara e adequada nomeadamente quanto ao serviço público de transporte de passageiros oferecido nesse ponto, condições de articulação da rede em que se insere e condições de acesso			

Fonte: Adaptada da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho

O cumprimento dos requisitos impostos, em termos de nível mínimo de serviço estabelecidos no RJSPT (Art.º 14.º), deverá ser assegurado progressivamente até dezembro de 2019, data em que será aferido o seu grau de implementação. Não obstante, o próprio RJSPT mantém em aberto a possibilidade da atenuação destes requisitos em casos devidamente fundamentados.

A avaliação efetuada para o território da RAM indica que a grande maioria dos lugares que segundo os Censos de 2011 possuíam população superior a 40 habitantes é já servido pela rede TPR atual. A leitura da Figura 2.1 permite identificar um total de 76 lugares estatísticos nestas circunstâncias, sendo que estes se distribuem por todos os concelhos – exceto Funchal –, com particular incidência nos concelhos de Ponta do Sol e Santa Cruz.

FIGURA 2.1 – LUGARES COM SERVIÇO DE TPR



**Lugares com População superior a 40 habitantes sem serviço TPR**

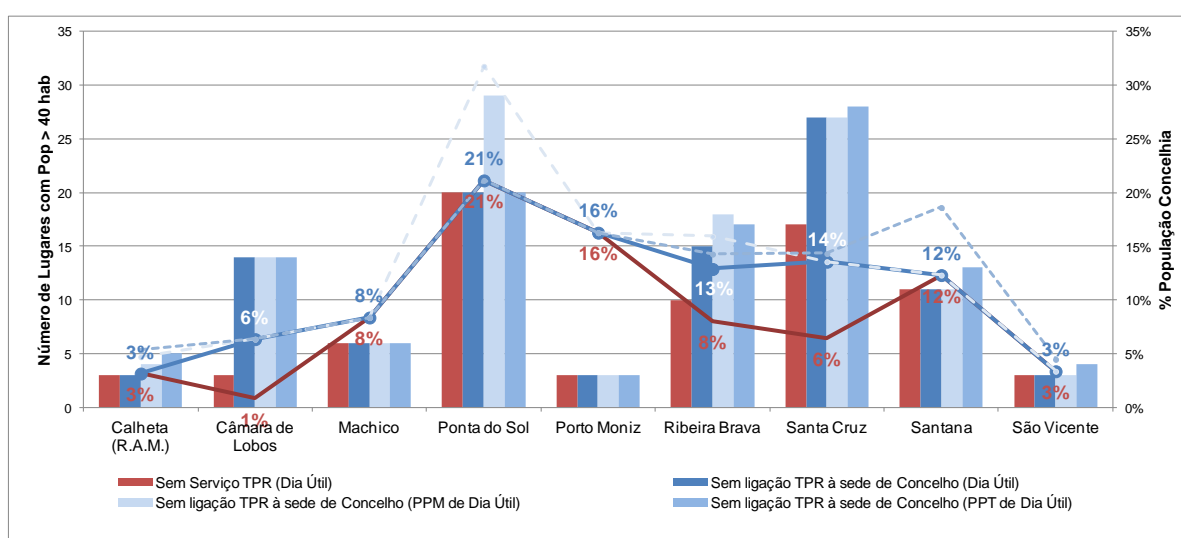
<b>Calheta (R.A.M.)</b>	<b>Ponta do Sol</b>	<b>Ribeira Brava</b>	<b>Santa Cruz</b>
Cova do Arco	Aberta do Lombo de São João	Calçada	Janeiro
Picos	Achada-Terças	Corujeira	Achada da Rocha
Pinheiro	Cales-Lombada	Eira do Mourão	Dona Mécia
<b>Câmara de Lobos</b>	Carreira-Jangão	Fajã da Ribeira	Estreito
Facho	Entrecaminhos-Lombada	Longueira	Feijocas
Fajã	Jangão	Lugares	Lobas
Ribeira Fernanda	Mantilha	Maçapez	Lombo da Calçada
	Pavana	Passal	Lombo dos Moínhos
<b>Machico</b>	Pedra Mole	Pedregal	Maçapez
Achadinha	Pedras-Lombada	Ribeira	Pico Sul
Banda d'Além	Pereirinha-Lombada	Terça	Rego
Folhadal	Poiso		Ribeira
Larano	Pomar D João	<b>Santana</b>	Ribeiro do Eixo
Serrado da Igreja	Salão	Achada do Gramacho	Roma
Serrado dos Marmeleiros	Salão-Jangão	Achadinha	Santa Cruz
	Taia	Covas	São Gil
<b>Porto Moniz</b>	Tocos das Figueiras	Fonte da Pedra	Torre
Pico Alto	Tornadouro-Lombada	Lagoa	
Pombais	Vargem-Lombo de São João	Parlatório	<b>São Vicente</b>
Serra de Água	Volta do Engenho-Lombada	Pico António Fernandes	Lombo do Urzal
		Queimadas e Fontes	Oliveira
		Tojal	Ribeira Grande

Fonte: INE, Censos RAM 2011

No entanto, quando a análise se foca nas ligações de cada lugar à sua sede de concelho, observa-se um aumento ainda substancial do número de lugares em causa, - em particular nos concelhos de Câmara de Lobos, Ribeira Brava e Santa Cruz -, situação que se intensifica sensivelmente quando se restringe a análise ao PPM e PPT (Figura 2.3).

A quantificação do número de lugares e expressão da população estimada nestas circunstâncias é apresentada na Figura 2.2. Consta-se assim que:

**FIGURA 2.2 – LUGARES COM SERVIÇO DE TPR POR TIPO DE LIGAÇÃO E PERÍODO DO DIA**



Fonte: INE, Censos RAM 2011

O concelho de Ponta do Sol é o que efetivamente regista um maior número de lugares com população superior a 40 habitantes sem serviço de TPR em dia útil (20 lugares nestas circunstâncias), correspondendo estes a cerca de um quinto da população concelhia (21%). Não se regista um acréscimo do número de lugares nestas circunstâncias quando a análise se foca nas ligações à sua sede de concelho para o total do dia, ainda que se registre uma penalização adicional centrando a análise no PPM, passando a 29 lugares não servidos, os quais concentram cerca de um terço da população concelhia (32%).

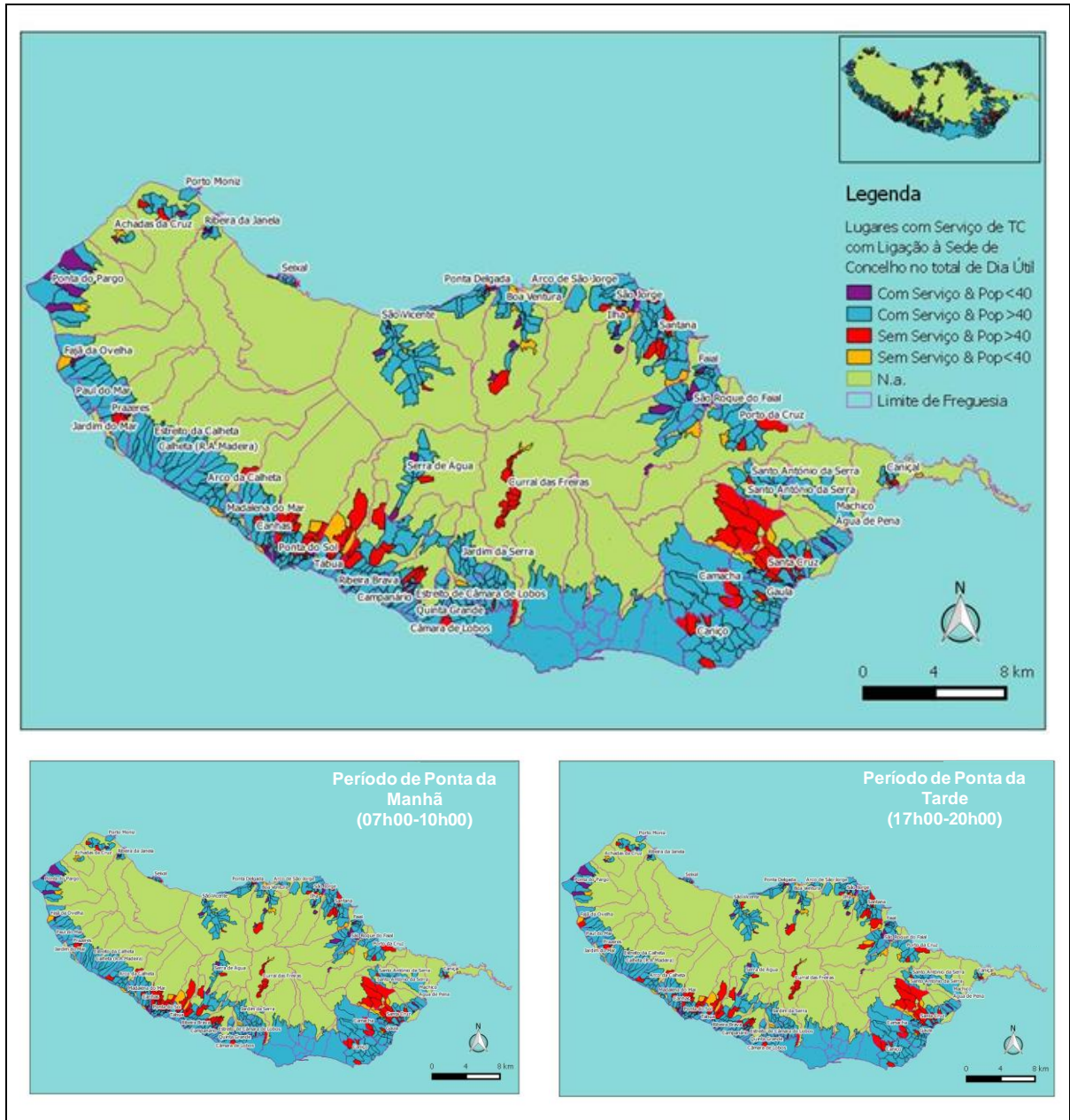
Num segundo patamar identifica-se o concelho de Santa Cruz, onde se detetam 17 lugares elegíveis sem serviço de TPR, correspondentes a cerca de 6% da população concelhia. A expressão da população nestas circunstâncias suplanta a duplicação (14%) quando se trata de avaliar as ligações TPR relativamente à sede de concelho, totalizando assim 27 lugares elegíveis no período de dia útil. Os concelhos de Ribeira Brava e Santa Cruz registam igualmente penalizações evidentes numa análise focada nas ligações com a sede de concelho, ainda que o número de lugares elegíveis sem qualquer serviço ao longo do dia não seja dos mais elevados (3 e 10 lugares elegíveis, respetivamente).

Os concelhos de Machico e Porto Moniz, não se veem mais penalizados quando a análise se foca nas ligações entre os seus lugares elegíveis e as respetivas sedes de concelho, quantificando-se em, respetivamente 6 e 3 lugares nestas circunstâncias, aos quais correspondem 8% e 16% da sua população concelhia, respetivamente.



Para os concelhos de Calheta, Santana e São Vicente, as penalizações observam-se apenas relativamente aos períodos de ponta – e em particular nos PPT – já que no cômputo do dia útil o número de lugares sem qualquer serviço de TPR coincide com o número de lugares em que não é estabelecida, em TPR, a ligação à sua sede de concelho.

FIGURA 2.3 – LUGARES COM SERVIÇO DE TPR DE LIGAÇÃO À SEDE DE CONCELHO



Fonte: INE, Censos RAM 2011

Conclui-se assim que a configuração atual da rede de TPR não permite cumprir de forma cabal os requisitos expressos no RJSPTP no que se refere ao critério “Cobertura Territorial” na perspetiva das ligações dos lugares à sua sede de concelho. Este aspeto poderá ser eventualmente ultrapassado através de uma maior aposta em serviços de caráter local, não obrigatoriamente sustentados pela rede de TPR regular, uma vez



que o próprio RJSPTP abre a possibilidade das ligações requeridas serem asseguradas mediante serviços flexíveis.

Já no que se refere às ligações estabelecidas entre as sedes de concelho, será de referir que a rede atual de TPR garante que todas as sedes de concelho se encontram conectadas entre si, cumprindo assim os requisitos de cobertura territorial. Ainda que algumas ligações entre sedes de concelho se encontrem omissas na estrutura da rede atual (Figura 1.3), o facto de todas as sedes de concelho se encontrarem conectadas com a cidade do Funchal permite ultrapassar esta situação, recorrendo nesse espaço à hipótese de transbordo.

A análise da Figura 2.4 permite concluir que esta possibilidade se mantém para qualquer dos períodos de ponta considerados, levando a concluir que, conceitualmente, o critério “Cobertura Temporal” - que estabelece um mínimo de uma ligação por sentido no PPM e PPT – se encontra cumprido na estrutura da rede atual, não se registando em qualquer dos pares um número de ligações igual ou inferior à unidade.

FIGURA 2.4 – MATRIZES DE LIGAÇÕES DIÁRIAS ENTRE SEDES DE CONCELHO EM PERÍODO DE PONTA (DIA ÚTIL)

Período de Ponta da Manhã											Período de Ponta da Tarde										
PPManhã	Calheta	Câmara de Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana	São Vicente	PPTarde	Calheta	Câmara de Lobos	Funchal	Machico	Ponta do Sol	Porto Moniz	Ribeira Brava	Santa Cruz	Santana	São Vicente
Calheta											Calheta										
Câmara de Lobos	5										Câmara de Lobos	6									
Funchal	5	80									Funchal	6	78								
Machico	5	31	31								Machico	5	31	27							
Ponta do Sol	5	9	9	9							Ponta do Sol	6	7	7	9						
Porto Moniz	2	2	2	2	2						Porto Moniz	2	5	5	2	2					
Ribeira Brava	5	26	26	23	9	2					Ribeira Brava	6	25	25	23	7	5				
Santa Cruz	5	41	45	32	9	2	26				Santa Cruz	5	41	41	28	9	2	26			
Santana	4	5	5	3	4	2	5	3			Santana	4	5	6	4	4	2	5	4		
São Vicente	4	6	6	6	4	2	7	6	5		São Vicente	4	9	9	6	4	5	9	6	5	

x Ligações Diretas     
 x Ligações com Transbordo

Fonte: PIETRAM

Não obstante, a informação apresentada não permite garantir que os requisitos estabelecidos para o critério “Comodidade”, e mais concretamente para um máximo de 30 minutos de tempo médio de transbordo, sejam cumpridos no caso das ligações não estabelecidas de forma direta. Tal toma particular expressão no caso das ligações da sede de concelho de Porto Moniz relativamente às sedes de Machico, Santa Cruz e Santana nos dois períodos de ponta, estendendo-se também às relações com as sedes de concelho Calheta e Ponta do Sol, apenas no PPM.

Conclui-se assim que a configuração atual da rede TPR poderá ter dificuldades em cumprir cabalmente os requisitos expressos no RJSPTP no que se refere ao critério “Comodidade” na perspetiva das ligações entre sedes de concelho. Este aspeto deverá ser objeto de uma análise cuidada na operacionalização da rede, em particular no que se refere à coordenação de horários dos diversos serviços e locais de articulação física.

## **Anexo II – FICHAS DAS MEDIDAS DO PLANO DE AÇÃO**



REVISÃO/ATUALIZAÇÃO DA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO E DOS PROGRAMAS DE INVESTIMENTO DOS PORTOS DO FUNCHAL, DO CANIÇAL E DO PORTO SANTO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as acessibilidades externas da RAM				
<b>Objetivo Específico</b>	Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	---	<b>Codificação Interna</b>	1.1.1
<b>Entidade Responsável</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>Entidades a Envolver</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura</li> <li>- Armadores e transportadores marítimos que operam na RAM</li> <li>- Operadores portuários</li> </ul>				
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Reforço da competitividade dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo, em articulação com as prioridades de desenvolvimento regional, capacitando-os para responder com maior eficácia, segurança e qualidade de serviço a nível do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Operacionalização da Janela Única Portuária</li> <li>- Intervenção de reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal</li> <li>- Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias</li> <li>- Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente</li> <li>- Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 75.000	<b>Prazo de Execução</b>	2018		
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Estratégia de desenvolvimento e programas de investimento para os portos principais elaborados					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Valor do investimento ou % de investimento realizado					

**REALIZAÇÃO DE INSPEÇÃO PERICIAL ÀS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS DO FUNCHAL, DO CANIÇAL E DO PORTO SANTO**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	---	<b>Codificação Interna</b>	1.1.2
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura			

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Diagnóstico do estado de degradação das diversas estruturas portuárias (incluindo: molhes, cais, terraplenos, retenções marginais, muros cortina, mantos de proteção em enrocamento, etc.; e, acessórios de cais) dos principais portos (Funchal, Caniçal e Porto Santo) da RAM, com identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias, e definição de prioridades de intervenção.

**Interdependência com outras medidas**

- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo
- Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo
- Intervenção de reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	€ 200.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Inspeções periciais às infraestruturas portuárias realizadas

**Indicadores de resultado**

- Propostas de intervenção para a reabilitação das infraestruturas portuárias elaboradas

ELABORAÇÃO DE PLANOS DE CONSERVAÇÃO E MANUTENÇÃO PARA OS PORTOS DO FUNCHAL, DO CANIÇAL E DO PORTO SANTO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	n.a.	<b>Codificação Interna</b>	1.1.3
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Criação de um documento técnico, por porto (Funchal, Caniçal e Porto Santo), definindo procedimentos, métodos e programas de monitorização e verificação da evolução do estado de conservação das infraestruturas e equipamentos portuários com vista a garantir a programação das ações de manutenção e controlo do património portuário.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Intervenção de reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 75.000	<b>Prazo de Execução</b>	2019		
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Planos de conservação e manutenção para os portos elaborados.					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Intervenções de conservação e manutenção de infraestruturas e equipamentos portuários realizadas.					

## OPERACIONALIZAÇÃO DA JANELA ÚNICA PORTUÁRIA

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as acessibilidades externas da RAM				
<b>Objetivo Específico</b>	Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes				
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	n.a.	<b>Codificação Interna</b>	1.1.4
<b>Entidade Responsável</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura				

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Atualização da plataforma tecnológica de gestão da informação portuária – JUP – para a versão mais recente (JUP v2), envolvendo a aquisição da infraestrutura informática (*hardware*), respetivo *software* e a formação dos operadores do sistema informático incluindo a disponibilização de tutoriais de apoio à autoformação.

#### Interdependência com outras medidas

- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 50.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- JUP atualizada para a versão 2

#### Indicadores de resultado

- Agentes ligados através da JUP



INTERVENÇÃO DE REABILITAÇÃO DO PAVIMENTO DO TERRAPLENO DO PORTO DO CANIÇAL					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	1.1.5
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal, atualmente em situação de mau estado de conservação, de modo a eliminar, ou reduzir significativamente, riscos de acidente envolvendo operadores, equipamentos e carga.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 1.000.000	<b>Prazo de Execução</b>	2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Extensão de pavimento de terrapleno operacional					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Incidentes/avarias de equipamentos					

## ESTUDO DA VIABILIDADE ECONÓMICA DE REDUÇÃO DO VALOR E SIMPLIFICAÇÃO DAS TAXAS PORTUÁRIAS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as acessibilidades externas da RAM				
<b>Objetivo Específico</b>	Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	n.a.	<b>Codificação Interna</b>	1.2.1
<b>Entidade Responsável</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura				

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Apresentação dos fundamentos económico-financeiros que suportem a tomada de decisão política sobre a viabilidade de redução do valor das taxas portuárias e da simplificação do sistema de taxas portuárias, sobretudo no que respeita aos navios de cruzeiro, conducente à revisão do regulamento de tarifas da APRAM.

#### Interdependência com outras medidas

- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo
- Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros
- Avaliação de exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente
- Reestruturação da APRAM

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	---	<b>Prazo de Execução</b>	2016
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Viabilidade económica de redução do valor e taxas portuárias

#### Indicadores de resultado

- Regulamento de tarifas portuárias revisto

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTONOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

AVALIAÇÃO DE EXEQUIBILIDADE/SUSTENTABILIDADE DE UM SERVIÇO DE TRANSPORTE MARÍTIMO MISTO DE LIGAÇÃO ENTRE A RAM E O CONTINENTE					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	n.a.	<b>Codificação Interna</b>	1.2.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Apresentação dos fundamentos económico-financeiros que suportem a tomada de decisão política sobre a viabilidade do restabelecimento de um serviço de transporte marítimo misto (passageiros, veículos e carga <i>Ro-Ro</i> ) de ligação entre a RAM e o continente português.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo</li> <li>- Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	---	<b>Prazo de Execução</b>	2016		
<b>Fontes de Financiamento</b>	----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Indicadores de sustentabilidade do serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Decisão sobre o restabelecimento da ligação de um serviço de transporte marítimo entre a RAM e o Continente					

## PROMOÇÃO DA MADEIRA COMO DESTINO TURÍSTICO NO SETOR DOS CRUZEIROS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as acessibilidades externas da RAM				
<b>Objetivo Específico</b>	Conetividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Internacional	<b>Codificação Interna</b>	1.2.3
<b>Entidade Responsável</b>	APRAM e Associação de Promoção da Madeira				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Governo Regional (SRETC)				

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Aumento da atratividade da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros em resultado de uma abordagem comercial proactiva junto dos armadores e operadores de cruzeiro (incluindo a participação em feiras e certames internacionais do setor).

#### Interdependência com outras medidas

- Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo
- Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 150.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2019
<b>Fontes de Financiamento</b>	Fundo de Promoção e Marketing Turístico da RAM e APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Ações de promoção da RAM como destino turístico realizadas

#### Indicadores de resultado

- Escalas de navios cruzeiro
- Passageiros de cruzeiro em trânsito

INCENTIVOS À ABERTURA DE NOVAS ROTAS DE TRANSPORTE AÉREO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Internacional	<b>Codificação Interna</b>	1.3.1
<b>Entidade Responsável</b>		ANA Aeroportos de Portugal, S.A./Vinci Airports			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Operadores de transporte aéreo			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Reforço da conectividade internacional do território da RAM (com benefícios ao nível das condições de mobilidade da população residente e da promoção do desenvolvimento de novos mercados turísticos) e crescimento sustentado do tráfego aéreo nos aeroportos da Região por via da criação de novas rotas de transporte aéreo.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e os operadores turísticos					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 200.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Rotas de transporte aéreo criadas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Movimentos de aviões das novas rotas nos aeroportos da RAM					
- Destinos diretamente ligados aos aeroportos da RAM					

**INCENTIVO AO ESTABELECIMENTO DE PARCERIAS ENTRE O GESTOR DAS INFRAESTRUTURAS AEROPORTUÁRIAS,  
AS COMPANHIAS AÉREAS E OS OPERADORES TURÍSTICOS**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Internacional	<b>Codificação Interna</b>	1.3.2
<b>Entidade Responsável</b>		ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura</li> <li>- ACIF – Câmara de Comércio e Indústria da Madeira</li> <li>- Operadores turísticos</li> <li>- Operadores de transporte aéreo</li> </ul>			

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Criação de novas ligações aos mercados turísticos prioritários da RAM, potenciando a diminuição da sazonalidade da procura turística, o aumento da procura turística do destino Madeira-Porto Santo, tanto por turistas nacionais como internacionais a adaptação do produto aeroportuário às necessidades e expectativas das companhias aéreas e dos passageiros e o reforço da articulação com os agentes económicos privados e as entidades públicas que integram a cadeia de valor do turismo.

**Interdependência com outras medidas**

- Incentivos à abertura de novas rotas de transporte aéreo

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017
<b>Fontes de Financiamento</b>	----		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Parcerias estabelecidas

**Indicadores de resultado**

- Passageiros movimentados nas novas ligações aos mercados prioritários

MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CONFORTO DE PASSAGEIROS NO AEROPORTO DA MADEIRA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	1.3.3
<b>Entidade Responsável</b>		ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Empresas prestadoras de serviços no Aeroporto da Madeira			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Esta medida tem como principal objetivo o incremento da satisfação dos passageiros quanto às condições de conforto do aeroporto, por meio de: diminuição dos tempos de espera nas áreas de canais de rastreio de passageiros e bagagem de mão; existência de uma sala para passageiros em trânsito; aumento das áreas de embarque <i>Shengen</i> e <i>Não Shengen</i> ; maior diversidade de estabelecimentos de retalho na zona de embarques; maior conforto na área de restauração.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
----					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 800.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	ANA Aeroportos de Portugal S.A./VINCI Airports				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Canais de rastreio instalados de passageiros e bagagem de mão</li> <li>- Salas construídas</li> <li>- Áreas de restauração requalificadas</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nível de satisfação relativamente ao tempo de espera nas áreas dos canais de rastreio de passageiros e bagagem de mão</li> <li>- Nível de satisfação dos passageiros quanto às áreas de embarque, restauração e <i>dutyfree</i></li> </ul>					



## ATUALIZAÇÃO E EVENTUAL REVISÃO DO MODELO DE SUBSÍDIAÇÃO DAS VIAGENS DE TRANSPORTE AÉREO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as acessibilidades externas da RAM			
<b>Objetivo Específico</b>		Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	1.3.4
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional			
<b>Entidades a Envolver</b>		Governo da República			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Através da criação de um observatório informal, operando junto do Governo Regional, pretende-se acompanhar em permanência o mecanismo do subsídio de mobilidade aos residentes e estudantes da RAM no transporte aéreo entre esta e o Continente e a Região Autónoma da Madeira, e ainda no transporte aéreo entre a Madeira e o Porto Santo.

O observatório permitirá identificar eventuais deficiências, tais como a desadequação dos montantes de referência (parte do custo sempre suportada pelo passageiro), a insuficiência do montante máximo do custo elegível (particularmente em alturas de maior procura, nas quais o preço das passagens é naturalmente superior), e impactes negativos importantes decorrentes do procedimento de pedido de reembolso. No caso do transporte aéreo entre a Madeira e o Porto Santo, pretende-se por um lado assegurar o cumprimento das obrigações de serviço público assumidas pelo prestador do serviço público de transporte, e por outro lado preparar um quadro negocial para um eventual futuro contrato (tendo em conta que o contrato atualmente em vigor caduca em 31 de Maio de 2017).

#### Interdependência com outras medidas

---

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	---	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	---		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Observatório criado
- Procedimentos de recolha de informação estabelecidos

#### Indicadores de resultado

- Relatórios de acompanhamento elaborados

ESTUDO DO MODELO DE GESTÃO DOS PORTOS SECUNDÁRIOS DA RAM					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	---	<b>Codificação Interna</b>	2.1.1
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura</li> <li>- AMRAM – Associação de Municípios da Região Autónoma da Madeira</li> <li>- Direção Regional de Pescas</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Apresentação dos fundamentos económico-financeiros e técnicos, incluindo avaliação das vantagens e constrangimentos, que suportem a tomada de decisão política sobre a viabilidade dos diversos modelos de gestão passíveis de implementação nos portos secundários da RAM, especificamente a análise das soluções de partilha e/ou transferência de responsabilidades entre APRAM, municípios e privados.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias</li> <li>- Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas</li> <li>- Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM</li> <li>- Reestruturação da APRAM</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 35.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM elaborado					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Novo modelo de gestão dos portos secundários da RAM implementado					

## REALIZAÇÃO DE INSPEÇÃO PERICIAL ÀS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS SECUNDÁRIAS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	2.1.2
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura</li> <li>- Municípios</li> <li>- Clubes Náuticos</li> <li>- Concessionários de Marinas e Portos de Recreio</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Diagnóstico do estado de degradação das diversas estruturas portuárias (incluindo molhes, cais, terraplenos, retenções marginais, muros cortina, mantos de proteção em enrocamento, etc.; e, acessórios de cais) dos portos e cais secundários (Calheta, Santa Cruz, Câmara de Lobos, Paul do Mar, Machico, Porto Moniz e Seixal) da RAM, com identificação, inventariação e caracterização de anomalias e patologias, e definição de prioridades de intervenção.

#### Interdependência com outras medidas

- Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM
- Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas
- Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 180.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2018
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Inspeções periciais realizadas

#### Indicadores de resultado

-----

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

REABILITAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS PORTUÁRIAS SECUNDÁRIAS DANIFICADAS					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.1.3
<b>Entidade Responsável</b>		APRAM, Concessionários de infraestruturas e Clubes/associações desportivas e Direção Regional de Pescas			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Governo Regional (SRETC)</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Reconstrução, requalificação e/ou reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas em conformidade com as prioridades de intervenção definidas previamente no âmbito do estudo de diagnóstico do estado de degradação dessas infraestruturas.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM</li> <li>- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias</li> <li>- Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 18.000.000	<b>Prazo de Execução</b>	2019-2023		
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Infraestruturas reabilitadas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Movimento de embarcações nos portos secundários</li> <li>- Movimento de passageiros nos portos secundários</li> </ul>					

**CRIAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE APOIO AO FUNCIONAMENTO DAS ATIVIDADES MARÍTIMO-TURÍSTICAS NOS PORTOS SECUNDÁRIOS E MARINAS DA RAM**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias				
<b>Objetivo Específico</b>	Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura				
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.1.4
<b>Entidade Responsável</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.				
<b>Entidades a Envolver</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Governo Regional (SRETC)</li> <li>- AMRAM – Associação de Municípios da Região Autónoma da Madeira</li> <li>- Municípios</li> <li>- Clubes Náuticos</li> <li>- Concessionários de Marinas e Portos de Recreio</li> <li>- Empresas marítimo-turísticas</li> </ul>				

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Apetrechamento dos portos secundários, marinas e portos de recreio da RAM com equipamentos que permitam a qualificação das condições de acolhimento de embarcações e de segurança no embarque/desembarque dos utentes, promovendo o desenvolvimento da atividade marítimo-turística.

**Interdependência com outras medidas**

- Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM
- Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas
- Realização de inspeção pericial às infraestruturas portuárias secundárias

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	€ 2.000.000	<b>Prazo de Execução</b>	2020-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Intervenções de requalificação efetuadas

**Indicadores de resultado**

- Operadores por porto secundário/marinas
- Embarcações por porto secundário/marinas

GARANTIA DE REGULARIDADE DA OPERAÇÃO DA LINHA DE TRANSPORTE MARÍTIMO INTER-ILHAS					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.2.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Concessionário do serviço público de transporte marítimo inter-ilhas			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Melhorar a regularidade do serviço durante todo o ano, inclusivo durante o período de docagem (habitualmente no mês de janeiro) do ferry para manutenção.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de um observatório regional da mobilidade e dos transportes</li> <li>- Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	---		<b>Prazo de Execução</b>	2016	
<b>Fontes de Financiamento</b>	----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Meses de operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Passageiros transportados pela linha regular de transporte marítimo inter-ilhas					

**REFORÇO DAS LIGAÇÕES REGULARES EM TRANSPORTE AÉREO ENTRE AS ILHAS DA MADEIRA E DO PORTO SANTO**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias				
<b>Objetivo Específico</b>	Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.2.2
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (SRETC)				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Operadoras de transporte aéreo				

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Melhoria das condições de mobilidade inter-ilhas por meio do reforço da oferta no número de ligações no período de inverno IATA e do aumento da capacidade das aeronaves a operar nesta ligação aérea. Através da alteração dos horários dos voos inter-ilhas e do estabelecimento de ligações triangulares permanentes no período de inverno IATA é ainda esperada a melhoria da conectividade aérea entre o Porto Santo e o Continente.

**Interdependência com outras medidas**

- Criação de um observatório regional da mobilidade e dos transportes
- Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2017
<b>Fontes de Financiamento</b>	----		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Ligações semanais inter-ilhas nos períodos de Inverno e Verão IATA

**Indicadores de resultado**

- Passageiros transportados nas ligações inter-ilhas nos períodos de Inverno e Verão IATA



CONSTRUÇÃO DE INFRAESTRUTURAS DA REDE RODOVIÁRIA REGIONAL					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.3.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (Direção Regional de Estradas)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Municípios			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Melhoria das acessibilidades intrarregionais em resultado da construção da VR Câmara de Lobos/Estreito de Câmara Lobos, Variante Madalena do Mar (2.ª Fase), VIAEXPRESSO Ribeira de São Jorge/Arco de São Jorge, Via Expresso Fajã da Ovelha/Ponta do Pargo (2ª Fase) e Variante à atual ER 101 - Boaventura e São Vicente. Os efeitos daqui decorrentes incluem a melhoria do acesso das populações a equipamentos, bens e serviços, fortalecendo as condições de base material à melhoria da sua qualidade de vida e, bem assim, contribuindo para o reforço da coesão territorial e equidade social e redução dos índices de sinistralidade rodoviária. Importa ainda salientar a melhoria da acessibilidade dos territórios servidos pelas novas vias a infraestruturas e equipamentos estruturantes (e.g. Aeroporto do Funchal e Porto do Caniçal).					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conetividade entre a rede regional e a rede local</li> <li>- Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional</li> <li>- Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 196.830.802	<b>Prazo de Execução</b>	2015-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional, Madeira 14-20				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Extensão das infraestruturas da rede rodoviária regional construídas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo médio de ligação entre as sedes de concelho</li> <li>- Tempo médio de ligação das sedes de concelho ao Aeroporto do Funchal</li> </ul>					

**CONSTRUÇÃO/BENEFICIAÇÃO DE VIAS DA REDE RODOVIÁRIA QUE PERMITAM O REFORÇO DA CONETIVIDADE ENTRE A REDE REGIONAL E A REDE LOCAL**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias				
<b>Objetivo Específico</b>	Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada				
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.3.2
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (Direção Regional de Estradas) e Municípios				
<b>Entidades a Envolver</b>					

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Melhoria da conetividade da rede rodoviária local à rede rodoviária regional, com os subseqüentes ganhos do território regional em matéria de acessibilidade.

**Interdependência com outras medidas**

- Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional
- Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional
- Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Extensão das infraestruturas da rede rodoviária beneficiadas ou construídas

**Indicadores de resultado**

- Tempo médio de ligação entre as sedes de concelho e um nó de acesso à rede rodoviária regional

IMPLEMENTAÇÃO DE UM PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS QUE INTEGRAM A REDE RODOVIÁRIA REGIONAL					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Conetividade da rede rodoviária regional e local reforçada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.3.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (Direção Regional de Estradas)			
<b>Entidades a Envolver</b>		----			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Manutenção da qualidade e operacionalidade das infraestruturas rodoviárias da rede regional, controlando os seus custos de manutenção e conservação e gerindo de forma eficiente os orçamentos disponíveis. Do ponto de vista operacional, o sistema a implementar deverá ainda contribuir para: (i) prever a evolução da deterioração das vias; (ii) programar as atividades de manutenção; (iii) afetar os meios técnicos e financeiros de acordo com as atividades programadas, contratualizar de forma mais eficiente as atividades de manutenção rodoviária, sempre que tal se justificar.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional</li> <li>- Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conetividade entre a rede regional e a rede local</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 300.000 (reporta-se à aquisição e implementação do <i>software</i> )	<b>Prazo de Execução</b>	2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Programa de manutenção das infraestruturas implementado					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Extensão de infraestruturas rodoviárias beneficiadas ou construídas					

## HIERARQUIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Operadores de transporte público rodoviário de passageiros</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Proposta de hierarquização da rede de TP de carácter interurbano que suporte a sua reorganização, contribuindo para melhorar o desempenho e aumentar a atratividade do sistema de TPR.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 100.000 (reporta-se ao estudo de pormenorização das redes locais)	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2019
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Hierarquização da rede elaborada

#### Indicadores de resultado

- Passageiros transportados por ano na rede de TPR

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

ESTABELECIMENTO DAS BASES NECESSÁRIAS AOS PROCEDIMENTOS DE CONTRATUALIZAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias				
<b>Objetivo Específico</b>	Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	2.4.2
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (SRETC)				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Municípios e Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.				
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
<p>A definição das redes e serviços públicos de transporte de passageiros carecerá de exigentes trabalhos técnicos de determinação da oferta de serviços de transporte, da respetiva frequência, da sua articulação com outros modos de transporte, e bem assim da definição dos critérios de qualidade do serviço, impostos ao abrigo do RJSPTP. A medida proposta abrange:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A capacitação dos trabalhadores dos serviços das autoridades de transportes competentes, nomeadamente através da realização de ações de formação promovidas pelo Governo Regional, eventualmente em parceria com o IMT;</li> <li>• A calendarização dos trabalhos tendentes ao estabelecimento dos quadros contratuais nos termos dos quais serão contratualizados os serviços públicos de transporte de passageiros; e</li> </ul> <p>O acompanhamento do cumprimento do calendário fixado por parte do Governo Regional, que deverá intervir quando se mostre em risco o cumprimento da data limite de 3 de dezembro de 2019 para a contratualização dos referidos serviços.</p>					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hierarquização da rede de transporte público rodoviário</li> <li>- Implementação de um sistema tarifário integrado</li> <li>- Implementação de um sistema de bilhética integrada</li> <li>- Implementação de um sistema integrado de informação ao público</li> <li>- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM</li> <li>- Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias</li> <li>- Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros</li> <li>- Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	-----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2019		
<b>Fontes de Financiamento</b>	-----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ações de formação realizadas.</li> <li>- Procedimentos de contratualização dos serviços de TPR elaborados.</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Contratos públicos efetuados					

## IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA TARIFÁRIO INTEGRADO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Operadores de transporte público rodoviário de passageiros			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Implementação de um sistema tarifário multimodal que abranja toda a ilha e todos os operadores, com uma base tarifária idêntica para todos os operadores e títulos de transporte, sendo o preço dos mesmos determinado em função da origem e destino da viagem e independentemente do modo e operador utilizados, não penalizando o transbordo.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Implementação de um sistema tarifário integrado
- Implementação de um sistema integrado de informação ao público
- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 30.000 (reporta-se à divulgação de um novo sistema de tarifário)	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2018
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Sistema tarifário integrado criado e em vigor

#### Indicadores de resultado

- Utilizadores por título de transporte intermodal

IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA DE BILHÉTICA INTEGRADA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.4
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Operadores de TPR de passageiros			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de um sistema de bilhética integrada que potencie a simplificação e diminuição dos títulos de transportes existentes e, desta forma, contribua para o aumento da atratividade do sistema de TP da RAM.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário</li> <li>- Implementação de um sistema tarifário integrado</li> <li>- Implementação de um sistema integrado de informação ao público</li> <li>- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 5.400.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Operadores de TPR				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Operadores de TPR com sistema de bilhética integrada em funcionamento					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Carreiras de TPR com bilhética integrada					

**MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE TRANSBORDO EM PONTOS-CHAVE DA REDE DE TRANSPORTE PÚBLICO  
RODOVIÁRIO**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.5
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores de TPR de passageiros</li> <li>- Municípios</li> </ul>			

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Operacionalização de um conjunto de orientações a respeitar na articulação entre os diferentes serviços, garantido a existência de interfaces em locais-chave da rede que asseguram que os transbordos ocorrem de tal forma que se verifica uma minimização dos tempos de espera entre serviços e onde são disponibilizadas boas condições de conforto e segurança para os utentes.

**Interdependência com outras medidas**

- Hierarquização da rede de transporte público rodoviário
- Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	€ 94.500	<b>Prazo de Execução</b>	2018-2019
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Orçamentos Municipais, Operadores de TPR		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Novos terminais rodoviários construídos
- Paragens de transbordo intervencionadas

**Indicadores de resultado**

- Índice de satisfação dos utentes quanto às condições de intermodalidade



<b>MELHORIA DAS CONDIÇÕES DE CONFORTO DE PASSAGEIROS NAS PARAGENS DOS TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS</b>					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.6
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios e Operadores de TPR de passageiros			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Melhoria das condições de conforto e segurança oferecidas pelas paragens de TPR de passageiros, tornando este serviço mais atrativo e aumentando o nível de satisfação dos utentes cativos do TP.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Melhoria das condições de transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário</li> <li>- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>		€ 889.600	<b>Prazo de Execução</b>		2016-2020
<b>Fontes de Financiamento</b>		Madeira 14-20, Orçamentos Municipais, Operadores de TPR			
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Paragens de transportes públicos rodoviárias requalificadas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Índice de satisfação dos utentes quanto às condições de intermodalidade					

## IMPLEMENTAÇÃO DE UM SISTEMA INTEGRADO DE INFORMAÇÃO AO PÚBLICO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.7
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores de TPR de passageiros</li> <li>- Municípios</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Implementação de um sistema integrado de informação ao público que disponibilize informação integrada (numa lógica de rede, em detrimento de uma lógica por operador) em diferentes suportes, incluindo: disponibilização de diagramas integrados de rede nos terminais rodoviários e principais paragens; disponibilização de plantas da envolvente nos terminais rodoviários e principais paragens; criação de um sistema de informação multioperador a disponibilizar *online* (integrado na futura *Loja Virtual da Mobilidade*); implementação de quiosques eletrónicos para disponibilização de informação integrada e eventualmente venda de títulos de transporte.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Implementação de um sistema tarifário integrado
- Implementação de um sistema de bilhética integrada
- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM
- Criação de *Lojas da Mobilidade* e de uma *Loja Virtual da Mobilidade*
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 2.845.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2021
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Orçamento Regional, Operadores de TPR		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Paragens/interfaces que disponibilizam informação ao público
- *Site* de informação ao público criado.

#### Indicadores de resultado

- Consultas realizadas nos quiosques eletrónicos e/ou no *site* de internet

CRIAÇÃO DE CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE PARA TODOS AO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS DA RAM					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias			
<b>Objetivo Específico</b>		Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.8
<b>Entidade Responsável</b>		Operadores de TPR de passageiros			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Melhoria das condições de acessibilidade aos TP por parte de pessoas com mobilidade condicionada, através da implementação de um programa de apoio à melhoria das condições de acolhimento e acesso aos terminais e paragens de TPR, intervenções no espaço público que garantam o acesso seguro e cómodo aos terminais rodoviários e principais paragens de TPR e incentivo à aquisição de veículos adequados ao transporte de pessoas com mobilidade condicionada no âmbito dos processos de renovação das frotas de TPR.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias</li> <li>- Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal</li> <li>- Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> <li>- Melhoria das condições de conforto dos passageiros nas paragens da TPR</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	Investimento orçamentado nas medidas 2.4.5, 2.4.6, 2.4.7 e 4.1.1		<b>Prazo de Execução</b>	2018-2023	
<b>Fontes de Financiamento</b>	(ver medidas 2.4.5, 2.4.6, 2.4.7 e 4.1.1)				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extensão de eixos pedonais de acesso às interfaces/paragens intervencionados</li> <li>- Veículos de TPR com piso rebaixado em circulação</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Passageiros com mobilidade reduzida transportados					

## CRIAÇÃO DE UMA IMAGEM DE MARCA PARA A REDE DE TRANSPORTES PÚBLICOS DA RAM

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias				
<b>Objetivo Específico</b>	Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	2.4.9
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (SRETC)				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Operadores de TPR de passageiros				

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Com a implementação desta medida pretende-se a criação de uma imagem uniforme para o sistema de TP da RAM que permita o seu fácil reconhecimento nos veículos, nas paragens e na informação ao público.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Implementação de um sistema tarifário integrado
- Implementação de um sistema de bilhética integrada
- Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários
- Implementação de um sistema integrado de informação ao público
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 80.000	<b>Prazo de Execução</b>	2019
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Imagem de marca criada

#### Indicadores de resultado

- Passageiros transportados na rede TPR

ELABORAÇÃO DE DIRETRIZES TÉCNICAS PARA A MOBILIDADE URBANA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	-----	<b>Codificação Interna</b>	3.1.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Elaboração de um documento com diretrizes técnicas que estabeleçam um quadro de referência para o planeamento e gestão do sistema de transportes, o qual deverá refletir as especificidades da RAM e cobrir os diferentes domínios de atuação das várias entidades intervenientes neste processo.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Criação de incentivos à elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 30.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Documento com diretrizes para a melhoria da mobilidade urbana elaborado					
<b>Indicadores de resultado</b>					
---					

## CRIAÇÃO DE LOJAS DA MOBILIDADE E DE UMA LOJA VIRTUAL DA MOBILIDADE

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local/Regional	<b>Codificação Interna</b>	3.2.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Operadores de TPR de passageiros</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Criação de Lojas da Mobilidade visando a prestação de serviços e disponibilização de informação sobre o sistema regional de transportes (e.g. informação e aconselhamento sobre a utilização dos transportes públicos, redes pedonais e cicláveis; comercialização de títulos de transporte; registo e gestão dos processos de reclamação e sugestões), assim como criação de uma Loja Virtual da Mobilidade, i.e., um portal *online* que, para além da disponibilização de serviços semelhantes ao da Loja da Mobilidade, esteja dotada com a funcionalidade de simulação multicritério de percurso.

#### Interdependência com outras medidas

- Implementação de um sistema integrado de informação ao público
- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 200.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2018
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Lojas da mobilidade criadas
- Loja virtual da mobilidade criada
- Quiosques eletrónicos instalados

#### Indicadores de resultado

- Utilizadores das lojas de mobilidade

APOIO À IMPLEMENTAÇÃO DE SOLUÇÕES INOVADORAS DE GESTÃO DA MOBILIDADE					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local/Regional	<b>Codificação Interna</b>	3.2.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC) e Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>					
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de soluções inovadoras que incentivem a racionalização da utilização do automóvel individual, nomeadamente: adoção das políticas de estacionamento como instrumento de regulação da procura nos principais núcleos urbanos da região, implementação de sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano, criação de créditos de mobilidade, racionalização da utilização do transporte individual (promoção do <i>carsharing</i> e do <i>carpooling</i> ).					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Implementação de campanhas de sensibilização</li> <li>- Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal</li> <li>- Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 190.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Orçamento Regional, Orçamentos Municipais				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plataforma de <i>carpooling</i> em funcionamento</li> <li>- Postos de <i>carsharing</i> instalados</li> <li>- Aglomerados urbanos com estacionamento tarifado à superfície</li> <li>- Aglomerados urbanos com sistemas de gestão e controlo de tráfego urbano instalados</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inscrições no site do <i>carpooling</i></li> <li>- Reservas de veículos de <i>carsharing</i></li> <li>- Taxa de ocupação das áreas de estacionamento tarifado e parques</li> </ul>					

## IMPLEMENTAÇÃO DE CAMPANHAS DE SENSIBILIZAÇÃO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	3.2.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Operadores de TPR de passageiros</li> <li>- AREAM</li> <li>- Escolas</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Implementação e incentivo à promoção de campanhas de sensibilização sobre os benefícios da utilização dos modos suaves e TP e para os custos associados à utilização do automóvel individual, preconizando-se o desincentivo à utilização do TI nas deslocações quotidianas e reforço da utilização dos modos suaves e TP neste tipo de deslocações.

#### Interdependência com outras medidas

- Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 185.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Campanhas de sensibilização realizadas

#### Indicadores de resultado

- Quota de utilização do TP e dos modos suaves



APOIO À QUALIFICAÇÃO E EXPANSÃO DA REDE PEDONAL					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	3.3.1
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Qualificação e/ou expansão da rede pedonal, promovendo a melhoria das condições de conforto e segurança da utilização do modo pedonal nas deslocações urbanas, pelo que criando condições para o aumento da quota de utilização deste modo de transporte na repartição modal.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos</li> <li>- Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade</li> <li>- Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio</li> <li>- Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	----		<b>Prazo de Execução</b>	2015-2023	
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extensão da rede pedonal estruturante construída/beneficiada</li> <li>- Soluções mecanizadas instaladas</li> <li>- Extensão de “Zonas 30” implementadas</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Quota de utilização do modo pedonal					

## INCENTIVO À CRIAÇÃO DE PERCURSOS CICLÁVEIS DOTADOS DE EQUIPAMENTOS DE APOIO

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	3.3.2
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Criação de percursos cicláveis vocacionada para o suporte às deslocações urbanas e interurbanas de curta distância, dotados de uma rede complementar de parqueamentos e equipamentos de apoio (e.g. sistemas de utilização partilhada, estações de reparação de bicicletas), dotando o território das condições necessárias a uma mais efetiva utilização deste modo de transporte nas áreas em que a orografia o permite.

#### Interdependência com outras medidas

- Incentivo à qualificação e expansão da rede pedonal

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2015-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Extensão de percursos cicláveis construídos
- Parqueamentos para bicicletas criados
- Sistemas de utilização partilhada implementados

#### Indicadores de resultado

- Quota de utilização do modo ciclável
- Utilizadores do(s) sistema(s) de utilização partilhada de bicicletas

INCENTIVO À CRIAÇÃO DE PERCURSOS ACESSÍVEIS EM MEIO URBANO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	3.3.3
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Criação de percursos acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida nos principais núcleos urbanos da região, assegurando a ligação entre os principais polos geradores e atractores de deslocações, tornando a mobilidade mais segura e cómoda para todos os cidadãos.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Incentivo à qualificação e expansão da rede pedonal</li> <li>- Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	---		<b>Prazo de Execução</b>	2015-2023	
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Extensão de percursos acessíveis construídos/beneficiados					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Quota de utilização do modo pedonal					

## MELHORIA DA ACESSIBILIDADE ÀS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS E ÁREAS INDUSTRIAIS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local/Regional	<b>Codificação Interna</b>	3.4.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC) e Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Gestores das plataformas logísticas e áreas industriais			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais (incluindo a acessibilidade às infraestruturas que suportam a conectividade externa da Região – i.e., portos e aeroportos) através da concretização de ligações em falta e da resolução de estrangulamentos existentes.

#### Interdependência com outras medidas

- Construção de infraestruturas da rede rodoviária regional
- Construção/beneficiação de vias da rede rodoviária que permitam o reforço da conectividade entre a rede regional e a rede local

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Extensão de eixos viários de ligação às plataformas logísticas e industriais construídos/beneficiados

#### Indicadores de resultado

- Tempo médio de ligação em veículo pesado entre os polos logísticos e industriais e o Porto do Caniçal

INCENTIVO À IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS-PILOTO DE LOGÍSTICA URBANA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada			
<b>Tipologia</b>	Projeto	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	3.4.2
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de soluções inovadoras ao nível do abastecimento e distribuição urbana de mercadorias que se traduzam na promoção da organização da distribuição urbana de mercadorias, permita potenciar a redução do número de veículos de distribuição em circulação no interior dos perímetros urbanos e contribuam para a ocorrência de ganhos relevantes em matéria de eficiência energética e ambiental nestas operações.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 20.000	<b>Prazo de Execução</b>	2019-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional, Orçamentos Municipais				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Projetos-piloto no domínio da logística urbana implementados - Centros urbanos dotados de regulamento de cargas e descargas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Veículos de menores dimensões e “amigos do ambiente” utilizados na distribuição urbana					

## RENOVAÇÃO DA FROTA DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS E TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE MERCADORIAS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	4.1.1
<b>Entidade Responsável</b>		Operadores de TPR de passageiros e Empresas de transporte rodoviário de mercadorias			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (SRETC)			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Renovação de frotas de veículos de TPR de passageiros dos operadores, assim como de veículos de transporte rodoviário de mercadorias, tendo por base critérios de eficiência energética e ambiental dos veículos, possibilitando a redução da idade média da frota e a melhoria da eficiência energética e ambiental do sistema regional de transportes.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM
- Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 16.500.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Operadores de TPR		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Novos veículos de TPR de passageiros
- Novos veículos de mercadorias

#### Indicadores de resultado

- Poupança de energia primária nas frotas de transportes públicos

ADOÇÃO DE CRITÉRIOS DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E AMBIENTAL NA AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS DE TRANSPORTE					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	4.1.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- AREAM</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Critérios de eficiência energética e ambiental, a respeitar na aquisição de veículos por parte de entidades públicas implementados, permitindo a redução dos consumos energéticos e de emissões de GEE por parte da frota das entidades públicas (administração regional e administração local).					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias</li> <li>- Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Critérios de eficiência energética e ambiental estabelecidos em vigor					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Poupança de energia primária nas frotas de transportes					

## MONITORIZAÇÃO DO DESEMPENHO ENERGÉTICO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	4.1.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operadores de transporte público rodoviário de passageiros</li> <li>- AREAM</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Implementação de um sistema de monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros, capacitado para registar os consumos energéticos (e emissões associadas) por veículo e operador, pelo que permitindo uma melhoria da gestão dos consumos energéticos das frotas e, desta forma, a adoção de medidas que permitam melhorar a eficiência energética e ambiental da operação.

#### Interdependência com outras medidas

- Estabelecimento das bases necessárias aos procedimentos de contratualização da rede de transporte público rodoviário
- Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 60.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Relatórios de monitorização do desempenho do sistema

#### Indicadores de resultado

- Economias de energias nos projetos do setor dos transportes



IMPLEMENTAÇÃO DE UMA POLÍTICA ATIVA DE SENSIBILIZAÇÃO AMBIENTAL E EDUCAÇÃO CÍVICA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	4.1.4
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Escolas</li> <li>- AREAM</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de um programa de sensibilização ambiental e educação cívica, contemplando um conjunto articulado de ações, incluindo: campanhas de sensibilização e ações de formação sobre técnicas de “eco condução” ou “condução eficiente”; campanhas de sensibilização para os benefícios inerentes à aquisição de veículos mais eficientes do ponto de vista energético e ambiental.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 43.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2023		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Campanhas de sensibilização ambiental e educação cívica					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Economias de energias nos projetos do setor dos transportes					

## ELABORAÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA REGIONAL PARA A REDUÇÃO DA SINISTRALIDADE RODOVIÁRIA

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	4.2.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC e Direção Regional de Estradas)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Municípios			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Elaboração de uma estratégia regional para a segurança rodoviária que consubstancie um documento orientador nos domínios da prevenção e combate à sinistralidade rodoviária, estabelecendo um conjunto de orientações neste sentido.

#### Interdependência com outras medidas

- Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária
- Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 80.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária aprovada

#### Indicadores de resultado

- Acidentes e vítimas por veic./km

IMPLEMENTAÇÃO DE UMA POLÍTICA ATIVA DE SENSIBILIZAÇÃO E PREVENÇÃO RODOVIÁRIA					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Local	<b>Codificação Interna</b>	4.2.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC e Direção Regional de Estradas)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Municípios</li> <li>- Escolas</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária, contemplando ações diversas e dirigidas a diferentes público-alvo, incluindo campanhas de sensibilização para crianças e jovens, condutores e comunidade em geral, e outras ações de sensibilização e formação.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária</li> <li>- Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 18.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2023		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Campanhas de sensibilização e prevenção rodoviária efetuadas					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Acidentes e vítimas por veic./km					

**ADOÇÃO PERMANENTE DAS NORMATIVAS INTERNACIONAIS, COMUNITÁRIAS E NACIONAIS EM MATÉRIA DE SEGURANÇA E PROTEÇÃO**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes				
<b>Objetivo Específico</b>	Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados				
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	4.2.3
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (SRETC)				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Assembleia Legislativa Regional				

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Promoção das iniciativas legislativas que garantam a permanente conformidade do quadro legal com as melhores práticas e normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção.

**Interdependência com outras medidas**

- Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária
- Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária
- Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023
<b>Fontes de Financiamento</b>	---		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção adotadas

**Indicadores de resultado**

----

ATUALIZAÇÃO PERMANENTE DO QUADRO LEGAL DO SETOR DOS TRANSPORTES					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Quadro legal do setor dos transportes em permanente atualização			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	5.1.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Assembleia Legislativa Regional			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Através da rápida atualização do quadro normativo aplicável ao sector dos transportes, com recurso às melhores práticas nacionais e internacionais, pretende-se aumentar a eficiência do sector dos transportes e, por via destes, da economia regional, através da eliminação de custos de contexto e da consagração de soluções inovadoras.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2023		
<b>Fontes de Financiamento</b>	----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Ações periódicas da legislação do sector dos transportes e <i>benchmarking</i> face a soluções diferentes ao nível nacional e internacional com vista a identificar potencial de melhoria					
- Auscultação dos <i>stakeholders</i> públicos e privados no sentido de identificar potencial de melhoria no quadro normativo					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Medidas legislativas ou regulamentares no setor dos transportes implementadas					

**DEFINIÇÃO DE UM MODELO ORGANIZACIONAL QUE POTENCIE UMA MAIS EFICAZ AÇÃO ADMINISTRATIVA NA REGULAÇÃO, FISCALIZAÇÃO E MONITORIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes				
<b>Objetivo Específico</b>	Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada				
<b>Tipologia</b>	Ação	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.2.1
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional				
<b>Entidades a Envolver</b>					

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Implementação de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes, identificando as ações necessárias à sua concretização.

**Interdependência com outras medidas**

- Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma no plano dos recursos humanos e tecnológicos
- Criação de um Observatório Regional da Mobilidade e dos Transportes
- Criação da conta pública do sistema regional de transportes
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016
<b>Fontes de Financiamento</b>	----		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Modelo organizacional definido

**Indicadores de resultado**

- Novo modelo implementado

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

REFORÇO DA CAPACIDADE INSTITUCIONAL DA RAM NO PLANO DOS RECURSOS HUMANOS E TECNOLÓGICOS					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.2.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Municípios			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Reforço da capacidade institucional da Região Autónoma através da sua dotação com os recursos humanos e tecnológicos necessários à operacionalização do modelo organizacional potenciador da eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 177.600	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Técnicos contratados</li> <li>- Ações de formação realizadas</li> <li>- Investimento em recursos tecnológicos (<i>hardware e software</i>)</li> </ul>					
<b>Indicadores de resultado</b>					
----					

## CRIAÇÃO DE UM OBSERVATÓRIO REGIONAL DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.2.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública)</li> <li>- Operadores de TPR</li> <li>- Municípios</li> </ul>			

### 2. Resultados e Interdependências

#### Resultados Esperados

Criação de um observatório regional capacitado para a recolha, tratamento e análise de informação sobre a mobilidade e o sistema de acessibilidades e transportes da RAM e para disseminar a informação permitindo avaliar de modo quantitativo os principais impactos do setor dos transportes e avaliar o nível de sucesso das medidas e ações que vão sendo implementadas e, desta forma, monitorizar permanentemente e oferta e procura.

#### Interdependência com outras medidas

- Definição de um modelo organizacional que potencie uma mais eficaz ação administrativa na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes
- Garantia de regularidade da operação da linha de transporte marítimo inter-ilhas
- Reforço das ligações regulares em transporte aéreo entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo
- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	€ 80.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional		

### 4. Monitorização

#### Indicadores de realização

- Observatório Regional da Mobilidade e dos Transportes constituído

#### Indicadores de resultado

- Relatórios de acompanhamento elaborados



CRIAÇÃO DA CONTA PÚBLICA DO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Sustentabilidade financeira do setor melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.3.1
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública)</li> <li>- Municípios</li> <li>- Operadores de TPR</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação de um sistema de contabilidade analítica simplificado que permita apurar, a cada momento, a estrutura de custos e receitas globais do sistema regional de transportes.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes</li> <li>- Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 74.000	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2018		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Orçamento Regional				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Conta pública de transportes elaborada					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Racionalização dos custos com o sistema de transportes					

## ESTUDO DOS MODELOS E FONTES DE FINANCIAMENTO DO SISTEMA REGIONAL DE TRANSPORTES

### 1. Enquadramento

<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Sustentabilidade financeira do setor melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	---	<b>Codificação Interna</b>	5.3.2
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública)			

### 2. Resultados e Interdependências

#### **Resultados Esperados**

Tendo por base a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, o estudo de fontes alternativas de financiamento das OSP (a elaborar tendo por base as melhores práticas internacionais e as especificidades dos territórios insulares) e o conhecimento detalhado da estrutura de custos e receitas totais do sistema de transportes (possibilitado pela criação da conta pública do sistema regional de transportes), deverá resultar num estudo da revisão do modelo de financiamento do sistema de transportes. Este estudo deverá ainda apresentar uma proposta de modelos alternativos de financiamento do sistema regional de transportes.

#### **Interdependência com outras medidas**

- Criação da conta pública do sistema regional de transportes

### 3. Programação

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2018
<b>Fontes de Financiamento</b>	-----		

### 4. Monitorização

#### **Indicadores de realização**

- Estudo dos modelos e fontes de financiamento do sistema regional de transportes elaborado

#### **Indicadores de resultado**

- Novo modelo de financiamento implementado

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

CONTRATUALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Sustentabilidade financeira do setor melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.3.3
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Governo da República</li> <li>- Governo Regional (Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública)</li> <li>- Municípios</li> </ul>			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
<p>A presente medida visa permitir o cumprimento das regras estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, e no RJSPTP, aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, as quais representam uma alteração significativa das regras anteriormente em vigor e decorrentes do RTA.</p> <p>Com vista a alcançar o objetivo último de contratualização dos serviços de transporte público rodoviário, identificou-se um conjunto de ações a empreender, a saber:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A adaptação à RAM do RJSPTP, nomeadamente esclarecendo as competências da Região enquanto Autoridade de Transportes ao nível supramunicipal;</li> <li>• A aplicação das regras do RJSPTP relativas ao período transitório até 3 de dezembro de 2019, nomeadamente através da contratualização dos serviços de transporte ou da manutenção em vigor, a título provisório e observando os requisitos legalmente estabelecidos, dos títulos de concessão emitidos ao abrigo do RTA;</li> <li>• A capacitação dos trabalhadores das diversas autoridades de transportes competentes com vista à aplicação do RJSPTP, uma vez que estas autoridades estarão incumbidas de levar a cabo a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros;</li> <li>• O estudo e a implementação de mecanismos de financiamento do serviço público de transporte de passageiros;</li> <li>• A celebração de contratos inter-administrativos entre a Região Autónoma e os Municípios, com vista a regular a articulação entre estas entidades no domínio das respetivas competências; e</li> <li>• A preparação dos procedimentos de adjudicação de contratos de serviço público de transportes.</li> </ul> <p>A conclusão das ações anteriormente referidas permitirá a transição para o novo regime do serviço público de transporte de passageiros em moldes que assegurem a continuidade e a sustentabilidade financeira deste serviço, evitando situações de eventual falta de capacidade de resposta por parte das autoridades competentes que redunde no incumprimento do RJSPTP e do Regulamento.</p>					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas propostas nos Objetivos Específicos 2.4, 4.1 e 5.2</li> <li>- Criação da conta pública do sistema regional de transportes</li> <li>- Criação de incentivos à elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável</li> </ul>					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	----		<b>Prazo de Execução</b>	2017-2019	

## CONTRATUALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO

**Fontes de Financiamento**

-----

### 4. Monitorização

#### **Indicadores de realização**

- Procedimentos adotados com vista à aplicação das regras relativas ao período transitório
- Fontes de financiamento do serviço público de transporte de passageiros identificadas e eventuais medidas legislativas/regulamentares aprovadas
- Contratos de serviço público de transporte de passageiros definido
- Procedimentos de adjudicação de contratos de serviço público de transporte de passageiros concluídos

#### **Indicadores de resultado**

- Serviços de TPR contratualizados

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTONOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

REESTRUTURAÇÃO DA APRAM					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Sustentabilidade financeira do setor melhorada			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional	<b>Codificação Interna</b>	5.3.4
<b>Entidade Responsável</b>		Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Implementação do processo de reestruturação da APRAM visando dotar os portos de um modelo de organização e de gestão que assegure a sua relativa autonomia funcional e financeira. Este modelo deverá passar pela racionalização dos serviços, recursos e equipamentos da empresa, aumento da eficiência e eficácia portuárias e avaliação de desempenho.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias - Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2017		
<b>Fontes de Financiamento</b>	-----				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Reestruturação da APRAM implementada					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Resultados líquidos anuais da APRAM					

**ESTABELECIMENTO DE MECANISMOS QUE GARANTAM UMA EFETIVA ARTICULAÇÃO ENTRE AS POLÍTICAS DE TRANSPORTES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO, ENERGIA E AMBIENTE**

**1. Enquadramento**

<b>Objetivo Estratégico</b>	Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes				
<b>Objetivo Específico</b>	Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira				
<b>Tipologia</b>	Ação	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	----	<b>Codificação Interna</b>	5.4.1
<b>Entidade Responsável</b>	Governo Regional (SRETC)				
<b>Entidades a Envolver</b>	- Governo Regional (Secretaria Regional do Ambiente e Recursos Naturais)				

**2. Resultados e Interdependências**

**Resultados Esperados**

Implementação de mecanismos de articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente, compreendendo: a consulta prévia e emissão de parecer por parte das direções regionais competentes relativamente a medidas em que esta transversalidade se verifique; a promoção de ações de formação orientadas para os técnicos da área do planeamento e gestão do território; o tratamento mais aprofundado dos transportes e acessibilidades no âmbito dos instrumentos de gestão territorial.

**Interdependência com outras medidas**

----

**3. Programação**

<b>Investimento Previsto</b>	----	<b>Prazo de Execução</b>	2017-2019
<b>Fontes de Financiamento</b>	----		

**4. Monitorização**

**Indicadores de realização**

- Mecanismos de articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente definidos

**Indicadores de resultado**

-----

PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTONOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020

Relatório Final Preliminar – Anexo II

ELABORAÇÃO DE PLANOS DE MOBILIDADE SUSTENTÁVEL					
<b>1. Enquadramento</b>					
<b>Objetivo Estratégico</b>		Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes			
<b>Objetivo Específico</b>		Instrumentos de planeamento do sistema de transportes e gestão da mobilidade em eficácia e articulados com as políticas em áreas de fronteira			
<b>Tipologia</b>	<b>Ação</b>	<b>Âmbito territorial dos efeitos</b>	Regional/Local	<b>Codificação Interna</b>	5.4.2
<b>Entidade Responsável</b>		Municípios, Entidades Gestoras de Polos Geradores/ Atractores de Deslocações e Governo Regional (SRETC)			
<b>Entidades a Envolver</b>		- A definir em função do âmbito do plano			
<b>2. Resultados e Interdependências</b>					
<b>Resultados Esperados</b>					
Planos de mobilidade urbana sustentável (de âmbito regional e municipal) e planos de mobilidade para grandes polos geradores e atratores de deslocações implementados, com repercussões ao nível da qualificação da oferta do sistema regional de transportes e da alteração dos padrões de mobilidade da população residente.					
<b>Interdependência com outras medidas</b>					
- Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana - Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário					
<b>3. Programação</b>					
<b>Investimento Previsto</b>	€ 720.000	<b>Prazo de Execução</b>	2016-2020		
<b>Fontes de Financiamento</b>	Madeira 14-20, Orçamentos Municipais, FEE – Fundo de Eficiência Energética				
<b>4. Monitorização</b>					
<b>Indicadores de realização</b>					
- Plano de mobilidade sustentável regional elaborado - Planos de mobilidade urbana sustentável elaborados - Escolas com planos de mobilidade elaborados - Polos geradores/attractores de deslocações com planos elaborados					
<b>Indicadores de resultado</b>					
- Implementação das medidas dos Planos de Mobilidade Urbana Sustentável - Alunos abrangidos por Planos de Mobilidade Sustentável - Trabalhadores abrangidos por Planos de Mobilidade Sustentável					

## **Anexo III – FORMULÁRIOS DE INQUÉRITOS**





## Inquérito OD aos utilizadores do transporte coletivo

Bom Dia / Boa Tarde estamos a realizar um pequeno inquérito sobre as deslocações dos passageiros dos transportes públicos coletivos rodoviários da Madeira.

### REGISTO

Entrevistador: \_\_\_\_\_

Hora: '\_\_\_\_' '\_\_\_\_' H '\_\_\_\_' '\_\_\_\_' M

Dia: '\_\_\_\_' '\_\_\_\_' / '\_\_\_\_' / 2015

Posto N°: '\_\_\_\_' '\_\_\_\_'

Paragem N°: '\_\_\_\_' '\_\_\_\_'

### CARACTERÍSTICAS DO INQUIRIDO

Sexo: M  F

P.1. QUAL É A SUA IDADE? \_\_\_\_\_

P.2. QUAL É A SUA OCUPAÇÃO?

Estudante..... 1

Reformado..... 2

Empregado..... 3

(Profissão: \_\_\_\_\_)

Outra..... 4

Qual? \_\_\_\_\_

P.3. QUAL É O SEU LOCAL DE RESIDÊNCIA?

País: \_\_\_\_\_

Local de Alojamento: \_\_\_\_\_

Duração da Estadia: \_\_\_\_\_

**Se diferente de Portugal passar para a P4**

Localidade / Ponto de referência: \_\_\_\_\_

Freguesia: \_\_\_\_\_

Concelho: \_\_\_\_\_

P.4. QUAIS SÃO AS SUAS HABILITAÇÕES LITERÁRIAS?

Primária ou menos..... 1

9º ano ou menos..... 2

12º ano ou menos..... 3

Ensino superior frequência..... 4

Bacharelato, Licenciatura ou mais..... 5

P.5. TEM CARTA DE CONDUÇÃO?

Sim..... 1

Não..... 2

**A questão seguinte só é feita em caso de resposta afirmativa à questão anterior, caso contrário passe à questão 7**

P.6. TEM ACESSO A CARRO PRÓPRIO?

Sim..... 1

Não..... 2

**As questões seguintes só são feitas no aeroporto, caso contrário passe à questão 11**

P.7. ACABOU DE ATERRAR?

Sim..... 1

Não..... 2

**Se respondeu Não passar à questão 11**

P.8. QUAL É A SUA NACIONALIDADE?

Portuguesa..... 1

Outro..... 2

Qual? \_\_\_\_\_

P.9. QUAL É A ORIGEM DO VOO?

**No caso de ter realizado alguma escala deve-se considerar a primeira origem da viagem aérea**

Portugal Continental..... 1

Outro..... 2

Qual? \_\_\_\_\_

P.10. PARA ALÉM DE SI, QUANTAS PESSOAS O ACOMPANHAM NESTA VIAGEM? \_\_\_\_\_

### VIAGEM

P.11. ESPECIFIQUE A LOCALIZAÇÃO DO INÍCIO DA VIAGEM?

**Não questionar no caso dos passageiros aéreos**

Localidade / Ponto de referência: \_\_\_\_\_

Freguesia: \_\_\_\_\_

Concelho: \_\_\_\_\_

P.12. ESPECIFIQUE A LOCALIZAÇÃO DO FIM DA VIAGEM?

Localidade / Ponto de referência: \_\_\_\_\_

Freguesia: \_\_\_\_\_

Concelho: \_\_\_\_\_

P.13. EM QUE PARAGEM IRÁ TERMINAR A PRESENTE DESLOCAÇÃO EM AUTOCARRO?

Nome da Paragem: \_\_\_\_\_

Localidade / Ponto de referência: \_\_\_\_\_

Freguesia: \_\_\_\_\_

Concelho: \_\_\_\_\_

P.14. QUAL O OPERADOR QUE VAI USAR?

Horários do Funchal..... 1

SAM, Sociedade Automóveis Madeira... 2

Companhia Carros São Gonçalo..... 3

EAC, Empresa Automóveis Caniço..... 4

Rodoeste..... 5

Outro..... 6

Qual? \_\_\_\_\_

P.15. QUAL O HORÁRIO PREVISTO PARA A SUA PARTIDA?

\_\_\_\_h:\_\_\_\_m

P.16. A QUE HORAS TERMINARÁ A VIAGEM? \_\_\_\_h:\_\_\_\_m

P.17. QUAL É A LINHA/CARREIRA QUE VAI USAR?

Nº da linha/ carreira: \_\_\_\_\_

Início e Fim da Linha/carreira: \_\_\_\_\_

P.18. QUAL O MOTIVO PRINCIPAL DA VIAGEM? (uma só resposta)

Casa -> Trabalho..... 1

Trabalho -> Casa..... 2

Casa -> Escola..... 3

Escola -> Casa..... 4

Em Serviço..... 5

Compras..... 6

Lazer..... 7

Saúde..... 8

Outro..... 9

Qual? \_\_\_\_\_

**P 19** QUAIS OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE UTILIZOU ATÉ À PARAGEM DE AUTOCARRO (INDICAR TODOS SEQUENCIALMENTE)?

- A pé.....   
 Carro.....   
 Mota.....   
 Táxi.....   
 Autocarro.....   
 Avião.....   
 Ferry.....   
 Outro.....   
 Qual? \_\_\_\_\_

**P 19.1** SE DURANTE A VIAGEM ATÉ ESTA PARAGEM EFETUOU ALGUM TRANSBORDO, INDIQUE O(S) LOCAL(AIS)

- 1 \_\_\_\_\_  
 2 \_\_\_\_\_

**P 20** QUAIS OS MEIOS DE TRANSPORTE QUE IRÁ UTILIZAR A SEGUIR AO AUTOCARRO (INDICAR TODOS SEQUENCIALMENTE)?

- A pé.....   
 Carro.....   
 Mota.....   
 Táxi.....   
 Autocarro.....   
 Avião.....   
 Ferry.....   
 Outro.....   
 Qual? \_\_\_\_\_

**P 20.1** SE DURANTE A VIAGEM QUE SE SEGUE EFETUAR ALGUM TRANSBORDO, INDIQUE O(S) LOCAL(AIS)

- 1 \_\_\_\_\_  
 2 \_\_\_\_\_

**P.20.2** QUAL O TIPO DE TÍTULO DE TRANSPORTE QUE IRÁ UTILIZAR?

- Bilhete pré-comprado..... 1   
 Bilhete de bordo..... 2   
 Passe Social..... 3   
 Passe combinado..... 4   
 Passe estudante..... 5   
 Outro passe..... 6   
 Outro título..... 7   
 Qual? \_\_\_\_\_

**P.21.** QUAL A FREQUÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO RODOVIÁRIO NA MADEIRA?

- Diariamente..... 1  Todos os dias úteis  
 Frequentemente..... 2  Pelo menos 3 vezes por semana  
 Esporadicamente..... 3  Pelo menos 2 vezes por mês  
 Raramente..... 4  Menos de 2 vezes por mês  
 Esta será a 1ª vez..... 5

Se respondeu “**Esta será a 1ª vez**” terminar o inquérito.  
 Caso contrário passar à questão 22

**SATISFAÇÃO DOS CLIENTES**

**P.22.** COMO CLASSIFICA A QUALIDADE DE OFERTA DO SERVIÇO RELATIVAMENTE AOS SEGUINTE ASPECTOS:

	Mau	Fraco	Médio	Bom	Excelente
Frequência das carreiras					
Tempo de viagem					
Localização das paragens					
Pontualidade face ao horário					
Conforto dos veículos					
Limpeza dos veículos					
Conforto das paragens					
Informação aos passageiros					
Simpatia dos funcionários					
Segurança					
Segurança na viagem					
Avaliação global do serviço					

**P.23.** GOSTARIA DE APRESENTAR ALGUMA OBSERVAÇÃO/ SUGESTÃO NO SENTIDO DA MELHORIA DESTES TIPO DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE:

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**Muito Obrigado!**