

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



## Sumário Executivo (Versão Consulta Pública)

Fevereiro de 2016



## ÍNDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. NOTA INTRODUTÓRIA</b> .....                  | <b>3</b>  |
| 1.1. <b>METODOLOGIA E FASEAMENTO</b> .....         | <b>4</b>  |
| <b>2. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO</b> .....             | <b>5</b>  |
| 2.1. <b>MOBILIDADE</b> .....                       | <b>5</b>  |
| 2.2. <b>ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS</b> .....      | <b>6</b>  |
| 2.3. <b>TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS</b> ..... | <b>7</b>  |
| 2.4. <b>TRANSPORTE AÉREO</b> .....                 | <b>10</b> |
| 2.5. <b>TRANSPORTE MARÍTIMO</b> .....              | <b>11</b> |
| <b>3. VISÃO E OBJETIVOS</b> .....                  | <b>13</b> |
| <b>4. PLANO DE AÇÃO</b> .....                      | <b>14</b> |
| 4.1. <b>SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES</b> .....      | <b>14</b> |
| 4.2. <b>ESTIMATIVAS DE INVESTIMENTO</b> .....      | <b>17</b> |
| 4.3. <b>FONTES DE FINANCIAMENTO</b> .....          | <b>18</b> |

## FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Figura 1.2 – Esquema do faseamento do processo de elaboração do PIETRAM.....            | 4  |
| Figura 2.1- Movimentos pendulares entre municípios da RAM em 2011.....                  | 5  |
| Figura 2.2- Repartição modal das viagens pendulares em 2011 (%) .....                   | 6  |
| Figura 2.3 - Reduções de oferta ao Fim de Semana (Rácio ligações Dia Útil/Domingo)..... | 7  |
| Figura 2.4 – Estrutura de oferta em dia útil versus dependências pendulares .....       | 8  |
| Figura 2.5 – Rácio de tempo de viagem TPR/TI .....                                      | 8  |
| Figura 3.1 – Objetivos gerais do PIETRAM .....  | 14 |
| Figura 5.1 – Estimativa de investimento anual (2015-2023) .....                         | 17 |

## QUADROS

|  |    |
|--|----|
| Quadro 5.1 – Síntese do plano de ação .....          | 14 |
| Quadro 5.2 – Fontes de financiamento por medida..... | 19 |



## 1. NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento corresponde ao Sumário Executivo do “Plano Integrado e Estratégico dos Transportes da Região Autónoma da Madeira” (doravante designado pela sigla PIETRAM), com o qual se pretende efetuar uma apresentação geral do plano. Para conhecimento detalhado do PIETRAM deverão consultar-se os dois volumes que constituem o relatório final.

Com a elaboração deste plano o Governo Regional ficará dotado de “*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>.

O PIETRAM constitui, ainda, uma condicionalidade ex-ante imposta pela Comissão Europeia 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 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 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.

Sendo um plano setorial de âmbito regional, o PIETRAM 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 da RAM 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.

As propostas de intervenção do PIETRAM encontram-se alinhadas com o Acordo de Parceria 2014-2020, 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 (Comunicação da Comissão - Europa 2020. COM (2010).

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

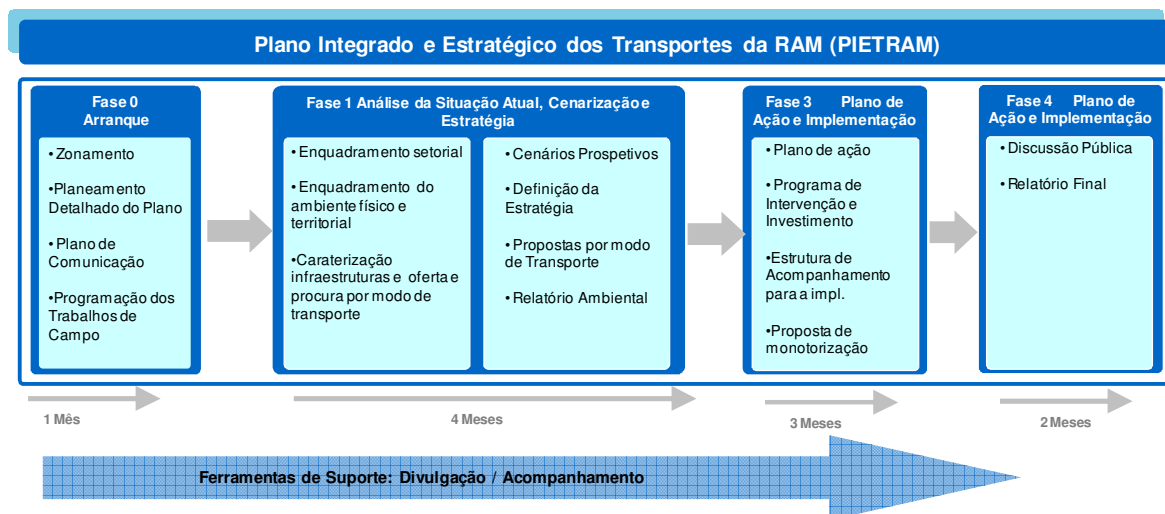
<sup>2</sup> Programa do XII Governo Regional da Madeira.

## 1.1. METODOLOGIA E FASEAMENTO

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

- **Fase 0** – referente à programação da elaboração do PIETRAM, à preparação e à calendarização dos trabalhos de campo.
- **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 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** – correspondente 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 Relatório Ambiental que incorporarão os contributos da consulta pública realizada.

FIGURA 1.1 – ESQUEMA DO FASEAMENTO DO PROCESSO DE ELABORAÇÃO DO PIETRAM



De referir que o processo de elaboração do PIETRAM foi acompanhado por um vasto conjunto de entidades representativas do setor na RAM, tendo-se realizado reuniões com os municípios, gestores de infraestruturas, operadores de transportes e outras entidades representativas do setor.

Finalizada a Fase 2 do plano o documento foi submetido à consulta de um conjunto alargado de entidades que num período de 20 dias se pronunciaram sobre o Relatório Final Preliminar e sobre o Relatório Ambiental do Plano. Concluída esta fase, procedeu-se à ponderação dos contributos recebidos e à elaboração da presente versão que se submete a consulta pública.

## 2. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

### 2.1. MOBILIDADE

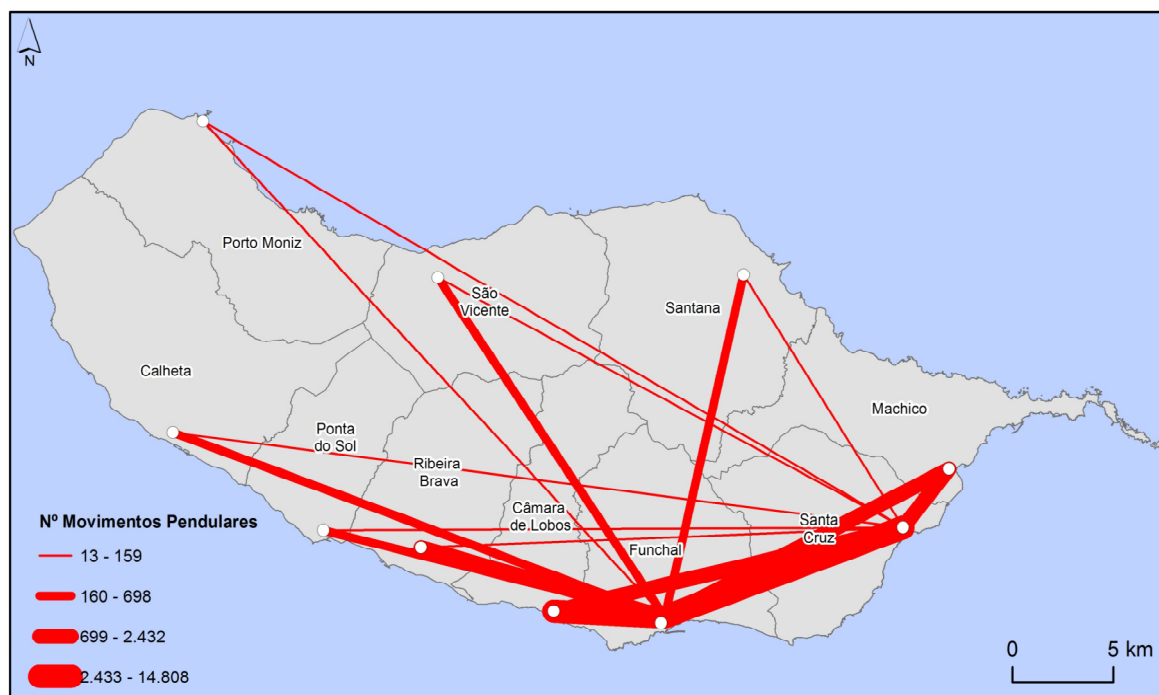
Em 2011 cerca de 154 990 residentes na RAM realizavam viagens pendulares, tendo-se registado um aumento de 8,3% face a 2001, ano em que este valor rondava os 143 089 habitantes.

Apesar do predomínio das viagens intraconcelhias na generalidade dos municípios da RAM, que em 2011 assumiam um peso de 76%, registou-se uma tendência para o aumento das viagens interconcelhias cujo peso relativo ascendeu de 19% em 2001 para os 24% em 2011. De destacar a representatividade das viagens interconcelhias em alguns municípios, nomeadamente Câmara de Lobos (43%), Machico (30%), Ribeira Brava (32%) e Santa Cruz (51%).

A melhoria das acessibilidades rodoviárias que ocorreu nas duas últimas décadas (Via Rápida e Vias Expresso) induziu o processo de crescimento das áreas suburbanas e periurbanas do Funchal, justificando o crescimento registado nas deslocações interconcelhias (+33%) entre a generalidade dos concelhos da RAM e contribuindo para a melhoria significativa da mobilidade da população.

A concentração de população e atividades económicas no Funchal justificam os fluxos existentes, sendo este o principal polo de atração de viagens na RAM. Diariamente cerca de 30 830 residentes realizam viagens de e para o Funchal, pertencendo-lhe 71,3% das deslocações interconcelhias (26 271 movimentos).

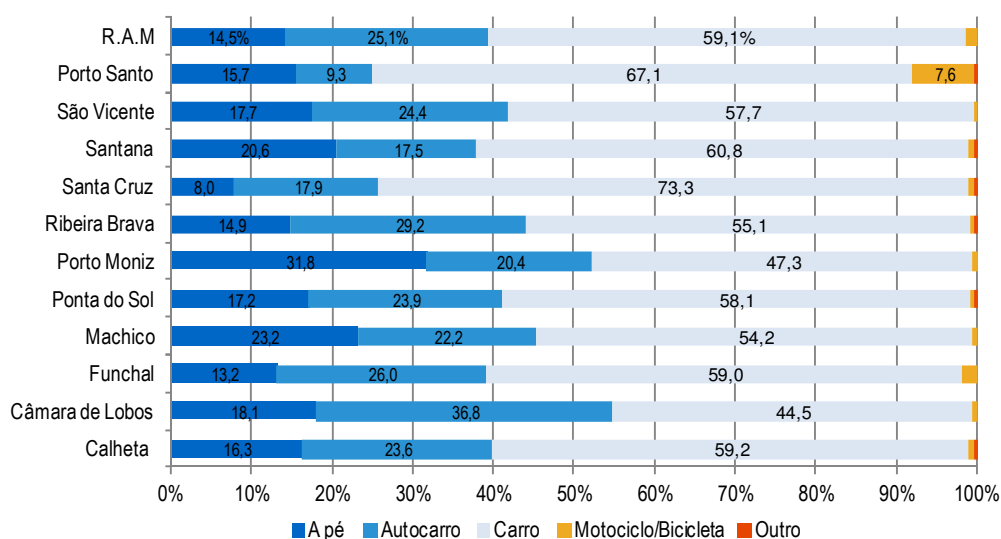
FIGURA 2.1- MOVIMENTOS PENDULARES ENTRE MUNICÍPIOS DA RAM EM 2011



Fonte: INE/DREM, Censos RAM 2011

A repartição modal das viagens evidencia o predomínio do transporte individual como modo preferencial para a realização das viagens pendulares com uma quota que ascendia aos 59% em 2011 (Figura 2.2). Os concelhos de Porto Moniz e Câmara de Lobos são os únicos na RAM cujo peso do automóvel particular é inferior a 50% (47,3% e 44,5%, respetivamente), sendo que Câmara de Lobos o concelho com maior utilização do transporte público rodoviário (36,8%).

FIGURA 2.2- REPARTIÇÃO MODAL DAS VIAGENS PENDULARES EM 2011 (%)



Fonte: INE/DREM, Censos RAM 2011

A quota de utilização do modo pedonal rondava os 14,5% na RAM ainda que alguns concelhos apresentem quotas de utilização superiores a 20%. Contudo de frisar que este modo decresceu significativamente a sua quota de utilização na última década, que em 2001 ascendia aos 43,5%. Tendência semelhante registou-se com a utilização do transporte coletivo rodoviário que decresceu a quota de utilização de 32,2% em 2001 para os 23,6% em 2011.

## 2.2. ACESSIBILIDADES RODOVIÁRIAS

Os investimentos públicos realizados nas últimas décadas no desenvolvimento da rede rodoviária da RAM (designadamente a Via Rápida e as Vias Expresso) permitiram melhorar de forma significativa as acessibilidades intrarregionais e as condições de circulação rodoviária, contribuindo para a redução das assimetrias territoriais.

Dos 608,9 km da rede prevista para a ilha da Madeira encontram-se por construir 13,7 km, correspondentes a apenas 2% do total da rede rodoviária da RAM, um dado revelador do importante esforço que tem vindo a ser desenvolvido no sentido de dotar o território regional com boas acessibilidades. No que concerne à cobertura da rede, esta reflete a ocupação do território da RAM, pautada por um contraste entre o norte e o sul da Ilha da Madeira, ainda que os investimentos realizados tenham vindo a contribuir para melhorar a conectividade entre estes setores.

É contudo de frisar que subsistem algumas áreas que carecem de melhorias ao nível das acessibilidades, nomeadamente na zona Norte, entre São Vicente e Santana e na costa Oeste, entre Calheta e Porto Moniz, (comprovado pelas distâncias/ tempo à cidade do Funchal). Persistem, igualmente, algumas zonas da ilha



onde a rede rodoviária apresenta um traçado muito sinuoso com curvas de raio reduzido, associadas a fortes inclinações longitudinais, decorrentes de soluções técnicas que remontam à época da sua construção e que decorrem dos condicionalismos de natureza orográfica da própria ilha. Estes aspetos refletem-se nos tempos de ligação entre sedes de concelho e relevam questões de segurança rodoviária.

A conclusão das vias previstas da rede rodoviária regional deverá mitigar a generalidade dos problemas diagnosticados contribuindo para a melhoria das acessibilidades regionais e dos padrões de segurança rodoviária.

### 2.3. TRANSPORTES PÚBLICOS RODOVIÁRIOS

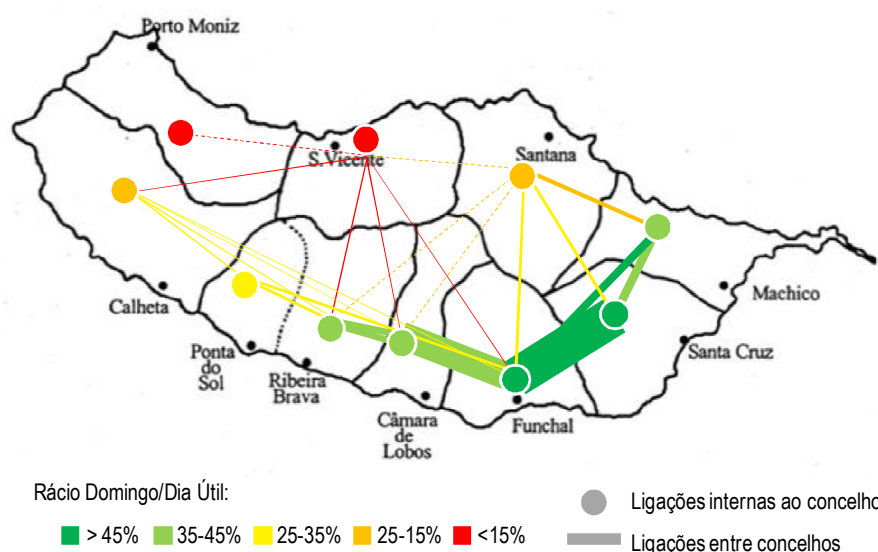
#### Oferta

Os transportes públicos rodoviários de passageiros asseguram as deslocações nas ilhas da Madeira e do Porto Santo.

Na ilha da Madeira estes serviços são assegurados por 125 carreiras das quais 57 urbanas (asseguradas no Funchal pelo operador Horários do Funchal) e 68 interurbanas (asseguradas por 4 operadores: Horários do Funchal, EAC - Empresa de Automóveis do Caniço, Rodoeste - Transportadora Rodoviária da Madeira Lda. e SAM - Sociedade de Automóveis da Madeira), que efetuam cerca de 372 percursos distintos.

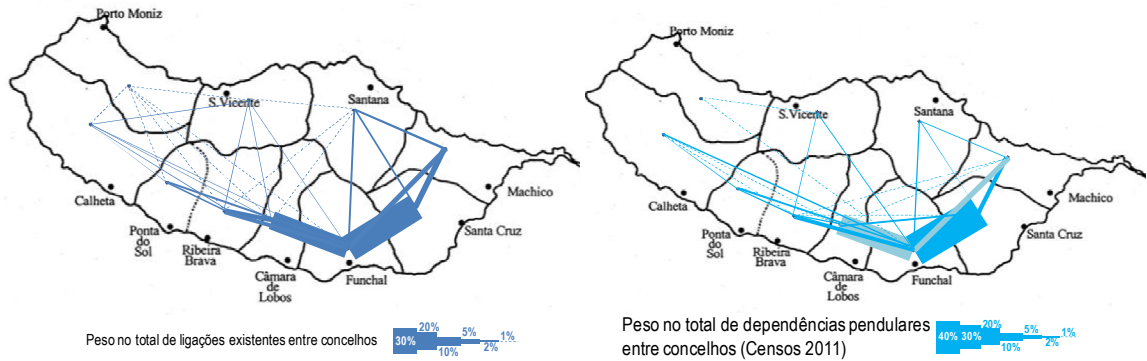
Diariamente realizam-se 3.424 circulações em dia útil, das quais 27% associadas a serviços interurbanos (919 circulações), sendo que 74% da oferta interurbana em dia útil têm como destino o Funchal. Fora do dia útil registam-se quebras significativas da oferta (e.g. - 38% no caso do número de circulações/dia ao Domingo). Os concelhos do setor norte são claramente mais penalizados observando-se igualmente uma maior penalização dos concelhos a poente do Funchal, que aumenta com a distância a que se encontram deste.

FIGURA 2.3 - REDUÇÕES DE OFERTA AO FIM DE SEMANA (RÁCIO LIGAÇÕES DIA ÚTIL/DOMINGO)



De um modo geral a estrutura da oferta encontra-se ajustada à procura interconcelhia em dia útil ainda que se registem quebras significativas fora do dia útil e em alguns períodos do dia de menor procura.

FIGURA 2.4 – ESTRUTURA DE OFERTA EM DIA ÚTIL VERSUS DEPENDÊNCIAS PENDULARES



Fonte: Modelo de transportes do PIETRAM

Outro aspeto importante que contribui para a significativa quota de utilização do transporte individual prende-se com a fraca competitividade dos tempos do transporte público rodoviário com os assegurados pelo transporte individual (Figura 2.5).

FIGURA 2.5 – RÁCIO DE TEMPO DE VIAGEM TPR/TI

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

Fonte: Modelo de transportes do PIETRAM

No Porto Santo são assegurados 6 percursos por um operador único, a empresa Moinho rent-a-car.

### Infraestruturas de suporte

Na ilha da Madeira existem três terminais rodoviários para os serviços de transporte interurbanos de passageiros, um dos quais em Machico e os outros dois na cidade do Funchal. O terminal de Machico apresenta-se como uma infraestrutura recente dispendo de boas condições de funcionamento e de apoio aos passageiros.

Os terminais existentes na cidade do Funchal encontram-se a ser explorados pelas empresas SAM e Rodoeste. A empresa Rodoeste opera na zona Oeste da ilha e tem o seu terminal localizado na zona Este da cidade e a empresa SAM que opera na zona Este da ilha tem o seu terminal localizado na zona Oeste da cidade. Ambos os terminais apresentam condições de acolhimento aos passageiros satisfatórias não dispondo de espaço que permita acolher os restantes operadores interurbanos que atualmente utilizam como terminal a Praça da Autonomia. Acresce que a sua localização periférica face ao centro da cidade justifica a fraca procura que registam, não se constituindo como verdadeiros nós intermodais da rede de transportes públicos do Funchal.

Relativamente às condições de acolhimento nas paragens de transporte público rodoviário, verificam-se discrepâncias significativas entre as condições de apoio à espera sendo inúmeras as situações na RAM de paragens que não apresentam condições de conforto e segurança adequadas.

#### Sistema tarifário

O sistema tarifário em vigor no transporte interurbano na RAM baseia-se nas distâncias quilométricas das viagens, sendo o preço dos bilhetes e assinaturas proporcional à distância das viagens numa lógica de escalões quilométricos. Os escalões tarifários encontram-se definidos de acordo com o regulamentado pela Portaria n.º 120/2013.

O diagnóstico efetuado permitiu concluir sobre a existência de um elevado número de títulos de transporte, o que é muito penalizador para os utilizadores do sistema, nomeadamente para os utilizadores frequentes que necessitam de realizar transbordos nas suas viagens e para os visitantes e turistas. A ausência de uma “verdadeira” integração tarifária torna o sistema pouco atrativo para os utilizadores, em especial para os utilizadores ocasionais.

#### Sistema de comunicação e informação ao público

No que concerne ao sistema de informação ao público, a generalidade dos operadores de transporte público rodoviário da RAM disponibiliza informação atualizada sobre os seus serviços (itinerários e tarifário) nos respetivos *sites* da *internet*, contudo não existe informação integrada que permita aos utilizadores (em especial aos turistas) planear adequadamente as suas viagens.

Relativamente à informação existente nas paragens de transportes públicos rodoviários são poucas as que dispõem de informação sobre os serviços e, quando existe, é normalmente informação apenas de um operador. A empresa Horários do Funchal é o único operador da região que disponibiliza informação em tempo real nas paragens.

#### Perspetivas futuras e oportunidade de mudança

A curto/médio prazo perspetivam-se importantes mudanças legislativas (decorrentes de orientações da União Europeia e a nível nacional) que constituem um desafio para o setor a nível nacional e na RAM, com consequências na organização do serviços de transporte público rodoviário.

O novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP)<sup>3</sup> e as Diretivas Europeias obrigam à contratualização destes serviços até dezembro de 2019. O RJSPTP para além destas

<sup>3</sup> Lei 52/2015 de 9 de junho e em fase de regulamentação.

questões associadas à contratualização dos serviços, e ainda que se aguarde a sua transposição para a RAM através de regulamentação específica, aponta para (i) reforço de competências dos municípios e comunidades intermunicipais em matéria de transportes públicos, considerando-se que a coordenação do sistema de transportes a nível deverá permanecer como competência do Governo Regional; (ii) níveis mínimos de serviço que deverão ser assegurados e que acarretarão consequências ao nível da organização da oferta de serviços.

Neste último domínio o PIETRAM avaliou as consequências da transposição dos níveis mínimos de serviço para a RAM, tendo concluído que a oferta existente não responde aos critérios definidos pelo RJSPTP, nomeadamente no que concerne ao cumprimento do critério cobertura territorial na perspetiva das ligações dos lugares à sua sede de concelho e entre sedes de concelho. O PIETRAM apresenta no seu plano de ação uma hierarquização para rede a estruturante, que a ser implementada permitirá responder aos requisitos do regime jurídico.

Acresce que se iniciará um novo Quadro Comunitário de Apoio que prevê financiamentos para o setor dos transportes e no âmbito do qual se poderão candidatar várias das medidas previstas no plano de ação do PIETRAM.

Neste contexto é importante que o Governo Regional da RAM esteja dotado de recursos humanos e financeiros que lhe permitam enfrentar os novos desafios para o setor e aproveitar as oportunidades de mudança que se avizinham para encetar uma nova organização para o setor que potencie um novo paradigma de mobilidade urbana mais sustentável e contribua para potenciar a atividade económica da RAM.

## **2.4. TRANSPORTE AÉREO**

No domínio do transporte aéreo a RAM encontra-se dotada de infraestruturas modernas e dimensionadas para acolher as perspetivas de crescimento de fluxos de passageiros estimados até 2020.

Ao nível das acessibilidades externas os principais constrangimentos tem vindo a ser supridos pelo Governo Regional já no decurso do período de elaboração do PIETRAM, nomeadamente com a implementação de um novo regime de atribuição do subsídio social de mobilidade em vigor desde 1 de setembro de 2015<sup>4</sup>.

Ainda assim persistem desajustamentos nos níveis de oferta atuais nas ligações entre a ilha da Madeira e o continente face aos crescimentos de tráfego que se têm registado, em especial nos períodos do ano em que se registam maiores índices de procura (e.g. períodos de férias dos estudantes) e que se refletem em elevados preços dos bilhetes.

Nas ligações entre o Porto Santo e o Continente, desde outubro de 2015 que se iniciaram duas ligações regulares semanais entre a ilha e o Continente (uma por sentido), o que deverá contribuir para a redução da pressão nas ligações entre ilhas e para o reforço das acessibilidades externas.

Ao nível das acessibilidades internas os principais constrangimentos identificados reportam-se igualmente a desajustamentos na oferta em alguns períodos do ano, em que é insuficiente para a procura registada, em especial nos períodos do ano em que é suprimida a ligação marítima. Nestas ligações foi igualmente implementado o subsídio social de mobilidade no âmbito dos serviços regulares de transporte aéreo e marítimo.

---

<sup>4</sup> Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 19/2008/M

## 2.5. TRANSPORTE MARÍTIMO

### Autoridade portuária

A autoridade portuária na RAM é exercida pela APRAM – Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A., a qual tem algumas responsabilidades de carácter operacional, designadamente, o serviço de pilotagem e amarração de navios e de conservação das infraestruturas portuárias. A APRAM tem por objeto social a administração e gestão dos portos (Funchal, Caniçal e Porto Santo), terminais (Porto Novo, Praia Formosa, Socorridos), cais (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 marinas (Funchal e Porto Santo) da Região Autónoma da Madeira sob a sua área de jurisdição, visando a exploração económica, planeamento, construção, conservação e desenvolvimento.

### Infraestruturas principais e oferta portuária

As principais infraestruturas portuárias da RAM situam-se nas zonas do Funchal e do Caniçal, e no Porto Santo. Para o setor das mercadorias a oferta é assegurada, na ilha da Madeira, pelo porto do Caniçal, onde é movimentada a larga maioria das mercadorias [contentores, carga convencional, granéis sólidos (cimento e cereais) e granéis líquidos (combustíveis)] consumidas na Região e, parcialmente, pelo porto do Funchal onde é movimentada alguma mercadoria no modo *Ro-Ro*.

Na zona do Funchal regista-se ainda o terminal dos socorridos onde é descarregado parte do cimento consumido na Região, a par de outro terminal cimenteiro situado no porto do Caniçal. A descarga de combustíveis na ilha da Madeira é efetuada num terminal específico, situado em zona adjacente ao porto do Caniçal, concessionado pela APRAM à CLCM. Na ilha do Porto Santo os combustíveis são descarregados no porto local. Merecem ainda referência os portos do Porto Novo e de Porto Moniz, na ilha da Madeira, o primeiro vocacionado para a receção de inertes e o segundo dispendo de capacidade para movimentar algumas mercadorias mas pouco utilizado.

Na ilha do Porto Santo a totalidade do movimento de mercadorias, bem como de passageiros, é assegurado pelo único porto local, o porto do Porto Santo.

Para o setor dos passageiros o porto do Funchal, na ilha da Madeira, e o porto do Porto Santo, na ilha do Porto Santo, constituem as referências, sendo que no porto do Funchal se destaca de forma expressiva os passageiros em trânsito, associados aos navios de cruzeiro, a par dos passageiros da ligação marítima inter-ilhas.

Existe também um conjunto de portos secundários da maior importância no apoio às atividades turística e da pesca, encontrando-se distribuídos ao longo da costa da ilha da Madeira, sobretudo na costa sul.

### Capacidade da oferta portuária

Os estudos realizados no âmbito do PIETRAM demonstraram que a RAM dispõem até ao horizonte 2020, ano até ao qual estará em vigor o presente Plano, de oferta portuária capaz de responder satisfatoriamente às solicitações previsíveis a nível do movimento de mercadorias e de passageiros. Excetua-se o subsistema dos navios de cruzeiro que por vezes, em virtude da forte sazonalidade da atividade dos cruzeiros turísticos na Região, nos meses de maior procura verificam-se ocasionalmente períodos com elevada taxa de utilização dos cais por este tipo de navios, ocorrendo mesmo a necessidade de espera para poder acostar.

### Dinâmicas da procura

O movimento de **navios de cruzeiro turístico** regista-se fundamentalmente no Porto do Funchal. Ao longo dos últimos anos assiste-se a uma tendência geral de crescimento no n.º de escalas e de passageiros no Porto do Funchal. Todavia, nos anos de 2013 e 2014 verifica-se, relativamente a 2012, uma redução importante no n.º de escalas (-15%) e no n.º total de passageiros (-20%). Admite-se, contudo, que em 2015, face ao n.º de escalas previstas/confirmadas se verifique uma recuperação para valores da ordem de grandeza dos verificados em 2012.

O movimento de navios de cruzeiro turístico no Porto do Funchal apresenta como característica marcante a nível da procura a sazonalidade da atividade. Com efeito, constata-se existirem ao longo do ciclo anual dois períodos distintos. Um período correspondente à época alta que decorre de outubro a abril (7 meses), com dois picos (abril e novembro), concentrando 85% das escalas anuais, e o período complementar, correspondente ao verão no hemisfério norte, em que se regista menor atividade.

Regista-se entre julho de 2009 e janeiro de 2012 o desenvolvimento de uma linha regular de **ferry ligando a RAM e o continente português** para transporte de passageiros e mercadorias (trailers e veículos). Enquanto operou esta linha transportou cerca de 22.000 passageiros anualmente, embora incluindo também passageiros com destino às Canárias, e em 2011 ferry estava já a transportar entre a Madeira e o continente português cerca de 8,3% do total de TEU's movimentados na ilha.

O **transporte marítimo inter-ilhas** é atualmente assegurado pelo navio “Lobo Marinho”, um ferry RO/RO, da transportadora marítima Porto Santo Line. Esta linha regular assegura o transporte de passageiros, automóveis e mercadorias, entre as ilhas da Madeira e do Porto Santo. O Lobo Marinho realiza 6 escalas por semana no horário de inverno e 7 escalas semanais no horário de verão, saindo de manhã do Funchal e regressando ao fim do dia vindo do Porto Santo. Desde 1995 até 2009, ano em que transportou 361.275 passageiros, o número de passageiros transportado cresceu significativamente. A partir de 2010 começa a registar-se um decréscimo de passageiros transportados atingindo em 2013 cifras de 2001. Em 2014 regista-se uma recuperação ligeira de 1,1% face a 2013, a que corresponde um acréscimo de apenas cerca de 3.000 passageiros. A ligação inter-ilhas apresenta marcada sazonalidade verificando-se que o tráfego nos meses de Julho, Agosto e Setembro representa cerca de 45 a 50% do movimento anual.

O **movimento de mercadorias** nos portos da RAM revela dois períodos distintos. Um primeiro período com apogeu em 2004 durante o qual se assistiu ao crescimento contínuo da carga movimentada. Este período está associado ao ciclo das grandes obras na Região e a uma conjuntura muito favorável, tanto no plano nacional como internacional, que se terá iniciado, de forma mais expressiva, ainda na década de 90. Após 2004 inicia-se um novo ciclo em que o volume de carga, de uma forma geral, se vem reduzindo progressivamente. Atualmente a mercadoria contentorizada é o tipo de carga com maior volume, seguindo-se-lhe os granéis líquidos (combustíveis) e os granéis sólidos. A carga convencional vem perdendo quota à medida que a taxa de contentorização da carga vai crescendo. Regista-se igualmente que a RAM é um território claramente importador apesar de nos últimos anos ter vindo a conseguir aumentar progressivamente as suas exportações, especialmente para o continente, compostas por banana, eucalipto e resíduos recicláveis. O porto do Caniçal concentra atualmente 87% do movimento de mercadorias (combustíveis incluídos) da RAM. Segue-se-lhe o terminal dos Socorridos (cimento, e combustíveis até janeiro de 2015) com 10,5% e o porto do Porto Santo com 2,2%. O porto do Funchal regista uma quota de 0,2%.

O **movimento global de navios** nos portos da RAM nos últimos 14 anos segue, de uma forma geral, em linha, com o desempenho da atividade económica da região, manifestando uma tendência decrescente

depois do pico atingido no ano de 2004. Excetua-se a este cenário a evolução do movimento de navios de cruzeiro cujo setor experimenta a nível internacional uma expansão contínua desde há alguns anos e da qual a Região tem conseguido beneficiar. Atualmente a RAM é servida por diversas linhas regulares de porta contentores que escalam os portos do Caniçal e Porto Santo. Em ligação ao continente português funciona um serviço de frequência semanal composto por três linhas regulares entre o porto do Caniçal e os portos de Lisboa e Leixões.

A **atividade marítimo-turística**, na forma de passeios de mar organizados, evidencia ano após ano um crescimento consistente. Esta modalidade de animação turística comercializa diversos produtos como a observação de vertebrados marinhos a poucas milhas da linha de costa, os passeios ao longo da costa, o restaurante flutuante e os passeios às Ilhas Desertas bem como viagens mais longínquas até às Ilhas Selvagens. A larga maioria dos operadores encontra-se sediada no porto do Funchal mas também existem operadores sediados nos portos de recreio da Calheta e do Machico, na marina da Quinta do Lorde, no cais de Câmara de Lobos e em Porto Santo.

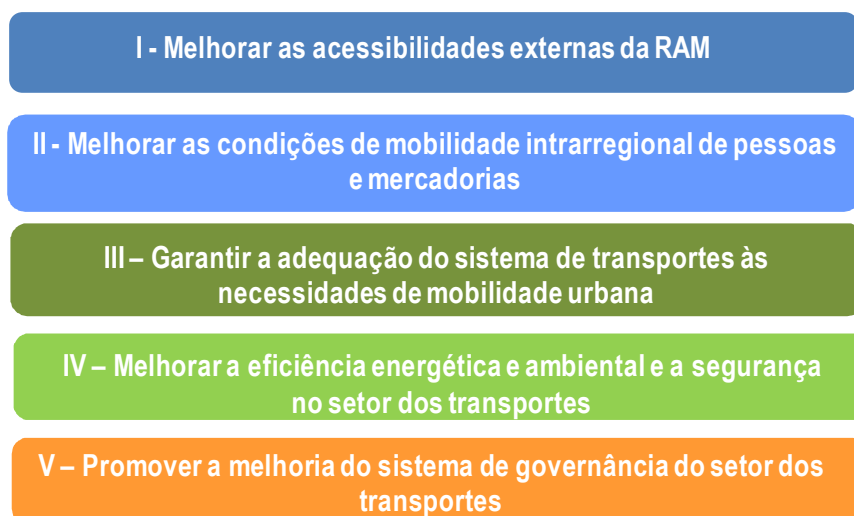
### 3. VISÃO E OBJETIVOS

Tendo por base o diagnóstico efetuado, bem como o papel a desempenhar pelos diversos modos de transporte no sistema regional definiu-se como visão para o que se pretende que venha a ser o sistema de transportes da RAM em 2020, a saber:

*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 e um conjunto de cinco objetivos gerais, os quais se subdividem em objetivos específicos que refletem as linhas de intervenção tendentes a alcançar a visão os objetivos gerais definidos. Na Figura 1.1 apresentam-se os objetivos estratégicos definidos para o PIETRAM.

FIGURA 3.1 – OBJETIVOS GERAIS DO PIETRAM



## 4. PLANO DE AÇÃO

### 4.1. SÍNTESE DAS MEDIDAS E AÇÕES

As propostas de intervenção operacionalizam a visão estratégica definida para o sistema de transportes da RAM bem como os objetivos estratégicos e específicos. Pretende-se assim que os projetos e ações constituam os instrumentos privilegiados de intervenção no domínio dos transportes e mobilidade no horizonte 2020.

No Quadro 4.1 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.

QUADRO 4.1 – 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                                    |  |
| 1.1.1.Revisão/atualização da estratégia de desenvolvimento e dos programas de investimento dos portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo | 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 enquadrar a revisão dos programas de investimento nos portos principais. |
|   | Estimativa de investimento: € 75.000   |
|   | Calendarização: 2018   |
| 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   |



**PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020**

Sumário Executivo

| Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM   |   |
|--|---|
|  | <p>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.</p> <p>Estimativa de investimento: € 200.000</p> <p>Calendarização: 2016-2017</p> |
| 1.1.3. Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo                       | <p>Entidade responsável: APRAM</p> <p>Entidade a envolver: SRETC</p> <p><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.</p> <p>Estimativa de investimento: € 75.000</p> <p>Calendarização: 2019</p>        |
| 1.1.4. Operacionalização da Janela Única Portuária   | <p>Entidade responsável: APRAM</p> <p>Entidade a envolver: SRETC</p> <p><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.</p> <p>Estimativa de investimento: € 50.000</p> <p>Calendarização: 2016</p>  |
| 1.1.5 Intervenção de reabilitação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal   | <p>Entidade responsável: APRAM</p> <p>Entidade a envolver: SRETC</p> <p><u>Breve descrição:</u> Atendendo ao mau estado de conservação do pavimento do terrapleno do Porto do Caniçal e ao risco de agravamento desta situação (comprometendo a segurança de operadores, equipamentos e carga), este projeto contempla a correspondente intervenção de reabilitação do pavimento.</p> <p>Estimativa de investimento: € 1.000.000</p> <p>Calendarização: 2020</p>                                |
| Objetivo Especifico 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                                      | <p>Entidade responsável: APRAM</p> <p>Entidade a envolver: SRETC</p> <p><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.</p> <p>Estimativa de investimento: n.a.</p> <p>Calendarização: 2016</p>   |
| 1.2.2. Avaliação da exequibilidade/sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente | <p><u>Entidade responsável:</u> Governo Regional (SRETC)</p> <p>Entidade a envolver: APRAM</p> <p><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</p> |

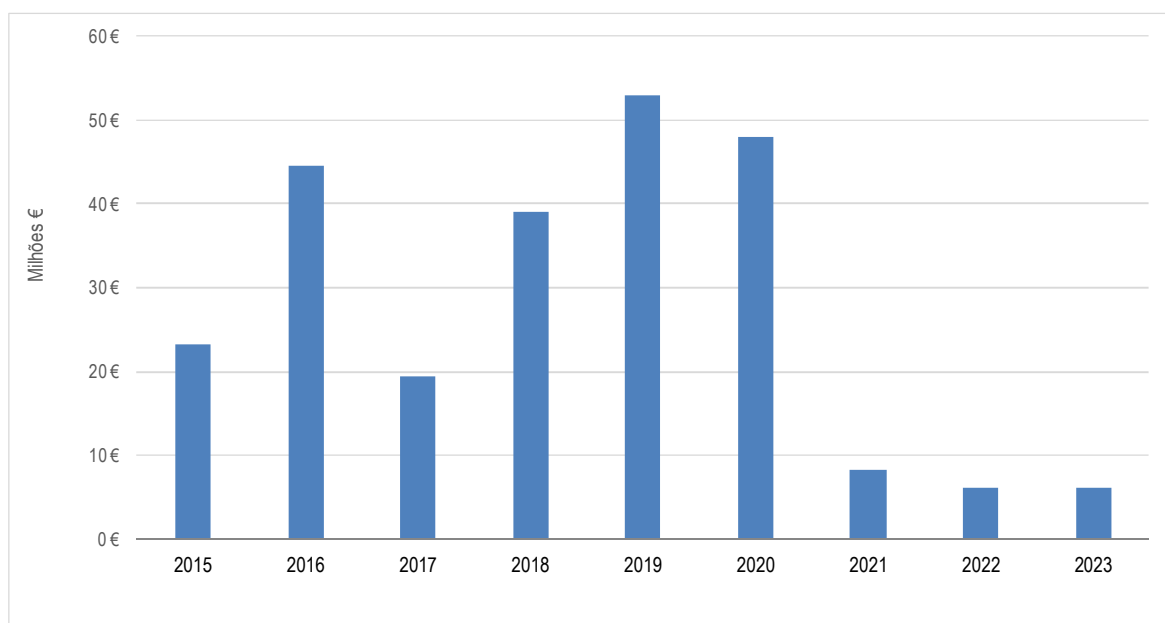
| Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM   |   |
|--|---|
|  | (passageiros, veículos e carga Ro-Ro) de ligação entre a RAM e o continente português.  |
|  | Estimativa de investimento: (não aplicável)   |
|  | Calendarização: 2016  |
| <b>1.2.3. Promoção da Madeira como 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   |
| <b>Objetivo Específico 1.3 – Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional</b>             |   |
| <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   |
| <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 Trânsito) 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   |
|  | Calendarização: 2016-2017   |
| <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.  |

| Objetivo Estratégico 1 – Melhorar as acessibilidades externas da RAM |   |
|--|---|
|  | Estimativa de investimento: (não aplicável) |
|  | Calendarização: 2016-2023                   |

## 4.2. ESTIMATIVAS 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).

FIGURA 4.1 – ESTIMATIVA DE INVESTIMENTO ANUAL (2015-2023)



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 um estudo e planeamento 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 para implementação do PIETRAM será necessariamente superior ao investimento que foi possível estimar.

Quanto à repartição do investimento estimado, 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).

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.

#### **4.3. 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.

No Quadro 4.2 sintetizam-se as possíveis fontes de financiamento por medida.

**QUADRO 4.2 – 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  |
|   | 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 terraplano 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        |

| Objetivo Específico  | Medida   | Fonte de financiamento                                  |
|--|--|---|
|  | 1.3.4 Atualização e eventual revisão do modelo de subsídio 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 rodoviária regional e local reforçada</b>   | 2.3.1 Construção de infraestruturas da rede rodoviária 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 conetividade 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,                   |

**PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020**

Sumário Executivo

| Objetivo Específico   | Medida  | Fonte de financiamento  |
|---|---|---|
|   |   | 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> |   |   |
| 3.1. Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia                                 | 3.1.1 Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana  | Orçamento Regional  |
| 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  | Orçamento Regional, Orçamentos Municipais   |
|   | 3.2.2 Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade  | Madeira 14-20, Orçamento Regional, Orçamentos Municipais<br>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  |

| Objetivo Específico  | Medida  | Fonte de financiamento   |
|--|---|--|
|  | 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.   |
| 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.   |
|  | 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   |
| 5.3. Sustentabilidade financeira do setor melhorada  | 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 Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário  | n.a.   |
|  | 5.3.4 Reestruturação da APRAM   | n.a.   |
| 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.   |
|  | 5.4.2 Elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável  | Madeira 14-20,<br>Orçamentos Municipais<br>FEE - Fundo Eficiência Energética |

n.a. – não aplicável