



# JORNAL OFICIAL

Sexta-feira, 22 de abril de 2016

I

Série

Número 72

## Suplemento

### Sumário

#### PRESIDÊNCIA DO GOVERNO REGIONAL

##### **Declaração de retificação n.º 13/2016**

Publica o anexo que faz parte integrante da Resolução n.º 154/2016, de 31 de março, que aprovou o Plano Integrado dos Transportes para a Região Autónoma da Madeira (PIETRAM) -2014/2020, a qual consta do Jornal Oficial, I série, n.º 59, de 4 de abril de 2016.

#### SECRETARIA REGIONAL DA SAÚDE

##### **Declaração de retificação n.º 14/2016**

Retifica a Portaria n.º 124/2016, de 31 de março, das Secretarias Regionais das Finanças e da Administração Pública e da Saúde, que estabeleceu a criação dos Centros de Saúde que integram o Agrupamento de Centros de Saúde da Região, designado por ACES, bem como a definição da respetiva área geográfica de intervenção, a qual foi publicada no Jornal Oficial, I série, n.º 57, de 31 de março de 2016.

**PRESIDÊNCIA DO GOVERNO REGIONAL****Declaração de retificação n.º 13/2016**

Nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º da Portaria n.º 208/82, de 31 de dezembro, declara-se que foi omitido um anexo que faz parte integrante da Resolução n.º 154/2016, de 31 de março, publicada no Jornal Oficial, 1 série, n.º 59, de 4 de abril, pelo que se procede à sua publicação.

Funchal, 21 de abril de 2016.

O CHEFE DE GABINETE, Rui Emanuel de Sousa Abreu

**PLANO INTEGRADO ESTRATÉGICO DOS TRANSPORTES DA REGIÃO AUTÓNOMA  
DA MADEIRA (PIETRAM) 2014-2020****Relatório de Avaliação Ambiental - Resumo não Técnico****1. INTRODUÇÃO**

O presente documento constitui o Resumo Não Técnico do Relatório Ambiental do Plano Integrado Estratégico dos Transportes da Região Autónoma da Madeira para o período 2015 - 2020 (doravante abreviadamente designado pela sigla PIETRAM).

O PIETRAM constitui um plano orientador da ação do Governo Regional e 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).

A elaboração do PIETRAM constitui 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.

Trata-se de um plano setorial, nos termos definidos na subsecção II do Decreto Legislativo Regional n.º 43/2008/M que estabelece o Sistema Regional de Gestão Territorial da Região Autónoma da Madeira (RAM), encontrando-se, por isso, sujeito a avaliação ambiental estratégica (AAE).

A AAE dos efeitos de determinados planos e programas encontra-se consubstanciada no regime jurídico nacional pelo Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2011, de 4 de maio) que procedeu à transposição para a ordem jurídica interna das Diretivas n.º 2001/42/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho relativa à avaliação dos efeitos no ambiente de determinados planos e programas, e da Diretiva n.º 2003/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de maio que reforça os mecanismos de participação pública na EU.

A entidade competente para proceder à AAE do PIETRAM é a Secretaria Regional da Economia, Turismo e Cultura (SRETC), órgão da Administração Regional que assume cumulativamente a responsabilidade de determinar o âmbito e o alcance da AAE, que se materializa num Relatório de Definição de Âmbito, de promover a consulta a entidades sobre o mesmo, de elaborar o Relatório Ambiental, de realizar as respetivas consultas públicas e institucionais e, por fim, de apresentar a Declaração Ambiental à Direção Regional do Ordenamento do Território e Ambiente (DROTA).

O Resumo Não Técnico (RNT) acompanha o Relatório Ambiental referente à avaliação do PIETRAM e destina-se a facilitar a divulgação da AAE durante o período de consulta pública, apresentando, resumidamente, o conteúdo da avaliação realizada de forma a permitir que o público se inteire do conteúdo da Relatório Ambiental que também se encontra disponível para consulta.

**2. OBJECTO DE AVALIAÇÃO**

Em termos de alcance, o PIETRAM, possui um carácter abrangente e integrador e inclui os vários subsistemas que constituem o Sistema de Transportes Regional da Região Autónoma da Madeira (RAM) nomeadamente o Transporte Terrestre, as Acessibilidades Rodoviárias, a Logística Regional e Urbana, o Transporte Aéreo e o Transporte Marítimo.

O produto final do PIETRAM integra um Plano de Ação enquadrado nos vários objetivos estratégicos e objetivos específicos estabelecidos para este Plano no qual se detalham projetos e medidas, nomeadamente estudos e projetos de investimentos e propostas de intervenção, destinados a alcançar melhorias no domínio da conceção, organização, gestão e monitorização dos vários domínios dos subsistemas de transporte em análise.

Estes objetivos e as propostas de intervenção do PIETRAM estão globalmente alinhados 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 (Comunicação da Comissão - Europa 2020. COM (2010)).

Os objetivos estratégicos estabelecidos para o PIETRAM, em consonância com o diagnóstico do setor, com as orientações de gestão traçadas pelos Organismos do Governo Regional e com o quadro de referência estratégico (QRE), que consiste nos Planos, Programas e Orientações relevantes ao nível da União Europeia, nacionais e regionais mais diretamente relacionados com o âmbito deste Plano, foram os seguintes:

Objetivo Estratégico 1 - Melhorar as acessibilidades externas da RAM;

Objetivo Estratégico 2 - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias;

Objetivo Estratégico 3 - Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana;

Objetivo Estratégico 4 - Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes;

Objetivo Estratégico 5 - Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes.

Para cada um destes objetivos estratégicos foram definidos objetivos específicos em torno dos quais se estruturaram as propostas de medidas e de realização dos estudos e projetos de investimento que constituem o Plano de Ação do PIETRAM sistematizado no Quadro 2.1

QUADRO 2.1 - MEDIDAS, ESTUDOS E PROJETOS DE INVESTIMENTO PROPOSTOS NO PIETRAM EM CONSONÂNCIA COM OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS E ESPECÍFICOS ESTABELECIDOS PARA O PLANO

<b>Objetivo Estratégico 1 - Melhorar as acessibilidades externas da RAM</b>	
Objetivo Específico 1.1 - Portos principais eficientes e bem integrados no sistema regional de transportes	
✓	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
✓	Elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo
✓	Operacionalização da Janela Única Portuária
✓	Intervenção de reabilitação do pavimento do terraplano do Porto do Caniçal
Objetivo Específico 1.2 - Conectividade marítima reforçada para o transporte de mercadorias e passageiros	
✓	Estudo da viabilidade económica de redução do valor e simplificação das taxas portuárias
✓	Avaliação da exequibilidade/ sustentabilidade de um serviço de transporte marítimo misto de ligação entre a RAM e o Continente
✓	Promoção da Madeira como destino turístico no setor dos cruzeiros
Objetivo Específico 1.3 - Sistema aeroportuário capacitado para responder aos desafios de reforço da competitividade económica regional	
✓	Incentivos à abertura de novas rotas
✓	Incentivo ao estabelecimento de parcerias entre o gestor das infraestruturas aeroportuárias, as companhias aéreas e operadores turísticos
✓	Melhoria das condições de conforto dos passageiros no Aeroporto da Madeira
✓	Atualização e eventual revisão do modelo de subsidiação das viagens de transporte aéreo
<b>Objetivo Estratégico 2 - Melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias</b>	
Objetivo Específico 2.1 - Portos secundários reabilitados e capacitados para responder às especificidades e dinâmicas da procura	
✓	Estudo do modelo de gestão dos portos secundários da RAM
✓	Realização de inspeção pericial a todas as infraestruturas portuárias secundárias
✓	Reabilitação das infraestruturas portuárias secundárias danificadas
✓	Criação das condições de apoio ao funcionamento das atividades marítimo-turísticas nos portos secundários e marinas da RAM
Objetivo Específico 2.2 - Condições de mobilidade inter-ilhas melhoradas	
✓	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
Objetivo Específico 2.3 - Conectividade da rede rodoviária regional e local reforçada	
✓	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
✓	Implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional
Objetivo Específico 2.4 - Desempenho e atratividade do sistema de transportes públicos melhorados	
✓	Hierarquização de Rede de Transporte Público Rodoviário
✓	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 transbordo em pontos-chave da rede de transporte público rodoviário
✓	Melhoria das condições de conforto de passageiros nas paragens dos transportes públicos rodoviários
✓	Implementação de um sistema integrado de informação ao público
✓	Criação de condições de acessibilidade para todos ao sistema de transportes públicos
✓	Criação de uma imagem de marca para a rede de transportes públicos da RAM

<b>Objetivo Estratégico 3 - Garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana</b>
Objetivo Específico 3.1 - Diretrizes para a organização da mobilidade urbana estabelecidas e em eficácia
✓ Elaboração de diretrizes técnicas para a mobilidade urbana
Objetivo Específico 3.2 - Medidas de gestão da mobilidade implementadas no quadro de uma abordagem integrada do sistema de transportes
✓ Criação de Lojas da Mobilidade e de uma Loja Virtual da Mobilidade
✓ Apoio à implementação de soluções inovadoras de gestão da mobilidade
✓ Implementação de campanhas de sensibilização
Objetivo Específico 3.3 - Utilização dos modos suaves nas deslocações urbanas incentivada
✓ Apoio à qualificação e expansão da rede pedonal
✓ Incentivo à criação de percursos cicláveis dotados de equipamentos de apoio
✓ Incentivo à criação de percursos acessíveis em meio urbano
Objetivo Específico 3.4 - Eficiência das operações de abastecimento e distribuição urbana de mercadorias melhorada
✓ Melhoria da acessibilidade às plataformas logísticas e áreas industriais
✓ Incentivo à implementação de projetos-piloto de logística urbana
<b>Objetivo Estratégico 4 - Melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes</b>
Objetivo Específico 4.1 - Eficiência energética e ambiental do sistema de transportes melhorada
✓ Renovação da frota de veículos de transporte público rodoviário de passageiros e transporte rodoviário de mercadorias
✓ Adoção de critérios de eficiência energética e ambiental na aquisição de veículos de transporte
✓ Monitorização do desempenho energético das empresas de transporte público rodoviário de passageiros
✓ Implementação de uma política ativa de sensibilização ambiental e educação cívica
Objetivo Específico 4.2 - Níveis de segurança e proteção do sistema de transportes aumentados
✓ Elaboração de uma estratégia regional para a redução da sinistralidade rodoviária
✓ Implementação de uma política ativa de sensibilização e prevenção rodoviária
✓ Adoção permanente das normativas internacionais, comunitárias e nacionais em matéria de segurança e proteção
<b>Objetivo Estratégico 5 - Promover a melhoria do sistema de governância do setor dos transportes</b>
Objetivo Específico 5.1 - Quadro legal do setor dos transportes permanentemente atualizado
✓ Atualização permanente do quadro legal do setor dos transportes
Objetivo Específico 5.2 - Capacidade de atuação da Região Autónoma na regulação, fiscalização e monitorização do sistema de transportes reforçada
✓ 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
✓ Criação de um observatório regional da mobilidade e dos transportes
Objetivo Específico 5.3 - Sustentabilidade financeira do setor melhorada
✓ Criação da conta pública do sistema regional de transportes
✓ Revisão do modelo de financiamento do sistema de transportes
✓ Contratualização dos serviços de transporte público rodoviário
✓ Reestruturação da APRAM
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
✓ Estabelecimento de mecanismos que garantam uma efetiva articulação entre as políticas de transportes, ordenamento do território, energia e ambiente
✓ Criação de incentivos à elaboração de Planos de Mobilidade Sustentável

### 3. OBJECTIVOS E METODOLOGIA

De acordo com a Diretiva 2001/42/CE, relativa à avaliação dos efeitos no ambiente de determinados planos e programas, o objetivo global da avaliação ambiental consiste em “estabelecer um nível elevado de proteção do ambiente e contribuir para a integração das considerações ambientais na preparação e aprovação de planos e programas, com vista a promover um desenvolvimento sustentável” (Artigo 1.º).

A Avaliação Ambiental do PIETRAM destina-se a assegurar, através da adoção de um procedimento sistemático de trabalho, e contando com a participação de entidades com responsabilidades em matérias ambientais específicas (ERAE) e do público, que o PIETRAM atenderá, na sua conceção e desenvolvimento, à sustentabilidade ambiental das opções equacionadas e que serão considerados os efeitos ambientais do mesmo durante a fase de elaboração.

A avaliação ambiental do PIETRAM foi, no presente caso desenvolvida em simultâneo com a elaboração do próprio Plano que decorreu de fevereiro de 2015 a março de 2016.

Em termos de abordagem metodológica, a AAE do PIETRAM pretendeu ir ao encontro do estipulado no Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho, tendo sido realizadas sequencialmente as atividades seguidamente apresentadas.

Em termos de faseamento, a fase inicial do trabalho correspondeu à programação dos trabalhos e à definição do plano de participação e comunicação, este último destinado a recolher informação de base necessária à elaboração do PIETRAM e a auscultar e recolher contributos para a sua elaboração por parte das várias entidades a quem interessa a elaboração do PIETRAM.

A fase seguinte compreendeu a elaboração do Relatório de Definição do Âmbito da Avaliação Ambiental no decurso da qual foram identificadas, numa fase preliminar de desenvolvimento do PIETRAM, as questões e os objetivos de natureza estratégica associados a este plano e foi identificado o correspondente quadro de referência estratégico relevante. O estudo e a interpretação dos principais elementos e questões abordados no PIETRAM, em conjunto com os elementos anteriores, forneceram os dados necessários para a definição dos Fatores Críticos para a Decisão (FCD) em que se baseia a avaliação subsequente dos efeitos ambientais do PIETRAM.

Este Relatório de Definição do Âmbito foi submetido à apreciação de um conjunto de entidades com responsabilidades em matérias ambientais específicas (ERAE), entre outras entidades que se considerou ser relevante consultar para informar o desenvolvimento da AAE, em resultado da qual foram recebidos contributos que foram ponderados no desenvolvimento subsequente do Relatório Ambiental. O Relatório Ambiental final foi produzido com base na versão completa do PIETRAM e nos pareceres recebidos nas fases de acompanhamento e de consulta pública.

Este Relatório Ambiental foi submetido à apreciação das ERAE, em resultado da qual foram recebidos contributos que foram ponderados no desenvolvimento da versão para consulta pública do Relatório Ambiental, concluída em janeiro. Note-se que, na fase de consulta pública foram recebidos apenas dois pareceres que não se reportaram ao relatório ambiental e que não se refletiram em alterações ao PIETRAM.

Assim, em resultado da Consulta Pública do Relatório Ambiental elaborou-se a versão final do Relatório Ambiental que incorpora os contributos da consulta realizada. Estes elementos são, também, acompanhados pelo pedido de emissão da Declaração Ambiental (DA), cuja elaboração se rege pela legislação aplicável (artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 232/2007, de 15 de junho), que será remetida ao departamento do Governo Regional competente em matéria de ambiente.

A fase posterior de seguimento, por parte da SRETC, consistirá na avaliação e controlo dos efeitos significativos no ambiente decorrente da aplicação do PIETRAM, verificando a adoção das medidas previstas na declaração ambiental, a fim de identificar atempadamente e corrigir os efeitos negativos imprevistos.

Em termos de conteúdo, a avaliação estratégica de efeitos ambientais efetuada no Relatório Ambiental compreendeu, genericamente, o seguinte:

- A avaliação da situação atual nos domínios relacionados com cada FCD definido e a sua sistematização com base nos correspondentes indicadores definidos;
- A descrição da tendência de evolução da situação atual na ausência do PIETRAM atendendo aos cenários de evolução plausíveis e às políticas, medidas e projetos em curso ou previstos nos domínios de interesse do PIETRAM;
- A identificação dos efeitos ambientais esperados correspondentes às várias propostas constantes do Plano de Ação do PIETRAM tendo em conta, nomeadamente as orientações estabelecidas nos documentos que constituem o Quadro de Referência Estratégico (QRE);
- A avaliação global comparada dos efeitos esperados nos domínios abrangidos pelos vários fatores críticos definidos com e sem a implementação do PIETRAM;
- A elaboração de recomendações relacionadas com a avaliação ambiental efetuada;
- A definição do programa de seguimento da AAE com vista à avaliação e ao controlo dos efeitos significativos no ambiente decorrentes da aplicação e da execução do PIETRAM.

### 4. FACTORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO

Os Fatores Críticos para a Decisão (FCD) constituem os temas estruturantes da avaliação ambiental estratégica. A sua identificação resultou da análise integrada dos elementos considerados estratégicos, nomeadamente, as Questões Estratégicas e de Sustentabilidade setoriais e o Quadro de Referência Estratégico que integra os documentos e as orientações mais significativas de política ambiental, de âmbito europeu, nacional e regional.

No Quadro 4.1 apresentam-se os FCD selecionados e os critérios de avaliação de efeitos considerados, relativamente aos quais foram definidos indicadores de caracterização destinados a sistematizar a situação atual e a constituir o referencial de confrontação futura do grau de concretização do Plano e dos respetivos efeitos ambientais esperados.

QUADRO 4.1 - FATORES CRÍTICOS PARA A DECISÃO E CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO  
DEFINIDOS PARA A AAE DO PIETRAM

FCD	Relevância/Objetivo	Critérios de Avaliação
<b>Mobilidade e conectividade territorial</b>	Avaliar o contributo da implementação do PIETRAM para a melhoria da acessibilidade do território e a sua conectividade.	<p>Aumento da permeabilidade do território.</p> <p>Redução dos tempos de deslocação entre os centros urbanos.</p> <p>Promoção da utilização do transporte público (TP).</p> <p>Aumento da eficiência e da inteligibilidade do sistema de TP.</p> <p>Facilitação do transporte de passageiros inter-ilhas e para o Continente por via aérea.</p> <p>Facilitação do transporte de mercadorias e passageiros inter-ilhas e para o Continente por via marítima.</p>
<b>Segurança rodoviária</b>	Avaliar o contributo da implementação do PIETRAM na redução dos níveis de sinistralidade rodoviária.	<p>Redução do número de acidentes rodoviários com vítimas.</p> <p>Redução do número de mortes e feridos graves resultantes dos acidentes rodoviários.</p> <p>Melhoria da segurança das vias rodoviárias.</p>
<b>Energia e alterações climáticas</b>	<p>Avaliar o contributo do PIETRAM para a diminuição do consumo de combustíveis fósseis, para o aumento da eficiência energética e para a redução das emissões de gases com efeitos de estufa (GEE).</p> <p>Avaliar o contributo do PIETRAM para a diminuição da vulnerabilidade de infraestruturas de transporte a fenómenos meteorológicos extremos.</p>	<p>Aumento da eficiência energética no setor dos transportes.</p> <p>Diversificação das fontes energéticas e diminuir a dependência dos combustíveis fósseis.</p> <p>Redução das emissões de GEE.</p> <p>Redução da exposição de infraestruturas de transporte a fenómenos meteorológicos extremos.</p>
<b>Ambiente e recursos naturais</b>	Avaliar o contributo do PIETRAM para a manutenção da qualidade e da continuidade dos espaços naturais, para a redução das emissões poluentes atmosféricas que podem ter efeitos nocivos sobre os ecossistemas e a saúde humana.	<p>Salvaguarda das áreas classificadas e dos valores ecológicos</p> <p>Proteção da qualidade do ambiente.</p> <p>Proteção da saúde humana.</p>
<b>Emprego e Coesão Social</b>	Avaliar o contributo do PIETRAM para a promoção do emprego e da coesão social.	<p>Aumento do emprego a nível concelhio.</p> <p>Aumento da equidade social.</p> <p>Melhoria das condições de acessibilidade da população a equipamentos estruturantes e serviços.</p>
<b>Economia Regional</b>	Avaliar o contributo do PIETRAM para o aumento da competitividade da economia da RAM e para o aumento da importância do setor dos transportes na economia regional.	<p>Aumento do produto interno bruto (PIB) e do valor acrescentado bruto (VAB) da RAM.</p> <p>Aumento do contributo do setor dos transportes na economia regional.</p>

## 5. AVALIAÇÃO ESTRATÉGICA DE EFEITOS

### 5.1. MOBILIDADE E CONETIVIDADE TERRITORIAL

A situação atual da RAM no que respeita aos vários subsistemas de transporte apresenta um conjunto de particulares que se descrevem sucintamente de seguida.

Em termos de **acessibilidades rodoviárias**, a extensão total da rede (construída e prevista) da RAM é extensa, sendo de 608,9 km para a ilha da Madeira e de 28,4 km para a ilha do Porto Santo. A rede rodoviária regional encontra-se hierarquizada em dois níveis de classificação, designadamente a rede regional principal, constituída pelas vias de comunicação de maior interesse regional (vias rápidas e vias expresso) que asseguram a ligação entre as sedes de concelho ou destas com os principais centros de atividade económica e a rede regional complementar, constituída pelas vias que estabelecem as ligações entre as estradas regionais principais e os núcleos populacionais mais importantes e que complementam a estrutura principal da rede regional principal; asseguram a interligação da rede principal com os restantes aglomerados e com os pontos de importância turística ou económica. Relativamente à rede de estradas municipais, da responsabilidade das autarquias, estas asseguram uma função determinante nas acessibilidades à escala local, nomeadamente nas ligações à rede regional.

Da articulação ambas as redes (local e regional) resultam bons níveis de acessibilidade local, verificando-se que a larga parte dos territórios concelhios da ilha da Madeira dista menos de 20 minutos das respetivas sedes de concelho e menos de 60 minutos das infraestruturas de transporte que asseguram a acessibilidade externa da Ilha da Madeira (Porto do Caniçal e Aeroporto da Madeira). Apesar dos importantes investimentos realizados subsistem algumas zonas onde a rede viária apresenta ainda algumas debilidades, nomeadamente na zona norte, a partir de onde a acessibilidade à cidade do Funchal não está facilitada. Os concelhos das extremidades este e oeste da ilha (Porto Moniz, Machico e Calheta) são os que registam maiores tempos de percurso no conjunto das ligações rodoviárias às demais sedes de concelho e as melhores conectividades são registadas nos concelhos do sul de Ribeira Brava, Ponta do Sol e Câmara de Lobos.

Quanto à repartição modal das viagens pendulares em 2011, constata-se a importância significativa do automóvel particular, que é utilizado na RAM em 50,7% das deslocações, embora apresentando alguma variabilidade entre os vários concelhos. A taxa de motorização é elevada na ilha da Madeira, ascendendo a 415 veículos/1.000 habitantes.

Em termos de oferta de transporte público de passageiros, o número de circulações estimadas é elevado, sendo aproximadamente três quartos destas asseguradas por serviços de carácter urbano e as restantes asseguradas pela rede de operadores interurbanos. As estatísticas oficiais relativas à procura de transporte coletivo rodoviário apontam para um total de 25,6 milhões de passageiros transportados durante o ano de 2014, de entre os quais aproximadamente dois terços (68%) se sustentam em serviços de carácter urbano e os restantes (32%) em serviços interurbanos.

A síntese dos principais indicadores de acessibilidade em transporte individual e em transporte público rodoviário que sustenta a análise da competitividade destes dois modos, traduzida por rácios de cada um dos indicadores, permite concluir que, em termos de velocidades, tempos e distâncias médias praticadas nos dois modos se registam relações sempre favoráveis ao transporte individual e com variações acentuadas entre os vários municípios.

O diagnóstico efetuado ao sistema tarifário permitiu concluir que existe 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.

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 sendo limitada e não generalizada a informação existente nas paragens de transportes públicos rodoviários.

No que respeita ao **sistema aeroportuário** da RAM, este é constituído pelos aeroportos da Madeira e de Porto Santo, que consistem em infraestruturas que se encontram desde setembro de 2013 integradas na rede aeroportuária nacional gerida pela ANA - Aeroportos de Portugal.

No seu conjunto, os aeroportos da RAM movimentaram, em 2014, cerca de 2.570 mil passageiros, entre voos regulares e não regulares, a que corresponderam acréscimos de cerca de 3,7% e 11,1 % respetivamente no Aeroporto da Madeira e do Porto Santo relativamente ao ano 2013. Em relação à carga aérea, em 2014 foram movimentadas nos aeroportos da Madeira cerca de 4 milhões de toneladas, menos 8,9% que em 2013.

Em termos de evolução, nos últimos 14 anos verificou-se um acréscimo geral de cerca de 7,6% do movimento de aeronaves no Aeroporto da Madeira e um crescimento superior a 21% do número de passageiros. Desde 2012, ano em que registou uma redução relevante no número de passageiros transportados, que o número de passageiros tem vindo a aumentar atingindo o maior valor alguma vez registado em 2014, provindo a grande maioria dos passageiros de tráfego regular, que representou, em 2014, mais de 80% do total de passageiros transportados, quando, em 2000, a sua representatividade foi apenas de 67%.

Em termos de repartição geográfica, em 2014, cerca de metade dos movimentos de aeronaves comerciais registados no Aeroporto da Madeira, tinham origem ou destino em apenas 3 destinos: Portugal (Lisboa e Porto Santo) e Inglaterra.

Em 2014 o tráfego internacional representou 56,4% dos passageiros movimentados neste aeroporto, maioritariamente provenientes de aeroportos europeus, e o mercado nacional representou os restantes 44,5% do tráfego total de passageiros, sendo Lisboa a principal origem/destino das aeronaves com chegada/partida do Funchal (31,9% dos movimentos e 33,52% dos passageiros), indiciando uma dependência forte da região face à capital.

A partir do estudo de caracterização do perfil do passageiro aeroportuário do aeroporto da Madeira efetuado pela ANA Aeroportos em 2013, conclui-se, entre outros aspetos, que os passageiros residentes representam apenas 16% da amostra, o que é elucidativo do peso significativo da atividade turística na região.

O Plano Estratégico da ANA Aeroportos apresenta previsões de tráfego aéreo para os aeroportos nacionais sob administração desta entidade, para o período 2013-2018. Em 2014 o volume de tráfego nos aeroportos da RAM superou o valor previsto no designado “cenário central” para 2017, o que leva a assumir que os pressupostos nos quais assenta o cenário alto poderão ser aplicados a este sistema aeroportuário regional. Neste último cenário o plano prevê que o crescimento de passageiros nos aeroportos da Madeira venha a aumentar 2,25% nos próximos dois anos. De acordo com o Plano Estratégico da ANA não se antecipam quaisquer problemas de capacidade das infraestruturas do Aeroporto da Madeira e do Porto Santo para o horizonte do mesmo.

Importa referir, contudo, que os níveis de oferta atuais nas ligações entre a ilha da Madeira e o continente evidenciam desajustamentos face aos crescimentos de tráfego que se têm registado, em especial nos períodos do ano em que se registam maiores índices de procura, designadamente nos períodos de férias dos estudantes.

A oferta nas ligações entre a Madeira e o Porto Santo revela-se igualmente insuficiente, o que decorre do tamanho das aeronaves que atualmente asseguram esta ligação, sendo agravada nos períodos em que é suprimida a ligação marítima entre as ilhas (mês de janeiro). De referir que, até outubro de 2015, no período de inverno não existiam ligações diretas entre o Porto Santo e o Continente, o que contribua para o acréscimo de procura nas ligações entre esta ilha e a Madeira.

Outro constrangimento importante prende-se com o elevado preço dos bilhetes nas ligações da RAM ao continente, em parte fruto dos crescentes índices de procura registados, e que penalizam as viagens dos residentes na região. No sentido de contornar esta situação o Governo Regional implementou recentemente um novo modelo de reembolso das viagens dos residentes.

No que respeita ao **transporte marítimo**, o Porto do Funchal e o Porto do Caniçal são as duas grandes infraestruturas portuárias do arquipélago, sendo através destes dois portos que a Região estabelece ligações marítimas com o exterior. Para além destas infraestruturas existe na RAM um conjunto de portos secundários (pequenos portos, portos de recreio, marinas e cais) que têm apoiado o desenvolvimento da atividade marítimo-turística ou que, pelo menos, têm potencial para servir essa atividade. No seu conjunto estas infraestruturas possuem uma capacidade significativa de receção de embarcações de vários tipos, que apoiam a atividade marítimo turística e recreio e pesca, salientando-se que uma boa parte das infraestruturas foi severamente afetada pelo temporal de dezembro de 2013.

A análise realizada ao movimento de mercadorias e transporte marítimo de passageiros nos portos da RAM efetuada no PIETRAM evidenciou quebras significativas e contínuas ao longo dos últimos anos.

Apenas o transporte de passageiros em navios de cruzeiro, bem como o número de escalas destes navios no porto do Funchal, conseguiu manter até 2012 níveis de crescimento apreciáveis que, também, a partir de 2013 infletiram essa tendência. Todavia, para 2015, conforme dados disponíveis até ao mês de maio, está prevista a recuperação para valores semelhantes aos registados em 2012.

A análise realizada ao movimento de mercadorias e transporte marítimo de passageiros nos portos da RAM efetuada no PIETRAM evidenciou quebras significativas e contínuas ao longo dos últimos anos.

Existe outra atividade envolvendo o transporte de passageiros, desenvolvida à escala local, mas com grande importância para a economia da Região, que vem contrariando a tendência global afirmando-se nos últimos anos com uma assinalável taxa de crescimento. Trata-se da atividade marítimo-turística desenvolvida em pequenas e médias embarcações que proporcionam passeios de mar a partir das marinas e dos portos de recreio da Região. Com efeito, de acordo com a Revisão do Plano de Ordenamento Turístico da RAM (2015) terão sido transportados em 2013 mais de 100.000 turistas em embarcações a exercer a atividade marítimo turística sob a forma de passeios organizados.

No que respeita ao transporte marítimo de passageiros inter-ilhas (Madeira - Porto Santo) o panorama é ligeiramente diferente na medida em que a quebra acentuada se verifica apenas a partir de 2009, ano em que mais passageiros foram transportados, assistindo-se em 2012 e anos seguintes ao transporte de apenas 70% dos passageiros relativamente a 2009. Verifica-se, na atualidade, um constrangimento relevante nesta ligação devido à suspensão da linha regular de transporte de passageiros inter-ilhas no inverno, durante cerca de um mês, por motivo de manutenção do navio ferry que estabelece a ligação e que urge resolver.

No que respeita às escalas de navios de cruzeiro verifica-se que o porto do Funchal com os seus 4 postos de acostagem (cais 2, 3, 6 e 7) e estada média dos navios de 14 horas por escala, possibilita, no limite, 120 escalas/mês, valor muito distante da média de 49 escalas no mês com maior procura - novembro. No porto do Porto Santo a visita de navios de cruzeiro pode considerar-se, atualmente, inexpressiva (média de 3,5 escalas/ano nos últimos 4 anos).

A concretização do PIETRAM no domínio do **transporte terrestre** terá como consequências esperadas a conclusão da rede rodoviária regional que ainda não assegura a ligação a todos os concelhos (penalizando em particular a acessibilidade a alguns concelhos da costa Norte) e a realização de intervenções em alguns troços da rede que possuem condicionamentos devidos as características dos seus traçados, o que terá efeitos esperados na diminuição dos tempos de deslocação em transporte individual e público e a aproximação dos vários núcleos urbanos.

Quanto ao **transporte aéreo**, os aeroportos da Madeira e do Porto Santo estão dimensionados e preparados para satisfazer a procura prevista a médio prazo, requerendo apenas intervenções de pouco vulto para otimizar as condições de prestação dos serviços aeroportuários.

Do ponto de vista da população residente, o elevado custo dos bilhetes das passagens aéreas entre a Madeira e o Continente, sobretudo nos períodos de concentração da procura (férias escolares, épocas festivas, picos turísticos), justificou a recente revisão do regime de subsídio à mobilidade dos residentes e equiparados e dos estudantes da RAM. Esta revisão poderá expetavelmente traduzir-se numa maior equidade social no acesso ao sistema de transportes. No que concerne às ligações ao Porto Santo, perspetiva-se, ainda, uma melhoria das acessibilidades induzida pelo expetável reforço da oferta no período de inverno IATA. De referir que, desde novembro de 2015, que se está a realizar uma ligação aérea regular, triangulada, Porto Santo-Funchal-Lisboa.

Em termos de **transporte marítimo**, a concretização do PIETRAM contribuirá para a possível realização de uma série de intervenções de reabilitação e reparação necessárias das infraestruturas portuárias regionais cuja não realização poderá, em alguns casos, comprometer a operacionalidade dos portos e condicionar o desenvolvimento e a modernização da atividade de cruzeiro. Contudo, os avultados investimentos necessários para a manutenção e reabilitação, sujeitas a riscos naturais elevados em comparação com outras infraestruturas e a inexistência de apoios financeiros comunitários para a manutenção e reabilitação das infraestruturas portuárias constituem um importante constrangimento neste domínio e que está justificadamente incluído no processo de renegociação do POR Madeira.

Independentemente das iniciativas previstas e propostas para reabilitar as infraestruturas portuárias e promover a atratividade dos portos na sua vertente comercial e turística, o PIETRAM propõe a integração de todos os agentes e operadores portuários ao nível dos sistemas informáticos de gestão da informação portuária (cargas e navios) para promover o funcionamento da Janela Única Portuária e potenciar a maximização dos benefícios associados a uma gestão integrada da informação e das iniciativas de desenvolvimento neste domínio.

## 5.2. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A Segurança Rodoviária é uma importante questão social, tendo presente, nomeadamente, a relevância que assume o número de vítimas mortais que ocorre nas estradas da União Europeia.

A Comissão Europeia adotou um programa de segurança rodoviária ambicioso que visa reduzir as mortes na estrada na Europa entre 2011 e 2020. O programa estabelece um conjunto de iniciativas, a nível europeu e nacional, centrando-se na melhoria da segurança dos veículos, na segurança dos utentes das infraestruturas e no comportamento na estrada.

A nível nacional, a Revisão Intercalar da Estratégia Nacional de Segurança Rodoviária (ENSR) estabeleceu como objetivo para a Segurança Rodoviária em Portugal alcançar-se um sistema de transporte rodoviário humanizado, em que a sinistralidade rodoviária deverá tender, a longo prazo, para um resultado de zero mortos e zero feridos graves.

A ENSR assumiu-se como um programa com metas ambiciosas, mas assumidamente exequíveis, designadamente:

- Metas quantitativas: 78 e 62 mortos/106 habitantes no final de 2011 e 2015, respetivamente;
- Meta qualitativa: colocar Portugal entre os 10 países da UE com mais baixos índices de sinistralidade rodoviária.

Em termos de situação atual, verifica-se que na RAM o número total de acidentes e de acidentes com vítimas tem vindo a decrescer, passando de 4.779 acidentes em 2005 para 2.396 acidentes com intervenção policial em 2014 (-50,0%).

Por sua vez, o número de vítimas mortais diminuiu no mesmo período de 21 em 2005 para 11 em 2014, a que correspondem neste último ano 42 vítimas/milhão de habitante, situando-se este último valor abaixo da média da união europeia de 51 vítimas/milhão de habitante para esse ano.

O progressivo desenvolvimento da Rede Rodoviária Regional Principal e Complementar na RAM, nomeadamente as infraestruturas modernas e eficientes ligando os principais núcleos urbanos da costa sul da Ilha da Madeira, tem vindo a melhorar as acessibilidades e as correspondentes condições de circulação e de segurança rodoviária, embora os perfis transversais reduzidos e a sinuosidade de algumas vias condicionem as condições de segurança a alguns concelhos da costa norte da Ilha da Madeira

Com a implementação das várias propostas que constituem o Plano de Ação do PIETRAM esperam-se melhorias na racionalização, eficácia e segurança do sistema de transportes e a promoção da segurança e fiscalização do mesmo, o que permite esperar, também, uma evolução positiva dos indicadores considerados para a avaliação do FCD “Segurança Rodoviária” no sentido de se alcançar o cumprimento das metas traçadas neste domínio nomeadamente no que respeita aos números de vítimas mortais resultantes de acidentes.

### 5.3. EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E ALTERAÇÕES CLIMÁTICAS

No quadro do cumprimento das metas europeias definidas para 2020, foi estabelecido para Portugal, e no mesmo horizonte, o objetivo de redução no consumo de energia primária de 25% a que se associa o objetivo de que 31% do consumo final bruto de energia provenha de fontes endógenas renováveis, pretendendo-se, ainda, que no sector dos transportes a utilização de energia proveniente de fontes renováveis seja de, pelo menos, 10%.

Em termos de situação atual na RAM, a procura de energia primária cresceu significativamente ao longo dos últimos 20 anos, embora nos últimos anos se tenha verificado uma redução dos consumos. Tendo em atenção os dados disponíveis verifica-se que, para 2013, as necessidades energéticas na RAM supridas pela utilização de combustíveis fósseis se cifraram em 353.218 tep. Cerca de 30% destas necessidades energéticas respeitam ao sector rodoviário dos transportes, demonstrando a importância deste sector em termos de consumo energético, o qual assenta na total dependência face aos combustíveis fósseis.

No mesmo quadro (Europa 2020) encontra-se também estabelecida a meta de 20% de redução das emissões de gases com efeito de estufa relativamente aos níveis de 1990.

A este respeito, tendo por base o último inventário de emissões com base concelhia (ano de 2009), verifica-se que as emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) na RAM foram de cerca de 1,09 Mton anuais representando, aproximadamente, 2% das emissões totais nacionais. Da totalidade das emissões anuais de CO<sub>2</sub> associadas ao sector dos transportes, apenas cerca de 4% (aproximadamente 13 kton) resultam do transporte público rodoviário de passageiros, o que demonstra a limitada adesão a este modo de transporte face ao transporte individual.

Na RAM, o setor dos transportes contribui com uma parcela relevante para a globalidade das emissões de GEE, cabendo-lhe aproximadamente 38% das emissões da região (cerca de 411 kton).

Relativamente à problemática dos efeitos das alterações climáticas sobre a operacionalidade das infraestruturas de transportes, os cenários de emissões caracterizados no documento “Impactos e Medidas de Adaptação às Alterações Climáticas no Arquipélago da Madeira”, elaborado no âmbito do Projeto CLIMAAT II (Direção Regional do Ambiente da Madeira, 2006), apontam para efeitos pouco significativos.

A concretização do conjunto de ações previstas no PIETRAM, nomeadamente no que respeita aos objetivos estratégicos de melhorar as condições de mobilidade intrarregional de pessoas e mercadorias, de garantir a adequação do sistema de transportes às necessidades de mobilidade urbana e de melhorar a eficiência energética e ambiental e a segurança no setor dos transportes, contribuirá para um desempenho ambiental mais sustentado no âmbito das temáticas relacionadas com a energia e alterações climáticas.

A reorganização da rede de transportes públicos e as medidas propostas para a melhoria da atratividade do sistema de transportes públicos tenderão a aumentar a quota de utilização deste modo de transporte em detrimento da utilização do transporte individual, com consequências na redução das emissões de GEE.

A elaboração de diretrizes para a mobilidade urbana potenciará a adoção de boas práticas no domínio dos transportes públicos, dos modos suaves, da logística urbana, da intermodalidade e da gestão da mobilidade, contribuindo para a implementação de uma política de mobilidade sustentável.

O contributo para a existência de frotas renovadas e ambientalmente mais sustentáveis e consequentemente mais eficientes e menos poluidoras, contribuirá para a melhoria da eficiência energética da RAM, para a redução da dependência energética do exterior e para a redução das emissões de poluentes atmosféricos e de GEE.

A elaboração de planos de conservação e manutenção das infraestruturas de transporte permitirá agir atempadamente no sentido de adaptar estas infraestruturas às consequências esperadas dos efeitos das alterações climáticas, minimizando os impactos daí resultantes.

### 5.4. AMBIENTE E RECURSOS NATURAIS

A construção e a presença de infraestruturas de transporte produzem efeitos sobre os valores naturais dos territórios em que se inserem e a utilização destas infraestruturas impõe outros tantos efeitos em termos de salvaguarda da saúde humana e

preservação de espécies e habitats, razões pelas quais foi fundamental analisar, no âmbito do PIETRAM os aspetos relacionados com a biodiversidade e preservação de habitats, a qualidade do ar, a qualidade do meio hídrico e o ambiente sonoro.

Em termos de conservação dos valores naturais em presença na RAM encontram-se definidas onze Zonas Especiais de Conservação (ZEC) incluídas em Rede Natura 2000 e cinco Zonas de Proteção Especial - ZPE, estabelecidas no âmbito da Diretiva Aves. Neste âmbito destacam-se as áreas que integram o Parque Natural da Madeira (PNM), o qual ocupa cerca de dois terços do território desta ilha.

De entre a totalidade da área afeta ao PNM, destacam-se, pela presença de elevados valores biológicos, as zonas que integram os habitats de interesse comunitário Floresta Laurissilva da Madeira, Maciço Montanhoso Central e Ponta de São Lourenço.

O PNM é atravessado por um conjunto de vias rodoviárias, das quais 29,7 km estão incluídas na rede viária principal e 54 km estão incluídas na rede viária complementar. Das diversas vias presentes, destaca-se a ER110 como sendo aqueles cujos efeitos negativos sobre a conservação dos valores naturais poderá ter maior significado, nomeadamente no que concerne à fragmentação de habitats, à perturbação da fauna e aos efeitos dos poluentes emitidos sobre a vegetação, na medida em que é a via principal que em maior extensão atravessa os habitats Laurissilva da Madeira e o Maciço Montanhoso Central.

No que respeita à situação atual em termos de qualidade do ar, os inventários de emissões de poluentes atmosféricos evidenciam que a RAM contribui, para a maioria dos poluentes, com cerca de 1 a 4 % das emissões totais nacionais, com exceção do poluente óxidos de enxofre ( $SO_x$ ) em que se regista uma contribuição de cerca de 13 %. Em termos de distribuição das emissões por concelho destaca-se o concelho do Funchal, responsável por aproximadamente 50 % das emissões totais inventariadas para a RAM [com exceção das emissões de amoníaco ( $NH_3$ )].

Em termos da distribuição das emissões por sector de atividade evidencia-se a contribuição do setor dos transportes para as emissões de óxidos de azoto ( $NO_x$ ) na RAM, participando este setor com cerca de 64% das emissões totais da região (cerca de 3 kton/ano). Para além do  $NO_x$ , também nos casos dos compostos orgânicos voláteis não metânicos (COVNM) e partículas inaláveis com diâmetro inferior a 10 micra (PM10) verifica-se uma contribuição significativa do setor dos transportes para as emissões globais destes poluentes na RAM, atingindo-se, nestes casos, 22% e 17%, respetivamente.

No que respeita à caracterização dos níveis de qualidade do ar na RAM, os dados medidos nas estações de monitorização presentes na região, localizadas na envolvente à cidade do Funchal e em Porto Santo, apontam para a ocorrência de alguns fenómenos episódicos de poluição atmosférica associados quer aos níveis de  $O_3$ , quer aos níveis de PM10, embora a análise da evolução temporal das concentrações de poluentes na atmosfera revelem uma tendência de melhoria, não se tendo verificado no último ano com dados disponíveis (ano 2011) qualquer ultrapassagem dos valores limite estabelecidos na legislação nacional.

Relativamente à temática dos recursos hídricos, na área da Região Hidrográfica da RAM encontram-se delimitadas 102 massas de água de superfície, das quais 94 respeitam a rios e as restantes 8 massas de água respeitam a águas costeiras. Para além destas foram ainda estabelecidas 4 massas de água subterrâneas, três na ilha da Madeira e uma em Porto Santo. As massas de águas rios apresentam, na sua maioria, um estado classificado como bom, embora em termos de extensão a classe predominante é a correspondente a medíocre/mau, uma vez que as ribeiras em pior estado são também as que apresentam maior extensão.

Relativamente às massas de água subterrâneas, o seu estado é classificado como bom, enquanto que às massas de água costeira se associa a classificação de estado excelente.

No que respeita ao fator ambiental ambiente sonoro, embora sejam diversas as fontes de ruído que afetam negativamente a sua qualidade, o ruído dos sistemas de transporte constitui a maior fonte de ruído ambiental, de perturbação e de incomodidade acústica que, embora sendo sentida de forma quase generalizada, perturba principalmente as grandes áreas urbanas. Na RAM, o concelho com maior população potencialmente afetada por níveis sonoros superiores aos limites legais é o concelho do Funchal. Para este concelho encontra-se produzido o mapa de ruído que permite identificar as zonas com ambiente sonoro mais degradado e comprovar o efeito que a presença de infraestruturas viárias de maior importância detém sobre o ambiente sonoro na sua envolvente, com especial destaque para a VR1.

A concretização das ações preconizadas no PIETRAM contribuirão de um modo geral para melhorar o desempenho ambiental do sector dos transportes e em particular no sentido da melhoria da qualidade do ar e do ambiente sonoro na RAM.

A este respeito destacam-se como efeitos positivos a elaboração de planos de conservação e manutenção para os portos do Funchal, do Caniçal e do Porto Santo que permitirá integrar medidas preventivas e planos de emergência adequados a evitar/minimizar efeitos de acidentes com origem no tráfego de embarcações que afetem a qualidade das massas de água costeiras e a biodiversidade.

De igual modo, a implementação de um programa de manutenção das infraestruturas que integram a rede rodoviária regional permitirá identificar e agir de acordo a prevenir situações de acidente com efeitos significativos sobre os recursos hídricos superficiais e valores naturais de elevado estatuto de conservação.

O contributo para a redução de deslocações motorizadas em meio urbano e interurbano, bem como o contributo para a renovação de frotas para equipamentos ambientalmente mais sustentáveis e consequentemente mais eficientes e menos poluidores, concorrem para a melhoria da eficiência energética da RAM, para a redução da dependência energética do exterior, para a redução das emissões de poluentes atmosféricos e de GEE e para a melhoria do ambiente sonoro em meio urbano.

### 5.5. EMPREGO E COESÃO SOCIAL

A análise da situação atual no domínio do FCD Emprego e Coesão Social dá conta que a RAM enfrenta um importante desafio no que respeita à criação de emprego. Os indicadores recentes neste domínio mostram a inversão de uma tendência regressiva iniciada em 2008 e que a partir do ano 2013 deu indicações de começar a ser invertida. Esta tendência, que acompanha a tendência geral que se regista a nível da EU, manifesta-se pela primeira vez desde o início da crise financeira tendo sido alcançada em 2013 na UE 28 uma taxa de emprego da população com 20 a 64 anos de 69,2%, embora não tenha sido alcançado o pico que se registou em 2008.

Para ir ao encontro dos objetivos da Estratégia 2020, a RAM adaptou os objetivos estabelecidos no Plano Nacional de Reformas e, no caso particular do emprego, o Governo Regional considerou que a meta de elevar a taxa de emprego de 75% da população europeia entre 20 e 64 anos em 2020 se aplicaria integralmente para a região (à data, em 2010, aquele indicador

para a população Madeirense era de 71,9%). Esta meta foi então consagrada no Plano Regional de Emprego (PRE) 2012-2020 da RAM que pretende responder às questões que se prendem com a trajetória de evolução do mercado regional de emprego.

No que respeita à participação que a rede de infraestruturas e dos sistemas de transportes da RAM assumem na promoção da criação de emprego e do fomento da coesão social, verifica-se que presentemente está criada uma rede de infraestruturas de transporte rodoviário abrangente e existem serviços de transporte no interior de cada ilha que asseguram ligações interconcelhias seguras e adequadas.

Contudo, estas condições não impedem que se registre um importante efeito polarizador do concelho do Funchal e que se verifiquem assimetrias interconcelhias no domínio do acesso a serviços estruturantes e emprego, nomeadamente devido a alguma falta de racionalização e interligação entre os vários serviços de transporte público disponíveis, que importa melhorar.

A implementação do PIETRAM terá efeitos positivos esperados na melhoria das acessibilidades interconcelhias e, consequentemente, no domínio da coesão social e da qualidade de vida das populações visto que, entre as medidas propostas, figura uma nova hierarquização da rede de transportes públicos que permitirá aumentar o número de ligações diretas entre sedes de concelho e, assim, aproximar as sedes de concelhos e facilitar o acesso das populações a serviços e a oportunidades de emprego.

#### 5.6. ECONOMIA REGIONAL

O crescimento inteligente, sustentado e inclusivo inscrito do Acordo de Parceria 2014-2020 passa, entre muitos outros aspetos, pela promoção do emprego e pelo desenvolvimento do crescimento económico, sendo reconhecida a importância destes fatores para inverter as consequências sociais negativas e desagravar as desigualdades territoriais de desenvolvimento que a crise financeira iniciada há vários anos gerou.

Em termos de evolução até à situação atual, na última década registou-se um decréscimo sistemático do número de empresas sedeadas na RAM a partir do ano 2008, tendo esta trajetória descendente sido invertida a partir de 2012. Em 2013 encontravam-se sedeadas na RAM 23.451 empresas, das quais apenas 15 unidades eram grandes empresas, sendo o setor empresarial dominante constituído por microempresas (22.555).

Apesar de se ter vindo a registar uma subida do número de empresas, na década que vai de 2004 a 2013 o VAB sofreu um importante decréscimo (32,8%), tendo sido registado o valor mínimo da década em 2013, do qual 35% é devido às 15 grandes empresas da RAM.

A Economia Regional é dominada pelo setor terciário e o setor dos transportes tem uma importância relativa diminuta em termos dos principais indicadores económicos. Em termos de distribuição geográfica assiste-se a uma importante polarização do município do Funchal visto que se verifica que mais de metade das empresas da RAM estão sedeadas no mesmo (54,1%).

A atividade económica na RAM gera um PIB unitário que, embora esteja distante daquele que é gerado na UE28, está alinhado com a situação nacional, como é evidenciado pelo Índice de disparidade do PIB face à média nacional (PT 100) que é de apenas 5 pontos percentuais.

Com a implementação do PIETRAM e a pré-existência de uma boa rede de infraestruturas de transporte, que constitui a base para a melhoria global das acessibilidades e conectividade territorial que se pretende operar com o PIETRAM, é possível antecipar efeitos positivos na economia regional, através da consolidação e diversificação do tecido produtivo, nomeadamente relacionados com o turismo que constitui um setor potencial de arraste a curto e médio prazo sobre a economia regional, o que previsivelmente se repercutirá em benefícios para a economia regional.

#### 6. CONVERGÊNCIA DOS RESULTADOS DA AVALIAÇÃO AMBIENTAL COM AS DISPOSIÇÕES DO QRE

A avaliação do grau de convergência dos efeitos ambientais esperados com a concretização do PIETRAM com o Quadro de Referência Estratégico considerado, incluindo, quando aplicável, as metas estabelecidas, permite verificar o seguinte:

- A análise do FCD “Mobilidade e Conetividade Territorial”, evidencia que as propostas de intervenção preconizadas no plano de ação do PIETRAM se encontram alinhadas com as opções estratégicas estabelecidas no QRE do plano, permitindo melhorar as acessibilidades externas da RAM no contexto europeu e atlântico de modo que contribuam para a competitividade da região, concorrendo para a redução dos obstáculos específicos à sua plena integração no mercado único, para a “eliminação” das distâncias e para a promoção da concretização até 2030 da «rede de base» RTE-T multimodal e plenamente funcional. De igual modo as ações preconizadas concorrem para o aumento do número de passageiros transportados em transporte público (para a meta estabelecida de aumentar em mais de 15% o número de passageiros/km transportados em modo TP), para o reforço das redes de comunicação, para a promoção de transportes sustentáveis e para a eliminação dos estrangulamentos nas redes de infraestruturas.
- Em termos dos aspetos relacionados com a “Segurança Rodoviária”, as ações preconizadas encontram-se em linha com o objetivo de «zero mortes» em acidentes de viação, até 2050, com o objetivo de promoção do aumento da segurança rodoviária e com a colocação de Portugal entre os 10 países da UE com mais baixos índices de sinistralidade rodoviária.
- No que concerne à temática da “Energia e Alterações Climáticas” o PIETRAM integra as orientações preconizadas nos diversos instrumentos que constituem o QRE concorrendo para que sejam alcançadas as metas de sustentabilidade propostas, nomeadamente no que se refere à utilização mais eficiente da energia, à racionalização de consumo de combustíveis fósseis e à redução das emissões de GEE. Assim, o plano de ação apontado no PIETRAM alinha-se com as metas de aumento da eficiência energética em 20% e do contributo nacional para a redução das emissões de gases com efeito de estufa ao nível europeu em 20% em 2020. O contributo para a efetivação de uma política de mobilidade sustentável na RAM é um aspeto determinante para se alcançarem os níveis de sustentabilidade desejáveis neste domínio.
- Relativamente aos aspetos associados ao FCD “Ambiente e Recursos Naturais”, o PIETRAM relaciona-se positivamente com as orientações estabelecidas no QRE nomeadamente no que respeita à estratégia de melhoria dos níveis de qualidade do ar, de redução das emissões de poluentes atmosféricos e de melhoria da qualidade do ambiente acústico (em consonância com o estabelecido no Programa Geral de Ação da UE para 2020 em matéria de ambiente «Viver bem, dentro dos limites do nosso planeta. Embora de forma menos evidente, o PIETRAM contribuirá, ainda, marginalmente para os objetivos a alcançar em termos da qualidade das massas de água e da salvaguarda dos valores natu-

rais de valor conservacionista, tal como preconizado no Plano de Gestão da Região Hidrográfica do Arquipélago da Madeira e na Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade.

- Quanto à temática do “Emprego e Coesão Social” as ações propostas no PIETRAM encontram-se alinhadas com os objetivos estabelecidos no Programa Operacional da Região Autónoma da Madeira 2014-2020 nomeadamente no que se refere à promoção de transportes sustentáveis e eliminação de estrangulamentos nas redes de infraestruturas, ao apoio à mobilidade laboral e à promoção da inclusão social e combate à pobreza, em especial pela melhoria esperada em termos de ligações inter e intra-concelhias da rede de transportes públicos e acessibilidade às mesmas e de infraestruturas de transporte. No que se refere ao emprego espera-se, ainda, que o PIETRAM contribua para a convergência com o objetivo estabelecido na Estratégia Europa 2020 de aumentar até 2020 para 75% a taxa de emprego da população europeia entre 20 e 64 anos, e cuja aderência a nível nacional e regional está consagrada no Programa Nacional de Reformas e no Plano Regional de Emprego, respetivamente.
- Para os aspetos considerados na temática “Economia Regional”, também aqui se verifica a consonância entre o preconizado no PIETRAM e os objetivos estabelecidos nos instrumentos que constituem o QRE, nomeadamente pela dinamização esperada do setor dos transportes que, sendo estruturante, contribuirá, mesmo que de forma indireta, para uma melhoria dos ganhos noutros setores de atividade, nomeadamente no turismo. A este nível é esperado um contributo positivo no que concerne ao PIB e VAB regional e à importância relativa do emprego no setor dos transportes e armazenagem.

#### 7. SEGUIMENTO E MONITORIZAÇÃO DA AAE

O plano de seguimento da AAE do PIETRAM proposto tem por objetivo controlar os efeitos ambientais significativos do PIETRAM, confrontando-os nomeadamente com os resultados que resultaram da caracterização atual efetuada para cada FCD, identificar atempadamente os eventuais efeitos negativos imprevistos dos mesmos e aplicar as medidas de correção adequadas.

Com este enquadramento apresentam-se no Quadro 7.1 as diretrizes de acompanhamento e seguimento da avaliação do PIETRAM e os indicadores que lhes estão associados para a fase de execução, estando estes organizados de acordo com os FCD definidos para o Plano.

Os indicadores propostos incluem indicadores que se destinam avaliar efeitos diretos da aplicação de medidas do PIETRAM e efeitos e impactes esperados nos vários domínios abordados nos Fatores Críticos de Decisão.

QUADRO 7.1 - INDICADORES DE SEGUIMENTO DO PIETRAM

Indicador
<b>FCD Mobilidade e Conetividade Territorial</b>
Número de passageiros transportados nos transportes públicos.
Duração das viagens em TP entre sedes de concelho.
Duração das viagens em TI entre sedes de concelho.
Repartição modal das viagens pendulares
Taxa de motorização
Escalas regulares de transporte aéreo.
Escalas regulares de transporte marítimo.
<b>FCD Segurança Rodoviária</b>
Número de acidentes rodoviários com vítimas
Número de mortos e de feridos graves resultantes dos acidentes rodoviários
<b>FCD Energia e Alterações Climáticas</b>
Emissões de GEE para o setor dos transportes
Emissões de CO <sub>2</sub> por passageiro quilómetro transportado em transportes públicos
Infraestruturas de transporte em zonas vulneráveis a fenómenos extremos contempladas em Planos de Gestão do Risco
Inoperacionalidade das acessibilidades aéreas e marítimas e das infraestruturas de transportes devido a eventos climáticos extremos.
População das freguesias afetadas por interrupção da operação das infraestruturas de transportes terrestres.
Nº de passageiros afetados por interrupção da operação das infraestruturas aeroportuárias e marítimas.
<b>FCD Qualidade do Ambiente</b>
Emissão de COV não metânicos, NO <sub>x</sub> e partículas para o setor dos transportes
Excedência dos limiares da qualidade do ar
<b>FCD Emprego e Coesão Social</b>
Taxa de emprego regional
Taxa de desemprego

Indicador
FCD Economia Regional
PIB da RAM
PIB <i>per capita</i>
Índice de disparidade do PIB <i>per capita</i> face à média nacional (PT 100)
Importância relativa do VAB no setor dos transportes e armazenagem face ao VAB regional

## SECRETARIA REGIONAL DA SAÚDE

### Declaração de retificação n.º 14/2016

Nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º da Portaria n.º 208/82, de 31 de dezembro, declara-se que a Portaria n.º 124/2016, de 31 de março, das Secretarias Regionais das Finanças e da Administração Pública e da Saúde, que estabeleceu a criação dos Centros de Saúde que integram o Agrupamento de Centros de Saúde da Região, designado por ACES, bem como a definição da respetiva área geográfica de intervenção, publicada no Jornal Oficial, I série, n.º 57, de 31 de março de 2016, saiu com inexatidões, que mediante declaração da entidade emitente, assim se retificam.

Onde se lê:

“Artigo 3.º  
Área geográfica de intervenção dos  
Centros de Saúde

A área geográfica de intervenção dos Centros de Saúde é a seguinte:

- O centro de Saúde do Funchal Zona I abrange as freguesias da Sé; Santa Luzia; São Pedro; Imaculado Coração de Maria; Santa Maria Maior; São Gonçalo; Monte e São Roque, do concelho do Funchal.
- O Centro de Saúde do Funchal Zona II abrange as freguesias de São Martinho e Santo António, do concelho do Funchal.
- O Centro de Saúde de Santa Cruz abrange as freguesias do Concelho de Santa Cruz.
- O Centro de Saúde de Câmara de Lobos abrange as freguesias do Concelho de Câmara de Lobos.
- O Centro de Saúde da Zona Oeste abrange as freguesias dos concelhos da Ribeira Brava; Ponta do Sol; Calheta; São Vicente e Porto Moniz.
- O Centro de Saúde da Zona Leste abrange as freguesias dos Concelhos de Machico e de Santana.
- O Centro de Saúde Dr. Francisco Rodrigues Jardim abrange o concelho do Porto Santo.”

Deve ler-se:

“Artigo 3.º  
Área geográfica de intervenção dos  
Centros de Saúde

- A área geográfica de intervenção dos Centros de Saúde é a seguinte:
  - O centro de Saúde do Funchal Zona I abrange as freguesias da Sé; Santa Luzia; São Pedro; Imaculado Coração de Maria; Santa Maria Maior; São Gonçalo; Monte e São Roque, do concelho do Funchal.
  - O Centro de Saúde do Funchal Zona II abrange as freguesias de São Martinho e Santo António, do concelho do Funchal.

- O Centro de Saúde de Santa Cruz abrange as freguesias do Concelho de Santa Cruz.
- O Centro de Saúde de Câmara de Lobos abrange as freguesias do Concelho de Câmara de Lobos.
- O Centro de Saúde da Zona Oeste abrange as freguesias dos concelhos da Ribeira Brava; Ponta do Sol; Calheta; São Vicente e Porto Moniz.
- O Centro de Saúde da Zona Leste abrange as freguesias dos Concelhos de Machico e de Santana.
- O Centro de Saúde Dr. Francisco Rodrigues Jardim abrange o concelho do Porto Santo.

- Para efeitos do número anterior, o Centro de Saúde da Zona Leste abrange ainda a freguesia de Santo António da Serra, do Concelho de Santa Cruz.”

Nesta conformidade é republicado, em anexo, o texto integral da Portaria ora Retificada.

Secretaria Regional da Saúde, no Funchal, aos 11 dias de abril de 2016.

O SECRETÁRIO REGIONAL DA SAÚDE, João Augusto Quinto de Faria Nunes

## SECRETARIAS REGIONAIS DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E DA SAÚDE

### Portaria n.º 124/2016

de 31 de março

O Decreto Legislativo Regional n.º 11 /2016/M, de 9 de março, que estabelece a estrutura de organização dos cuidados de saúde primários na Região Autónoma da Madeira, prevê no artigo 2.º n.º 4, que a criação e alteração de centros de saúde, bem como a definição da respetiva área geográfica de intervenção são estabelecidas por Portaria Conjunta dos Secretários Regionais das Finanças e da Administração Pública e da Saúde.

É o que visa a presente Portaria Conjunta.

Assim, em conformidade com o disposto no artigo 2.º n.º 4, do Decreto Legislativo Regional n.º 11 /2016/M, de 9 de março, manda o Governo Regional pelos Secretários Regionais das Finanças e da Administração Pública e da Saúde, o seguinte:

Artigo 1.º  
Objeto

A presente Portaria estabelece a criação dos Centros de Saúde que integram o Agrupamento de Centros de Saúde da

Região Autónoma da Madeira, abreviadamente designado por ACES, bem como a definição da respetiva área geográfica de intervenção.

Artigo 2.º  
Centros de Saúde

Integram o ACES os seguintes Centros de Saúde:

- a) Centro de Saúde do Funchal Zona I;
- b) Centro de Saúde do Funchal Zona II;
- c) Centro de Saúde de Santa Cruz;
- d) Centro de Saúde de Câmara de Lobos;
- e) Centro de Saúde da Zona Oeste;
- f) Centro de Saúde da Zona Leste;
- g) Centro de Saúde Dr. Francisco Rodrigues Jardim.

Artigo 3.º  
Área geográfica de intervenção dos  
Centros de Saúde

1. A área geográfica de intervenção dos Centros de Saúde é a seguinte:
  - a) O centro de Saúde do Funchal Zona I abrange as freguesias da Sé; Santa Luzia; São Pedro; Imaculado Coração de Maria; Santa Maria Maior; São Gonçalo; Monte e São Roque, do concelho do Funchal.
  - b) O Centro de Saúde do Funchal Zona II abrange as freguesias de São Martinho e Santo António, do concelho do Funchal.
  - c) O Centro de Saúde de Santa Cruz abrange as freguesias do Concelho de Santa Cruz.

- d) O Centro de Saúde de Câmara de Lobos abrange as freguesias do Concelho de Câmara de Lobos.
- e) O Centro de Saúde da Zona Oeste abrange as freguesias dos concelhos da Ribeira Brava; Ponta do Sol; Calheta; São Vicente e Porto Moniz.
- f) O Centro de Saúde da Zona Leste abrange as freguesias dos Concelhos de Machico e de Santana.
- g) O Centro de Saúde Dr. Francisco Rodrigues Jardim abrange o concelho do Porto Santo.

2. Para efeitos do número anterior, o Centro de Saúde da Zona Leste abrange ainda a freguesia de Santo António da Serra, do concelho de Santa Cruz.

Artigo 4.º  
Entrada em vigor

A presente Portaria Conjunta entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Secretaria Regional das Finanças e da Administração Pública e Secretaria Regional da Saúde, no Funchal aos 14 de março de 2016.

O SECRETÁRIO REGIONAL DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, Rui Manuel Teixeira Gonçalves

O SECRETÁRIO REGIONAL DA SAÚDE, João Augusto Quinto de Faria Nunes



## CORRESPONDÊNCIA

Toda a correspondência relativa a anúncios e assinaturas do Jornal Oficial deve ser dirigida à Direção Regional da Administração da Justiça.

## PUBLICAÇÕES

Os preços por lauda ou por fração de lauda de anúncio são os seguintes:

Uma lauda .....	€ 15,91 cada	€ 15,91;
Duas laudas .....	€ 17,34 cada	€ 34,68;
Três laudas .....	€ 28,66 cada	€ 85,98;
Quatro laudas .....	€ 30,56 cada	€ 122,24;
Cinco laudas .....	€ 31,74 cada	€ 158,70;
Seis ou mais laudas.....	€ 38,56 cada	€ 231,36

A estes valores acresce o imposto devido.

## EXEMPLAR

## ASSINATURAS

Números e Suplementos - Preço por página € 0,29

	<b>Anual</b>	<b>Semestral</b>
Uma Série.....	€ 27,66	€ 13,75;
Duas Séries.....	€ 52,38	€ 26,28;
Três Séries.....	€ 63,78	€ 31,95;
Completa .....	€ 74,98	€ 37,19.

A estes valores acrescem os portes de correio, (Portaria n.º 1/2006, de 13 de Janeiro) e o imposto devido.

EXECUÇÃO GRÁFICA  
IMPRESSÃO  
DEPÓSITO LEGAL

Departamento do Jornal Oficial  
Departamento do Jornal Oficial  
Número 181952/02

Preço deste número: € 4,87 (IVA incluído)