

Algarve

2014 - 2020

Diagnóstico e estratégia

**Mobilidade
e Acessibilidades**



Ficha Técnica

Título:

Algarve 2014 – 2020. Diagnóstico e Estratégia. Mobilidade e acessibilidades. (versão revista em julho de 2015)

Autoria:

Terraforma, Sociedade de Estudos e Projetos, Lda

Coordenação:

João Belard da Fonseca Correia

Edição:

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve

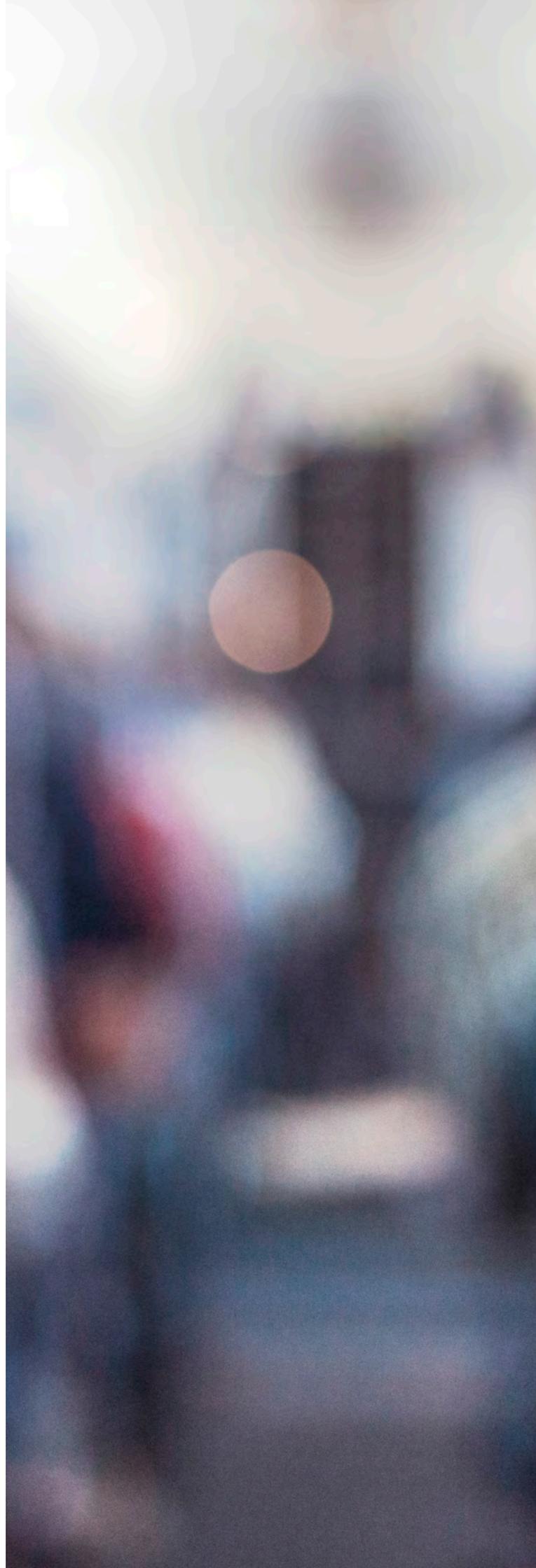
Design e paginação:

Letras Generosas, Lda (ETIC_Algarve)

Faro. Setembro de 2015

Estudo Financiado pelo POAT no âmbito da candidatura nº ATFDR-01-0273-FEDER-000053

Reprodução autorizada, exceto para fins comerciais, com indicação da fonte.





Índice

Nota introdutória

1. Introdução	10
2. Abordagem Metodológica	12
3. Diagnóstico da Situação Atual	14
3.1. Balanço da Realidade Regional	15
3.1.1. Quadro Atual	15
3.1.1.1. Transporte Aéreo	21
3.1.1.2. Transporte Marítimo e Fluvial	23
3.1.1.3. Transporte Rodoviário	26
3.1.1.4. Transporte Ferroviário	31
3.1.2. Mobilidade e Transportes nos Planos Nacionais e Regionais	34
3.1.2.1. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território	34
3.1.2.2. Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável	35
3.1.2.3. Plano Estratégico dos Transportes	36
3.1.2.4. Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve	38
3.1.2.5. PNAC - Plano Nacional para as Alterações Climáticas	42
3.1.2.6. Livro Verde – por uma nova cultura de mobilidade urbana	43
3.1.2.7. Livro Branco	44
3.1.3. Mobilidade e Transportes nos Planos Diretores Municipais e Planos de Mobilidade	44
3.1.3.1. Transporte individual e rede viária	46
3.1.3.2. Transporte coletivo	50
3.1.3.3. Articulação multimodal	55
3.1.3.4. Modos suaves	57
3.1.3.5. Padrões de mobilidade	58
3.1.3.6. Transportes de Mercadoria e Logística	63
3.1.3.7. Principais propostas	64

3.1.4. Identificação dos Constrangimentos Territoriais, Demográficos e Estruturais do Atual Modelo de Mobilidade e Transportes da Região	66
3.1.4.1. Constrangimentos territoriais	66
3.1.4.2. Constrangimentos demográficos	68
3.1.4.3. Constrangimentos estruturais	71
3.1.4.4. Implicações para o sistema de transportes	75
3.1.4.5. Matriz SWOT	79
3.2. Enquadramento da Temática da Mobilidade e Transportes nas Multidimensões do Contacto Estratégico Europa 2020	81
3.2.1. Quadro Atual	81
3.2.1.1. Investimentos Realizados	81
3.2.1.2. Estratégias e modelos definidos	82
3.2.2. Estratégia Europa 2020	83
3.2.2.1. Acordo de Parceria – Portugal 2020	84
3.2.2.2. PO Temático da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos	92
3.2.2.3. PO Algarve – CRESC 2020	94
3.2.3. Identificação das prioridades de investimento convergentes com o período 2014-2020	96
4. Definição do Modelo de Mobilidade Regional	98
4.1. Proposta de Modelo de Mobilidade Regional	99
4.2. Propostas de Intervenção	102
5. Modelo de Governação	118
5.1. Enquadramento	119
5.2. Investimentos a cargo dos atuais stakeholders do Setor Público	120
5.3. O papel dos municípios	120
5.4. O modelo de governação	121
6. Conclusão	122

Índice de Figuras

Figura 1 – Esquema Metodológico proposto para o EDE2020-MA	13
Figura 2 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (%)	16
Figura 3 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (%)	16
Figura 4 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (v. abs)	17
Figura 5 – Repartição Modal das viagens obrigatórias em transporte coletivo (%)	17
Figura 6 – Tempo gasto no trajeto das viagens obrigatórias	18
Figura 7 – Local de trabalho ou estudo	19
Figura 8 – Local de trabalho ou estudo	19
Figura 9 – Principais linhas de desejo das origens das viagens para o local de trabalho ou estudo fora do concelho de residência	20
Figura 10 – Principais linhas de desejo dos destinos das viagens para o local de trabalho ou estudo fora do concelho de residência	21
Figura 11 – Principais linhas de desejo das origens das viagens para o local de trabalho ou estudo fora do concelho	21
Figura 12 – Movimento passageiros no Aeroporto de Faro	22
Figura 13 – Movimento Mensal de passageiros no Aeroporto de Faro	22
Figura 14 – Resumo do perfil do passageiro do Aeroporto de Faro não residente no Algarve	22
Figura 15 – Movimento passageiros no Transporte Fluvial	23
Figura 16 – Movimento de passageiros na Ria Formosa, por trimestre	23
Figura 17 – Movimento de passageiros no Guadiana, por trimestre	23
Figura 18 – Evolução do Tráfego no IC1 - S. Bartolomeu de Messines – Tunes	27
Figura 19 – Evolução do Tráfego no IC4 - S. João da Venda (IC4) - Faro Norte (EN 125-10)	27
Figura 20 – Evolução do Tráfego na EN125 - Odiáxere (S) - Estômbar (O)	28
Figura 21 – Evolução do Tráfego na EN125 - Tavira - Monte Lagoa	28
Figura 22 – Evolução do Tráfego Médio Mensal por sub-lanço na A22	28
Figura 23 – Sazonalidade do tráfego na A22	29
Figura 24 – Evolução do número de passageiros nas ligações internacionais	29
Figura 25 – Sazonalidade da procura nas ligações internacionais	29
Figura 26 – Evolução do número de passageiros nas ligações inter-regionais	30
Figura 27 – Sazonalidade da procura nas ligações inter-regionais	30

Figura 28 – Evolução do número de passageiros nas ligações interurbanas	30
Figura 29 – Sazonalidade da procura nas ligações interurbanas	30
Figura 30 – Evolução do número de passageiros nas ligações urbanas	30
Figura 31 – Sazonalidade da procura de passageiros nas ligações urbanas	30
Figura 32 – Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no Sistema Regional	32
Figura 33 – Sazonalidade do tráfego ferroviário de passageiros no Sistema Regional	32
Figura 34 – Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no Longo Curso	32
Figura 35 – Sazonalidade do tráfego ferroviário de passageiros no Longo Curso	32
Figura 36 – Diagnóstico da situação atual por modo de transporte - passageiros	33
Figura 37 – Modelo Territorial PROT Algarve	38
Figura 38 – Concelhos e macro-regiões de análise	45
Figura 39 – Taxa de Motorização 2004 e 2011	47
Figura 40 – Viagens Inter-concelhias	58
Figura 41 – Deslocações casa-trabalho por modo de transporte	58
Figura 42 – interações entre subsistemas urbanos locais	59
Figura 43 – Quadros comparativos de duração e custo de viagem, por percurso	61
Figura 44 – Carta hipsométrica do Algarve	66
Figura 45 – Povoamento no Algarve – Dimensão dos aglomerados	67
Figura 46 – Povoamento no Algarve – Percentagem da População que vive em lugares com menos de 2.000 habitantes	67
Figura 47 – Povoamento no Algarve – População Residente por concelho 1991-2011	68
Figura 48 – População Residente por concelho e por faixa etária, 2011	69
Figura 49 – Variação População por freguesia	70
Figura 50 – Ocupação de Alojamentos por concelho, 2011	71
Figura 51 – Número de empresas por escalão de pessoal ao serviço	72
Figura 52 – Áreas de acolhimento empresarial	73
Figura 53 – Estrutura das despesas médias anuais dos agregados familiares privados - Algarve	74
Figura 54 – Repartição modal das viagens pendulares em 2011 segundo escalão de emissão	76
Figura 55 – Conceitos chave do Modelo de Mobilidade	99
Figura 56 – Conceito de Modelo de Mobilidade a implementar	100

Índice de Tabelas

Tabela 1 – Repartição Modal das viagens obrigatórias	15
Tabela 2 – Tempo gasto no trajeto das viagens obrigatórias	18
Tabela 3 – Movimento de embarcações de comércio nos portos nacionais	24
Tabela 4 – Classificação de grupos de mercadorias	25
Tabela 5 – Mercadorias carregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias (NST 2007)	25
Tabela 6 – Mercadorias descarregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias (NST 2007)	26
Tabela 7 – Extensão da rede rodoviária	27
Tabela 8 – Tráfego de mercadorias por via rodoviária	31
Tabela 9 – Linhas e ramais explorados, por regiões (NUTS II)	31
Tabela 10 – Tráfego na rede - mercadorias	32
Tabela 11 - Variação da População por Concelho e Por Faixa Etária	70
Tabela 12 – Despesas de consumo médias anuais dos agregados domésticos privados – Portugal e Algarve	73
Tabela 13 – Despesas de consumo médias anuais dos agregados domésticos privados - Algarve	74
Tabela 14 – Despesas relacionadas com transportes	75
Tabela 15 – Financiamento comunitário FEDER por Eixos Prioritários do PO Algarve 21	81
Tabela 16 – Montante das aprovações e respetivas execuções por Eixo prioritário	81
Tabela 17 – Montante aprovados por tipologia de projeto na área de Mobilidade e Transportes	82
Tabela 18 – Matriz de estruturação temática do Portugal 2020	86
Tabela 19 - Repartição indicativa dos FEEL por objetivo temático a nível nacional	90
Tabela 20 – Propostas associadas a cada Grande Linha de Ação	102
Tabela 21 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação A	102
Tabela 22 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação B	103
Tabela 23 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação C	103
Tabela 24 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação D	103
Tabela 25 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação E	104
Tabela 26 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Ação F	104
Tabela 27 – Matriz Propostas-Fontes Financiamento	106





Nota Introdutória

O documento que agora se publica faz parte de um conjunto de estudos setoriais, cofinanciados pelo PO Assistência Técnica (FEDER), que a CCDR Algarve encomendou a especialistas externos.

Pretendeu-se, através dos diferentes estudos, melhorar o conhecimento e fazer o ponto de situação de algumas temáticas estruturantes: Inclusão e Emprego, Sustentabilidade Energética, Intervenção em Territórios de Baixa Densidade, Política de Cidades e Mobilidade e Acessibilidades. Nesse âmbito, tornou-se indispensável ouvir os atores regionais relevantes e assegurar propostas e caminhos de intervenção que suportassem a decisão, nomeadamente no quadro das intervenções a operacionalizar no contexto do novo período de programação de fundos comunitários para 2014-2020.

O vasto conjunto de informação recolhido e os caminhos propostos por cada equipa de trabalho não se esgotam no presente ciclo de programação e muitas vezes recomendam orientações que não visam o financiamento disponível, mas que abrangem outros âmbitos estratégicos e de planeamento operacional e territorial em que a CCDR Algarve tem competências enquanto agente coordenador do desenvolvimento na Região do Algarve.

Nesse sentido, entendeu-se que os estudos realizados mereciam uma ampla divulgação e que, a par das sessões públicas já organizadas, deve lançar-se o debate regional sobre os temas referidos, tendo como referencial a informação agora disponibilizada.



David Jorge Mascarenhas dos Santos

(Presidente da CCDR Algarve/ Gestor do CRESC ALGARVE 2020)

01

Introdução

O presente relatório é o resultado do trabalho que terminou em Junho 2014. A versão que agora se apresenta resulta da fusão dos dois volumes entregues naquela data e visa permitir a edição de um único documento. Importa sublinhar que toda a análise se reporta aos dados e documentos que se encontravam disponíveis aquando da elaboração do trabalho. A única exceção é o capítulo 3.2, que actualiza agora aspetos essenciais do Portugal 2020, do

POSEUR e do PO Algarve – CRESO 2020. O novo Regime Jurídico de Transporte de Passageiros, as versões finais e definitivas dos Programas Operacionais, são exemplos de documentos que são posteriores ao trabalho desenvolvido até Junho de 2014. A consultoria prestada TerraForma teve como objetivo apoiar a CCDR Algarve no processo de elaboração do programa operacional regional.

Este relatório corresponde à 3ª e última fase do Estudo de Diagnóstico e Estratégia 2014-2020 para a região do Algarve, na temática da Mobilidade e Acessibilidades (adiante definido como EDE2020-MA), e foca-se nos seguintes tópicos:

- No balanço da realidade regional das estratégias e modelos definidos e dos investimentos realizados no âmbito dos períodos de programação anteriores;
- No enquadramento das temáticas mobilidade e transportes nas multi-dimensões do contexto estratégico Europa 2020;
- Na identificação e fundamentação dos constrangimentos territoriais, demográficos e estruturais do atual modelo de mobilidade e transportes da região;
- Na identificação de prioridades de investimento num horizonte temporal alargado, convergente com o novo período de programação de instrumentos comunitários (2014-2020);
- Na proposta de um modelo de mobilidade regional que promova a atração de investimento, o desenvolvimento empresarial e que permita a coesão territorial;
- Nas propostas de intervenção que contribuam diretamente para apoiar a mudança para a uma economia de baixo teor em carbono, protegendo o ambiente e promovendo a eficiência de recursos, promovendo o transporte sustentável e eliminando constrangimentos nas redes de infraestruturas essenciais, tendo em conta um cenário de médio e longo prazo e a realidade os envelopes financeiros, propondo modelos e alternativas de implementação adequadas no horizonte 2014-2020.

É apresentada uma proposta para o modelo de governação que assegurará a eficiente execução dos instrumentos de intervenção a implementar e a definição de instrumentos de monitorização, metas e indicadores de realização e de resultado.

Estando em preparação, e na reta final, os documentos que orientarão e concretizarão, a nível nacional e regional, o novo período de financiamento para o período de 2014-2020, considera-se extremamente oportuna a realização de um estudo temático para as questões da mobilidade e acessibilidade na região do Algarve.

Para tal impôs-se um diagnóstico da situação atual, que identificou os estrangulamentos existentes, definindo prioridades de investimento, elencando as oportunidades e ameaças, e consequentemente definiu uma estratégia, com identificação dos instrumentos necessários e o modelo de governação que irá ao encontro dos objetivos do próximo quadro financeiro com a Comissão Europeia, com especial destaque para:

- Apoio à transição para uma economia de baixo teor de carbono;
- Promoção da eficiência energética;
- Promoção de transportes sustentáveis.

02

Abordagem
metodológica



A elaboração do EDE2020-MA foi desenvolvido de acordo com a metodologia representada na figura 1.

No decorrer dos trabalhos foi particularmente relevante o apoio dado pelos serviços da CCDR-Algarve, bem como por outras entidades na Região.

A temática da Mobilidade e Acessibilidades tem sido muito trabalhada na Região do Algarve, quer ao nível regional, quer ao nível local. Com efeito, há estudos e análises com enfoque municipal, mas também estudos de âmbito inter-municipal. O presente relatório não pretende realizar um diagnóstico exaustivo da situação existente, não podendo no entanto deixar de apresentar um diagnóstico das questões principais e que, no fundo, são o retrato atual dos problemas desta temática na região do Algarve.

Foram realizadas a 11 de Fevereiro de 2014, três reuniões com os diversos atores locais da região nas instalações da CCDR Algarve. Uma reunião envolveu os municípios e com a AMAL, outra os atores empresariais e outra os operadores de transportes e entidades de gestão das infraestruturas.

Estas reuniões foram de muita utilidade na recolha de diversos contributos juntos dos atores.

Foram também realizadas diversas reuniões com elementos da CCDR-Algarve, que foram relevantes na produção do presente relatório, bem como os comentários recebidos e analisados ao trabalho produzido na Fase 2.

Foi realizada articulação com os restantes estudos temáticos para a CCDR-Algarve, e principalmente na temática dos Territórios de Baixa Densidade. Foram também recolhidos contributos relativos à Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade, em entrevistas realizadas pelo IESE no âmbito dos trabalhos para o período 2014-2020 nas temáticas da Baixa Densidade e Inclusão Social.

Foram consultados diversos documentos, que são descritos ao longo do documento. Ao nível dos PDM, foram consultados todos os PDM de 1ª geração e os PDM cujo os trabalhos de revisão se encontravam em em curso à data de realização do estudo.

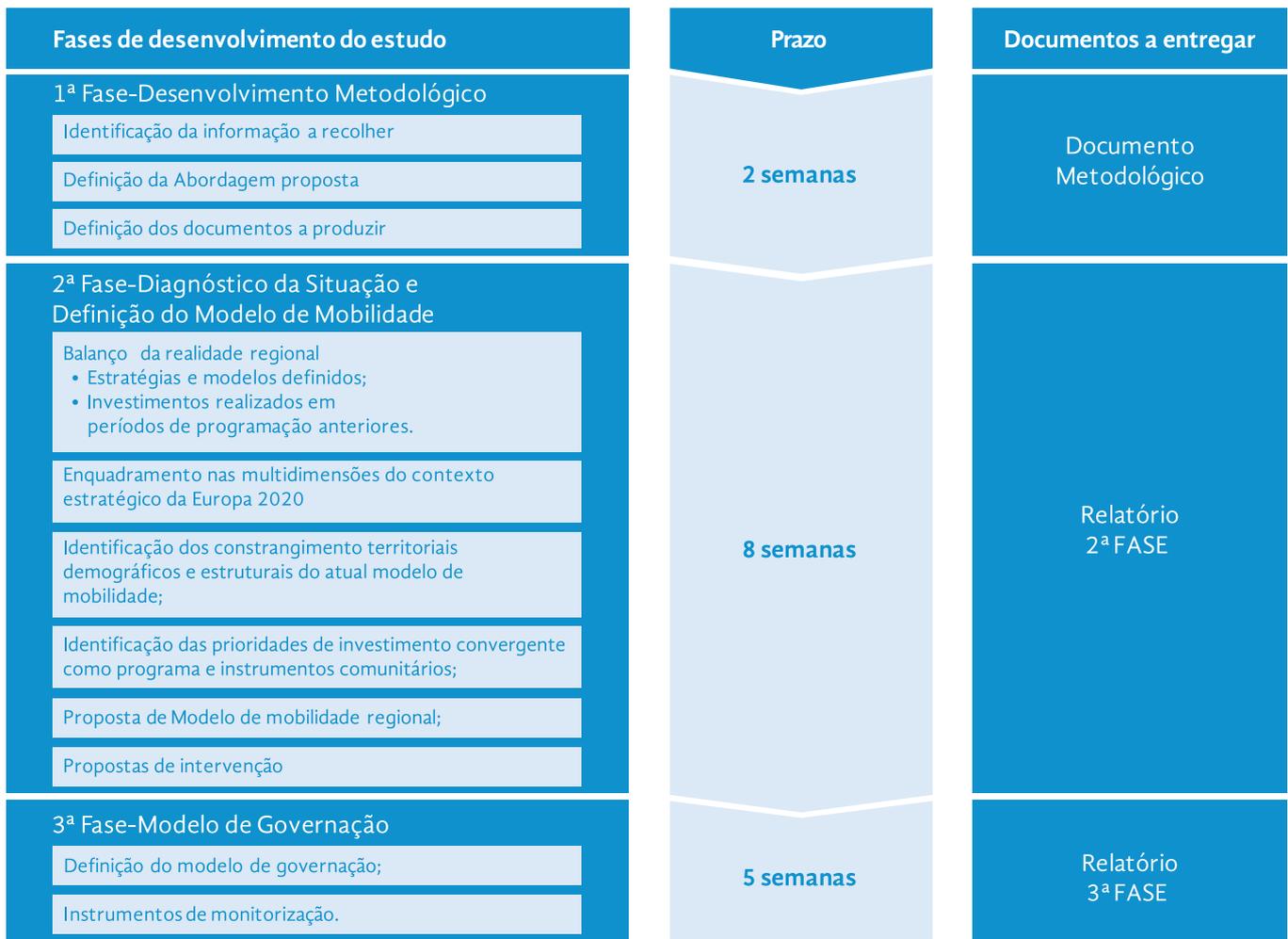


Figura 1 – Esquema Metodológico proposto para o EDE2020-MA

03

Diagnóstico
da situação atual



Sendo a mobilidade uma necessidade derivada do funcionamento dos sistemas de atividades socio-económicas, importa compreender em profundidade este fenómeno para que seja possível conceber estratégias, medidas de política, ações e soluções sustentáveis de médio e longo prazo.

Os modelos de crescimento económico das sociedades atuais assentam em princípios de sustentabilidade que devem ser transpostos para todas as suas necessidades derivadas, como é a mobilidade. Assim, a sustentabilidade dos sistemas de transporte, enquanto suporte físico da mobilidade, deve ser assegurada pela sua eficiência económica e energética e pela redução dos impactos sobre as alterações climáticas.

Foram identificados e analisados os modelos definidos no âmbito de Estratégias e Documentos relativos a períodos de programação anteriores e avaliado o respetivo grau de concretização.

Esta tarefa permitiu avaliar a atualidade das estratégias e dos modelos definidos e o seu eventual ajustamento de acordo com os novos objetivos estabelecidos para o horizonte 2020.

Foram identificados os investimentos realizados em períodos de programação anteriores bem como a sua continuidade para a prossecução dos objetivos definidos e a sua atualidade de acordo com a estratégia para o horizonte 2020.

3.1.1 Quadro atual

Para caracterização da mobilidade obrigatória – viagens casa-trabalho e viagens casa-escola, foi analisada a informação relativa ao Censos 2011. Essa informação foi agregada ao concelho e é apresentada em seguida.

Concelhos	A pé	TC	TI
Albufeira	17%	12%	71%
Alcoutim	28%	20%	52%
Aljezur	24%	15%	61%
Castro Marim	17%	14%	69%
Faro	25%	8%	66%
Lagoa	18%	10%	73%
Lagos	25%	11%	64%
Loulé	22%	10%	68%
Monchique	22%	14%	64%
Olhão	25%	9%	66%
Portimão	20%	10%	70%
São Brás de Alportel	16%	7%	76%
Silves	18%	13%	69%
Tavira	22%	10%	69%
Vila do Bispo	26%	16%	59%
Vila Real de Sto António	38%	6%	56%
Algarve	22%	10%	68%
Portugal	16%	20%	63%

Tabela 1 – Repartição Modal das viagens obrigatórias

Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

TC - Transporte colectivo;

TI - Transporte individual

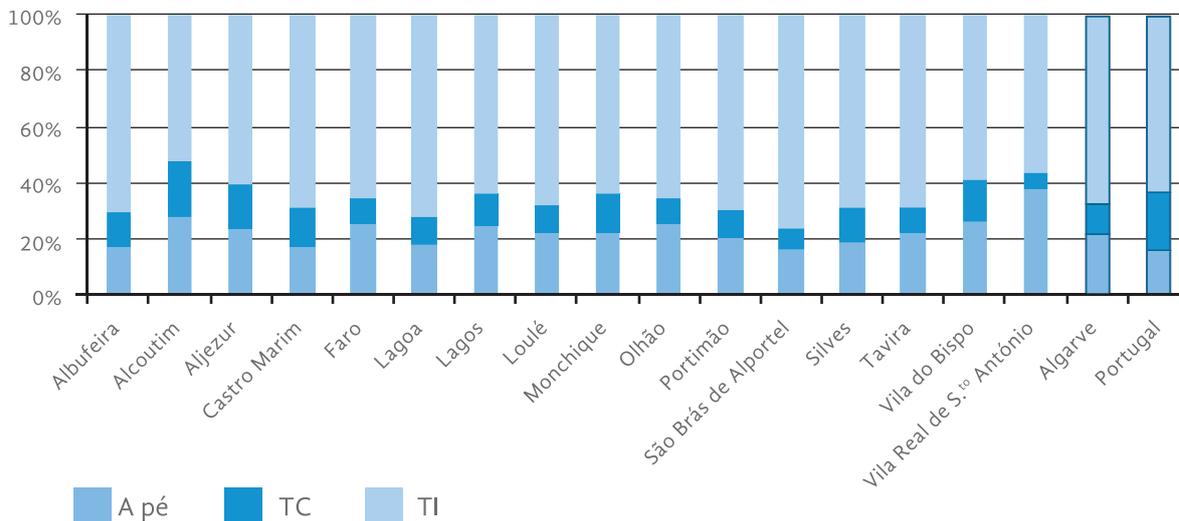


Figura 2 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (%)

Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

Da leitura da Tabela 1 e Figura 2 verifica-se que a maioria das viagens de caráter obrigatório é realizada recorrendo ao transporte individual, contemplando em média 68% das escolhas da população residente no Algarve. Este valor encontra-se 5 pontos percentuais acima da média nacional (63%). Relevam-se os concelhos de Alcoutim, com 52% das viagens obrigatórias realizadas em

transporte individual, e S. Brás de Alportel, com 70% das viagens obrigatórias realizadas em transporte individual. As Figuras 3 e 4 representam a mesma informação apresentando o peso absoluto das deslocações de cada concelho no contexto do Algarve, sendo os gráficos maiores relativos aos concelhos com maior número de viagens obrigatórias.

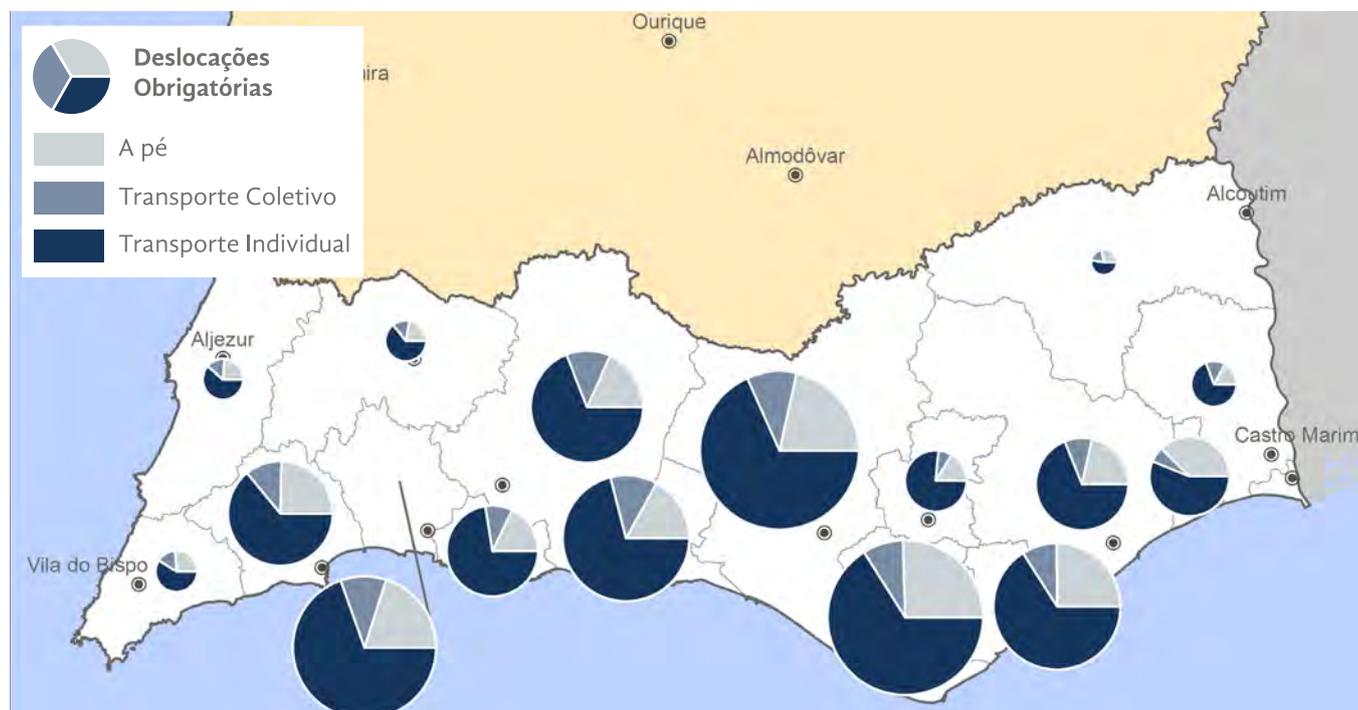


Figura 3 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (%)

Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

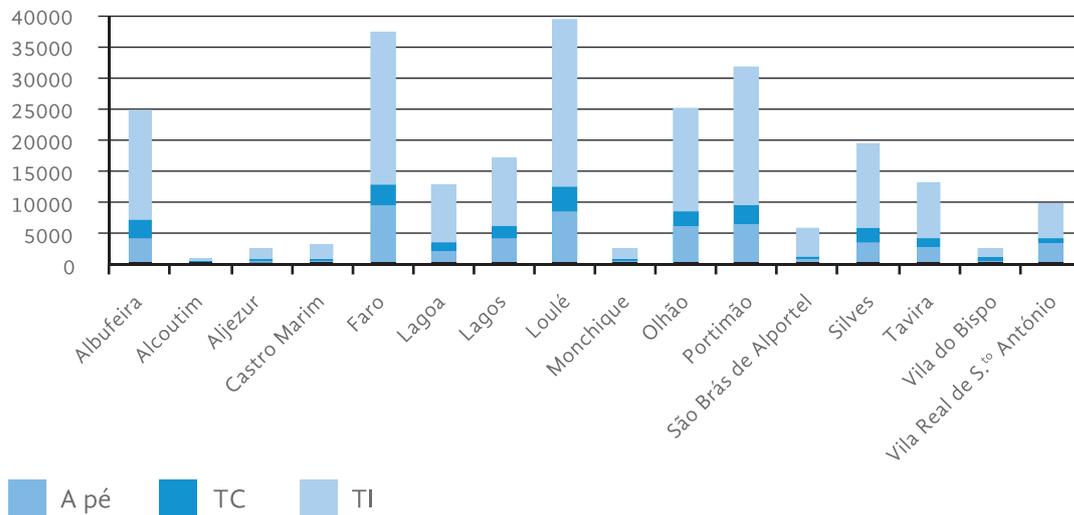


Figura 4 – Repartição Modal das viagens obrigatórias (v. abs)
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

Para as viagens realizadas em transporte coletivo, foram analisados os principais modos de transporte utilizados. A Figura 5 apresenta a distribuição da utilização dos modos de transporte coletivo com predominância para a utilização do autocarro com utilização sempre superior a 50% no modo coletivo.

O transporte escolar (ou de empresa) apresenta o segundo peso com maior expressão dentro do transporte coletivo. Releva-se ainda a utilização do Barco nos concelhos de Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António.

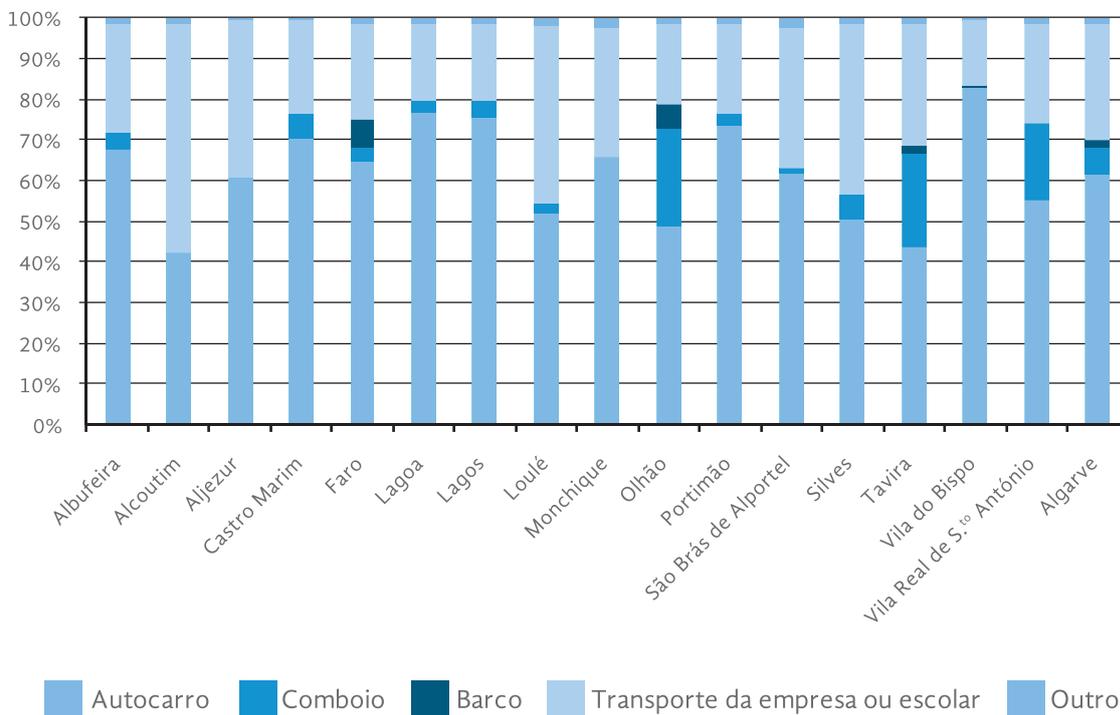


Figura 5 – Repartição Modal das viagens obrigatórias em transporte coletivo (%)
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

Os Censos compilam informação sobre a duração das viagens obrigatórias apresentando-se essa informação agregada ao concelho na Tabela 2 e Figura 6.

A maioria das viagens obrigatórias realizadas no Algarve demora até 15 minutos (65%) e apenas 8% das viagens demoram mais de 30 minutos.

No concelho de Vila Real de Santo António 80% das viagens obrigatórias realizam-se com uma duração não superior a 15 minutos, sendo os concelhos de Monchique e Olhão que apresentam a menor fatia deste segmento, embora com uma parcela expressiva de 58% das viagens obrigatórias a realizarem-se com duração até 15 minutos.

Concelhos	até 15 min.	de 16 a 30 min.	de 31 a 60 min.	de 61 a 90 min.	mais de 90 min.
Albufeira	68%	24%	7%	1%	0%
Alcoutim	60%	23%	11%	5%	2%
Aljezur	67%	20%	9%	2%	1%
Castro Marim	71%	22%	6%	1%	1%
Faro	63%	30%	6%	1%	1%
Lagoa	69%	25%	5%	1%	0%
Lagos	68%	25%	5%	0%	1%
Loulé	62%	30%	6%	0%	0%
Monchique	58%	23%	16%	2%	1%
Olhão	58%	32%	8%	1%	1%
Portimão	69%	24%	6%	1%	1%
São Brás de Alportel	59%	31%	8%	1%	1%
Silves	59%	31%	8%	1%	1%
Tavira	66%	22%	11%	1%	1%
Vila do Bispo	69%	21%	9%	1%	0%
Vila Real de Santo António	80%	14%	5%	1%	0%
Algarve	65%	27%	7%	1%	1%

Tabela 2 – Tempo gasto no trajeto das viagens obrigatórias
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

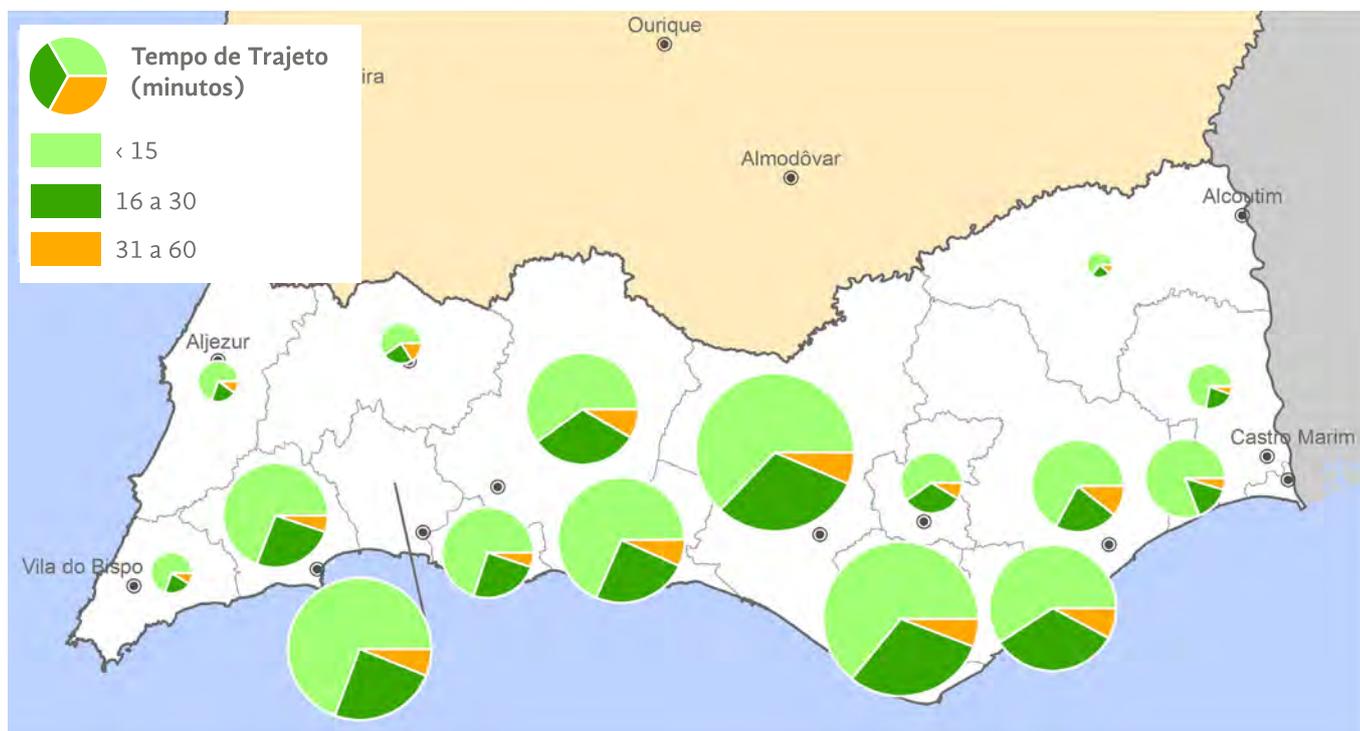


Figura 6 – Tempo gasto no trajeto das viagens obrigatórias
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

As Figuras 7 e 8 apresentam a dispersão do local de trabalho ou estudo face ao local de residência. Cerca de 63% da população trabalha na freguesia onde reside, subindo o valor para 84% para locais de trabalho no mesmo concelho onde reside.

Apenas 11% trabalham ou estudam fora do concelho em que residem e cerca de 6% fora do Algarve. Os concelhos de Castro Marim e Vila do Bispo são os concelhos onde um número mais significativo da população trabalha ou estuda fora do concelho, respetivamente 38 e 34%.

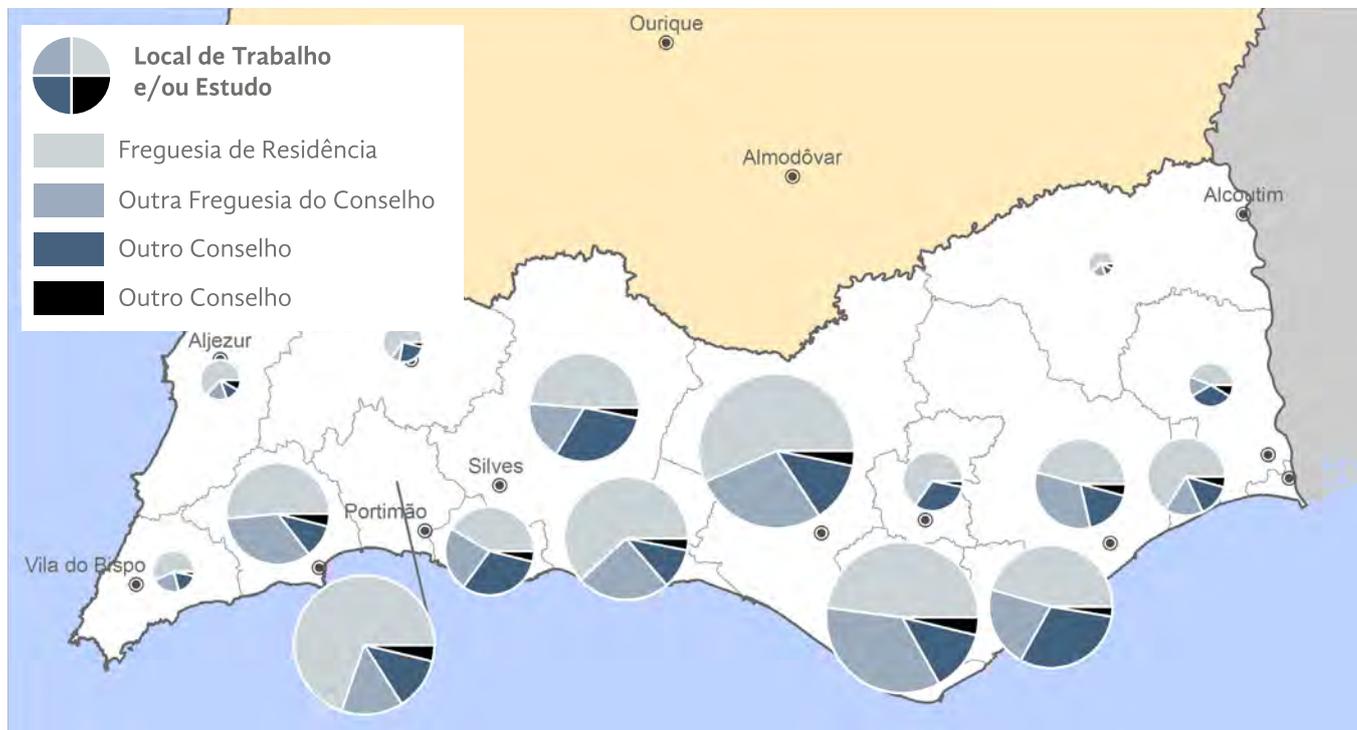


Figura 7 – Local de trabalho ou estudo
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

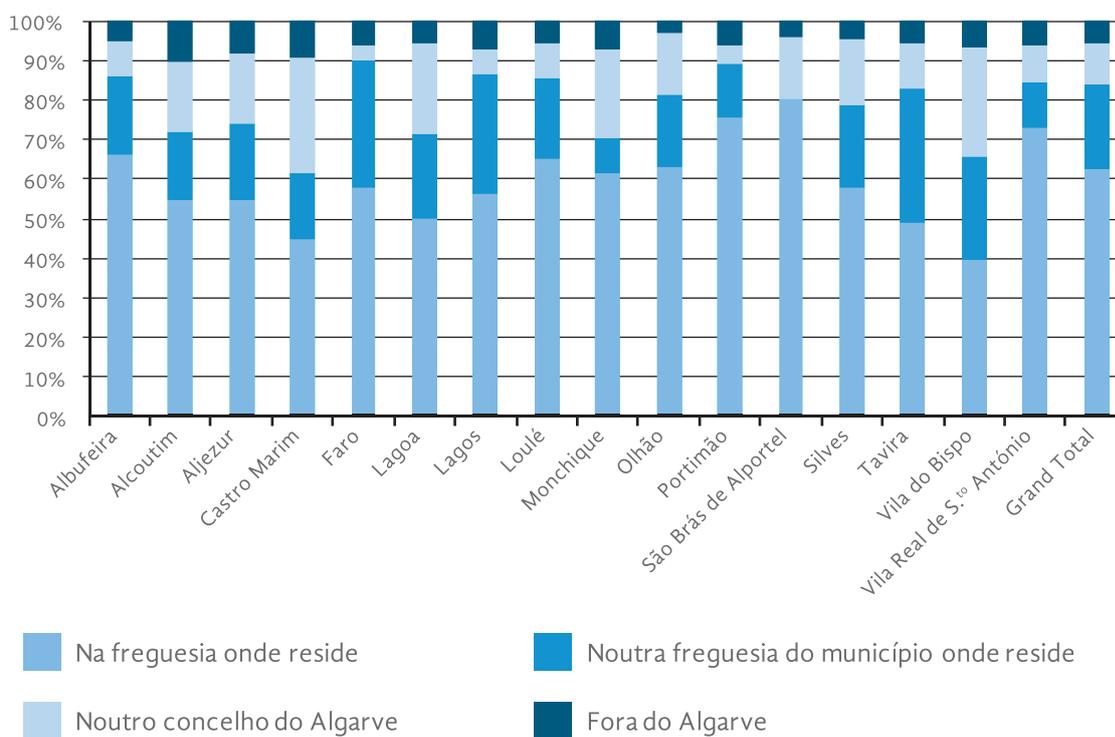


Figura 8 – Local de trabalho ou estudo
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

A Figura 9 apresenta com manchas de intensidade de cor a capacidade de cada concelho na produção de viagens de trabalho ou estudo com destino no próprio concelho. As setas representam os principais movimentos de viagens para fora do concelho. Os concelhos de Lagoa, Portimão, Albufeira, Faro, Alcoutim e Vila Real de Santo António retêm mais de 90% das viagens produzidas

no próprio concelho. Os concelhos de Silves, Olhão e Castro Marim têm menor capacidade de retenção das viagens produzidas no próprio concelho. As viagens realizadas para fora do concelho têm como principais destinos Lagos, Portimão e Faro, representadas pelas setas na Figura 9.



Figura 9 – Principais linhas de desejo das origens das viagens para o local de trabalho ou estudo fora do concelho de residência
Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

Na Figura 10 apresenta-se a mesma informação para os destinos das viagens obrigatórias, sendo os concelhos com mancha mais escura os que têm maior poder de atração de viagens produzidas no próprio concelho. Neste caso, Faro como capital de distrito atrai muitas viagens provenientes de outros concelhos mas não apresenta muitas viagens para fora do seu próprio concelho.

A análise agregada ao concelho da mobilidade obrigatória no Algarve releva uma forte dependência do transporte individual, com viagens de curta duração e com destino de proximidade.

No entanto destacam-se algumas assimetrias com concelhos com menor capacidade de retenção das viagens obrigatórias implicando deslocações para outros concelhos, ainda que a proximidade entre concelhos vizinhos possa

representar deslocações de curta duração. Faro como capital de distrito recebe um maior número de viagens provenientes de outros concelhos.

Vila do Bispo, Castro Marim e Tavira são os concelhos com menor percentagem de viagens de trabalho ou estudo com destino na mesma freguesia de residência, com 40, 45 e 49% de viagens, respetivamente.

Destaque ainda para o elevado percentagem de viagens de transporte escolar nos concelhos de, Alcoutim, Loulé, Silves, Aljezur e Tavira com 56, 44, 42, 39 e 30% das viagens realizadas em transporte coletivo.



Figura 10 – Principais linhas de desejo dos destinos das viagens para o local de trabalho ou estudo fora do concelho de residência
 Fonte: Censos 2011, elaboração própria do consultor

3.1.1.1. Transporte Aéreo

O Algarve detém um aeroporto internacional, localizado em Faro, que assegura ligações domésticas, a Lisboa e Porto e a diversos países europeus, com maior predominância no Reino Unido, Alemanha, Holanda e Irlanda, entre outros. A Figura 11 apresenta as cidades com ligação direta ao Aeroporto de Faro.

O Aeroporto tem assistido a um aumento do movimento de passageiros nos últimos anos, como apresentado na Figura 12. De 2009 a 2013 registou-se um crescimento acumulado de 18%. A longo prazo o aeroporto poderá ter limitações de crescimento, pois encontrando-se numa área de paisagem protegida não poderá expandir a sua capacidade. A solução apontada poderá passar pela criação de um aeródromo alternativo para a aviação executiva, com aeronaves de pequena dimensão, ficando o aeroporto de Faro dedicado à aviação comercial.

Outra característica que o aeroporto de Faro apresenta é uma forte sazonalidade, com um pico de procura situado no 3º trimestre do ano que representa, em média, mais de 40% da procura anual. Esta sazonalidade é apresentada na Figura 13 e conduz, por vezes, nos períodos de maior procura, a alguma demora não desejada no processamento de passageiros.



Figura 11 – Cidades com ligação direta a partir do Aeroporto de Faro (fonte Wikipédia)

O Aeroporto de Faro realiza anualmente inquérito de caracterização do perfil do passageiro que permite conhecer as características dos passageiros que o utilizam, apresentando a Figura 14 um pequeno resumo dessa caracterização. O Reino Unido destaca-se como o principal país de destino e de residência dos passageiros (não residentes no Algarve) representando cerca de 44%.

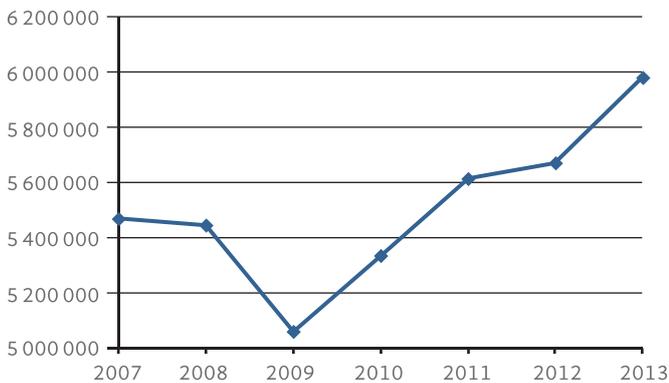


Figura 12 – Movimento de passageiros no Aeroporto de Faro (fonte ANA Aeroportos SA)

Outros países de residência com alguma expressão são a Alemanha, a Holanda e a Irlanda. Grande parte dos passageiros inicia a sua viagem a partir de Albufeira (29%) para chegar ao aeroporto, utilizando o Automóvel Alugado (42%) como meio de transporte. Uma parcela de 10,1% dos passageiros tem a sua localidade de partida dispersa por 8 concelhos do distrito de Faro.

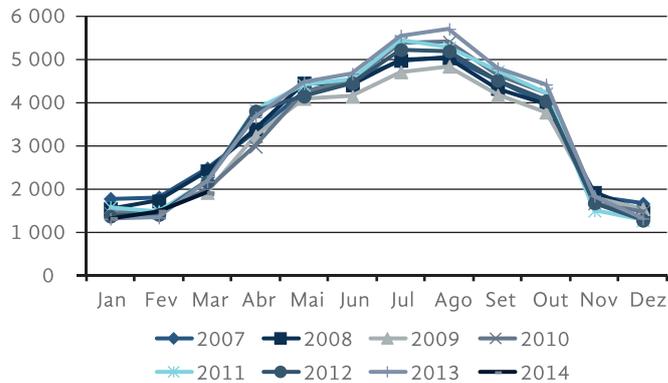


Figura 13 – Movimento Mensal de passageiros no Aeroporto de Faro (fonte ANA Aeroportos SA)

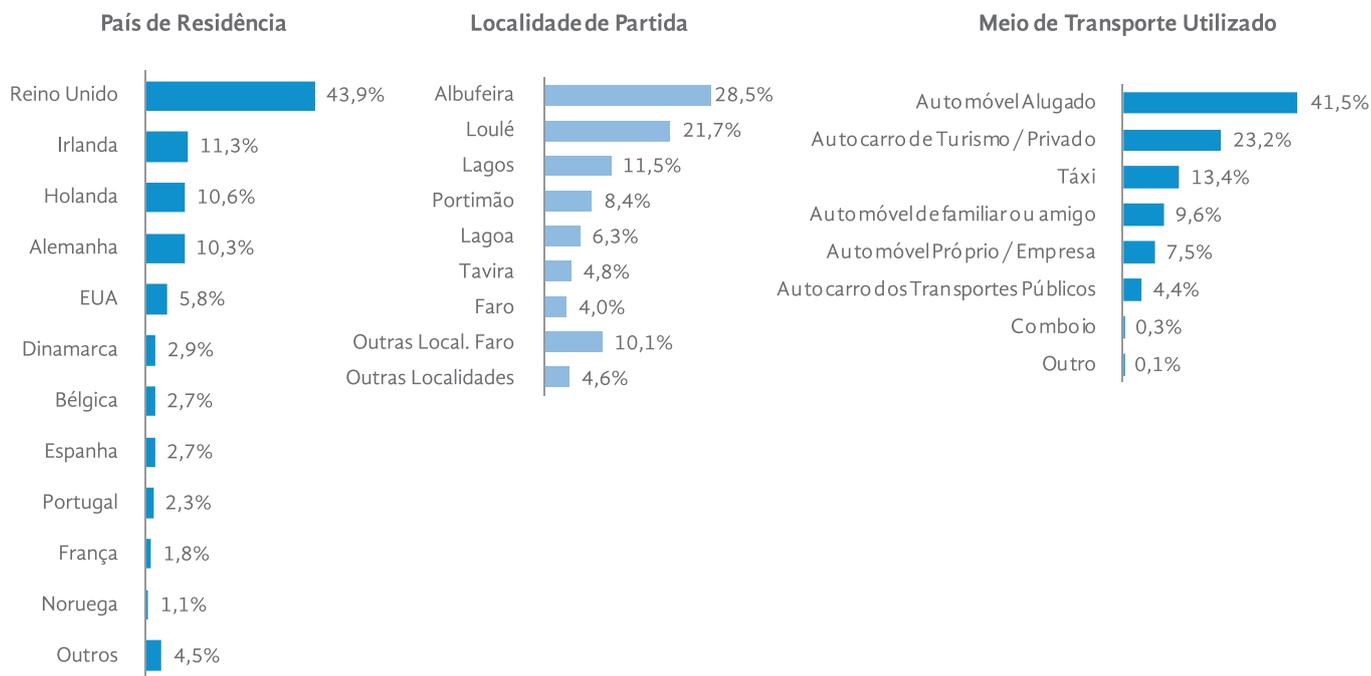


Figura 14 – Resumo do perfil do passageiro do Aeroporto de Faro não residente no Algarve (fonte ANA Aeroportos SA)

3.1.1.2. Transporte Marítimo e Fluvial

O transporte fluvial é um modo de transporte coletivo presente nos concelhos de Tavira, Olhão e Faro com as ligações da Ria Formosa e, em Vila Real de Santo António, com a ligação do Guadiana. As ligações da Ria Formosa embora tenham apresentado uma evolução recente positiva, nos últimos 2 anos perderam passageiros. A ligação do Guadiana tem vindo a perder procura todos os anos, como ilustrado na Figura 15.

As ligações fluviais apresentam forte sazonalidade, apresentando o 3º trimestre, para as ligações da Ria Formosa, um peso de cerca de 80% da procura anual, associada à atividade estival.

A ligação do Guadiana apresenta uma sazonalidade expressiva, embora de menor intensidade com cerca de 45% da procura anual concentrada no 3º trimestre.

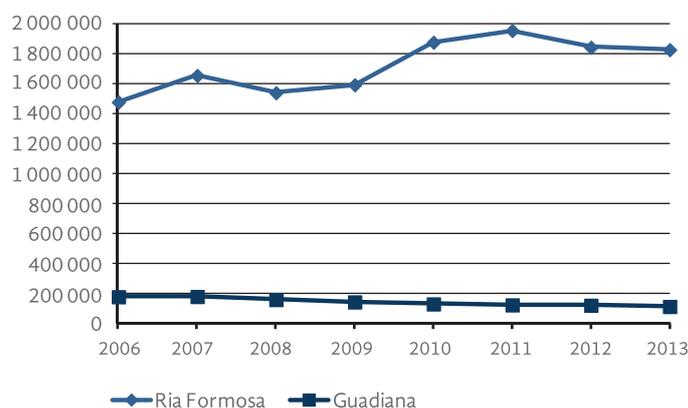


Figura 15 – Movimento passageiros no Transporte Fluvial (fonte CCDR-Algarve)

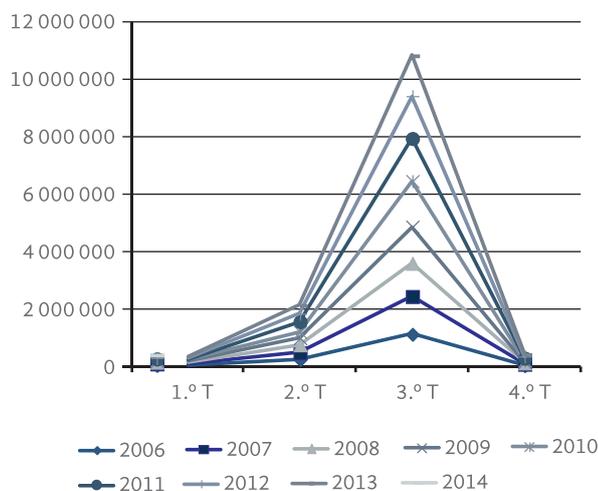


Figura 16 – Movimento de passageiros na Ria Formosa, por trimestre (fonte CCDR-Algarve)

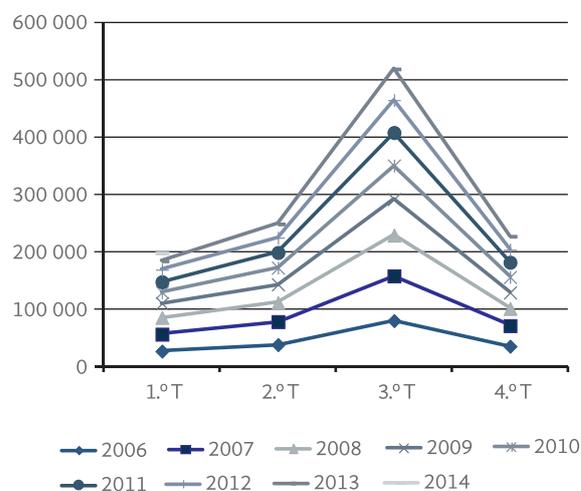


Figura 17 – Movimento de passageiros no Guadiana, por trimestre (fonte CCDR-Algarve)

Os portos do Algarve têm expressão reduzida a nível nacional com peso percentual de 1% ou inferior ao total de mercadorias movimentadas nos portos nacionais. A Tabela 3 apresenta a carga movimentada nos portos portugueses no ano de 2012.

As mercadorias são agrupadas por tipologia como apresentado na Tabela 4. As mercadorias movimentadas nos portos do Algarve são do tipo 3, 8, 9 e 10, essencialmente materiais provenientes da indústria extrativa, materiais de construção e alguns produtos alimentares.

Portos	Nº	TBD	GT
Total			
Portugal	26 568	330 466 589	372 477 304
Continente	18 655	293 961 992	278 819 794
Aveiro	1 531	8 473 594	5 970 342
Faro	125	632 597	430 499
Figueira da Foz	917	3 938 823	2 837 439
Leixões	5 144	65 824 723	56 355 890
Lisboa	4 981	64 505 091	87 492 421
Portimão	110	373 236	1 961 848
Setúbal	2 172	24 084 577	26 986 125
Sines	3 255	123 772 754	95 096 909
Viana do Castelo	420	2 356 597	1 688 321
R.A. dos Açores	5 252	20 891 445	30 596 138
R.A. da Madeira	2 661	15 613 152	63 061 372
Embarcações entradas			
Portugal	13 324	165 522 293	186 471 056
Continente	9 370	147 264 163	139 620 289
Aveiro	792	4 352 292	3 066 141
Faro	62	313 256	213 195
Figueira da Foz	470	2 011 191	1 447 539
Leixões	2 572	32 890 834	28 162 738
Lisboa	2 495	32 354 896	43 828 048
Portimão	55	186 618	980 924
Setúbal	1 086	12 061 943	13 504 522
Sines	1 626	61 906 388	47 567 590
Viana do Castelo	212	1 186 745	849 592
R.A. dos Açores	2 624	10 447 640	15 302 935
R.A. da Madeira	1 330	7 810 490	31 547 832
Embarcações saídas			
Portugal	13 244	164 944 296	186 006 248
Continente	9 285	146 697 829	139 199 505
Aveiro	739	4 121 302	2 904 201
Faro	63	319 341	217 304
Figueira da Foz	447	1 927 632	1 389 900
Leixões	2 572	32 933 889	28 193 152
Lisboa	2 486	32 150 195	43 664 373
Portimão	55	186 618	980 924
Setúbal	1 086	12 022 634	13 481 603
Sines	1 629	61 866 366	47 529 319
Viana do Castelo	208	1 169 852	838 729
R.A. dos Açores	2 628	10 443 805	15 293 203
R.A. da Madeira	1 331	7 802 662	31 513 540

TBD - Tonelagem de Porte Bruto; GT - Tonelagem bruta

Tabela 3 – Movimento de embarcações de comércio nos portos nacionais
 Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias - 2012

Grupos de mercadorias (NST 2007)
01 - P. agric., prod.animal, caça e silv.; peixe e o.p.pesca
02 - Hulha e lenhite; petróleo bruto e gás natural
03 - P. não energ. ind. extrativas; turfa; urânio e tório
04 - Prod. alimentares, bebidas e tabaco
05 - Têxteis e prod. têxteis; couro e artigos de couro
06 - Mad. e cortiça exc.mob.,pasta, papel e cartão
07 - Coque e prod. petrolíferos refinados
08 - P. quím. e f.sint.; art. borracha e mat.plá
09 - Outros prod. minerais não metálicos
10 - Metais de base; prod. met. transf., exc.máq. e equip.

11 - Máq.e eq. n.e.; eq. informático, elét., comunic., ótica
12 - Material de transporte
13 - Móveis; outros prod. ind. transformadoras n.e.
14 - Mat-primas secund.; resid. municipais e outros
15 - Correio, encomendas
16 - Equip. e mat. utilizados no transp. de mercadorias
17 - Merc. transp. mud.priv. ou prof.; o.bens não merc.
18 - Merc. grupadas: div. tipos merc. transp. em conjunto
19 - Merc. não identificáveis ou não identificadas
20 - Outras mercadorias n.e.

Tabela 4 – Classificação de grupos de mercadorias

Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Grupos de mercadorias (NST 2007) (a)	Total	03	08	09	10
Portugal	26 521 094	1 482 525	1 896 844	4 572 542	1 684 302
Continente	25 742 923	1 481 858	1 877 286	4 535 153	1 677 609
Aveiro	1 562 883	31 466	214 231	545 817	39 876
Faro	253 718	3 802	530	246 892	957
Figueira da Foz	1 042 967	168 035	240	43 049	17 917
Leixões	6 155 167	55 467	603 539	832 555	908 041
Lisboa	3 611 701	403 073	424 679	482 593	98 069
Portimão	2 133	0	0	0	0
Setúbal	3 828 077	359 239	154 593	2 197 652	541 445
Sines	8 955 914	388 649	479 474	185 500	71 135
Viana do Castelo	330 363	72 127	0	1 095	169
R.A. dos Açores	626 606	659	19 112	35 679	5 883
R.A. da Madeira	151 565	8	446	1 710	810

(a) Ver "NST 2007 - Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes" no capítulo IX.

Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias - Unidade: t ; 2012

Tabela 5 – Mercadorias carregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias (NST 2007)

Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

Grupos de mercadorias (NST 2007) (a)	Total	03	08	09
Portos				
Portugal	41 438 080	355 579	2 258 408	700 612
Contínente	38 804 287	347 455	1 652 775	295 736
Aveiro	1 735 289	91 005	159 124	36 120
Faro	15 501	7 268	4 210	4 023
Figueira da Foz	710 324	115 188	2 506	3 358
Leixões	9 127 116	75 348	499 382	148 912
Lisboa	6 445 196	29 032	811 377	23 439
Portimão	551	0	0	0
Setúbal	2 130 674	12 034	121 352	4 577
Sines	18 467 087	4 298	54 824	15 339
Viana do Castelo	172 549	13 282	0	59 968
R.A. dos Açores	1 692 023	5 541	408 299	210 728
Cais do Pico	86 446	399	17 069	20 076
Horta	87 919	106	15 539	17 353
Lajes das Flores	21 039	0	3 485	5 163
Ponta Delgada	959 563	3 873	257 829	88 718
Praia da Graciosa	26 220	12	1 539	1 520
Praia da Vitória	411 524	826	94 001	63 717
Velas	60 639	325	15 386	10 387
Vila do Porto	38 673	0	3 451	3 794
R.A. da Madeira	941 770	2 583	197 334	194 148
Canical	729 403	2 529	195 224	106 558
Funchal	190 831	0	926	81 876
Porto Santo	21 536	54	1 184	5 714

(a) Ver "NST 2007 - Nomenclatura Uniforme de Mercadorias para as Estatísticas dos Transportes" no capítulo IX. Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias - Unidade: t ; 2012

Tabela 6 – Mercadorias descarregadas nos portos nacionais, por grupos de mercadorias (NST 2007)
Fonte: Inquérito ao transporte marítimo de passageiros e mercadorias

O Porto de Faro tem limitações de capacidade para processar dois navios em simultâneo, investimento identificado no recente estudo IEVA - Infraestruturas de Alto Valor Acrescentado.

Relativamente ao movimento de passageiros no porto de cruzeiros de Portimão, não foi possível recolher estatísticas, embora se saiba que a procura tem vindo a aumentar e as perspetivas são de manutenção de crescimento.

3.1.1.3. Transporte Rodoviário

A rede rodoviária do Algarve apresenta-se globalmente bem estruturada e hierarquizada ao longo do território servindo as necessidades de mobilidade no território.

A Tabela 7 apresenta a extensão da rede rodoviária segundo a classificação do PRN2000.

As figuras 18 a 21 ilustram a evolução do tráfego em alguns eixos rodoviários da região.

Verifica-se de uma forma generalizada a redução de procura, associada à situação económica que o país atravessa.

Rede Distritos	Rede nacional (b)						
	Total (c)	Rede fundamental		Rede complementar		Estradas nacionais	Estradas regionais
		Itinerários principais		Itinerários complementares			
		Com duas faixas	Com uma faixa	Com duas faixas	Com uma faixa		
Continente	14 284	1 878	462	1 165	700	5 288	4 791
Aveiro	611	123	0	106	5	210	166
Beja	971	89	79	0	58	264	481
Braga	877	63	0	101	0	474	239
Bragança	836	62	81	0	121	300	273
Castelo Branco	709	121	2	0	51	184	351
Coimbra	749	89	24	83	29	270	255
Évora	926	134	52	1	0	385	355
Faro	803	108	0	55	78	157	405
Guarda	791	107	47	0	0	350	287
Leiria	668	86	0	143	104	183	153
Lisboa	843	68	0	219	4	417	134
Portalegre	711	43	84	0	29	306	249
Porto	896	131	15	182	1	299	268
Santarém	888	163	0	103	46	414	160
Setúbal	966	152	0	87	142	255	330
Viana do Castelo	460	77	0	36	14	218	115
Vila Real	675	117	34	27	16	254	228
Viseu	905	146	45	22	0	350	342

(a) Revisão da metodologia de classificação e contabilização da rede, em harmonia com o PRN.

(b) Estradas constantes do Plano Rodoviário Nacional 2000 (D.L. nº 222/98, de 17 de Julho), considerando as alterações previstas na lei 98/99 de 26 de Julho e pelo Decreto-lei nº 182/2003 de 16 de Agosto

(c) Estão incluídas as autoestradas, dividindo-se tanto pela rede fundamental, como pela rede complementar (vias com duas faixas)

Tabela 7 – Extensão da rede rodoviária (a)

Fonte: IMT, I.P.; 2012

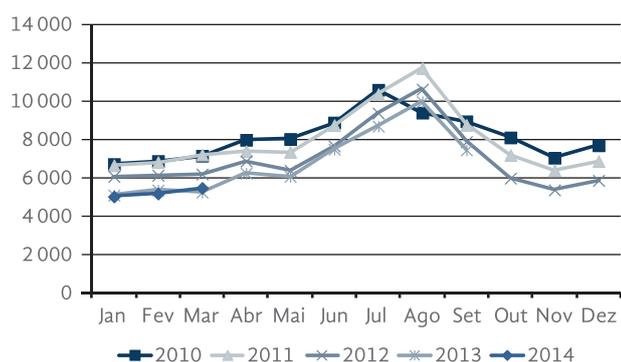


Figura 18 – Evolução do Tráfego no IC1 - S. Bartolomeu de Messines – Tunes (fonte CCDR-Algarve)

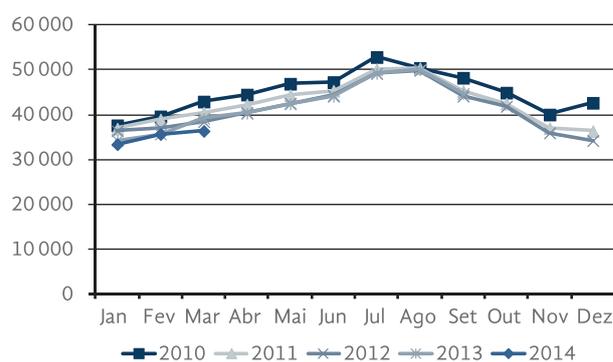


Figura 19 – Evolução do Tráfego no IC4 - S. João da Venda (IC4) - Faro Norte (EN 125-10) (fonte CCDR-Algarve)

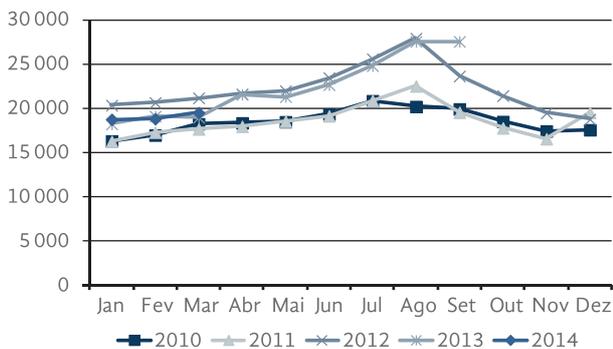


Figura 20 – Evolução do Tráfego na EN125 - Odiáxere (S) - Estômbar (O) (fonte CCDR-Algarve)

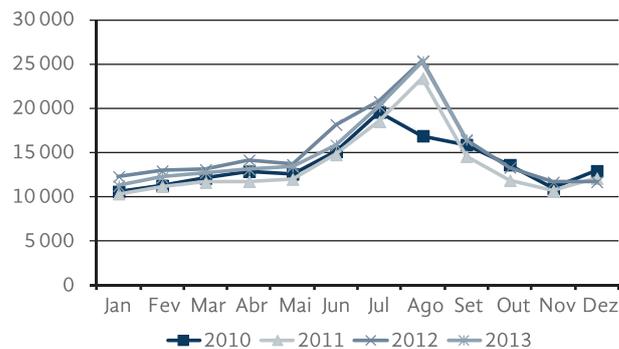


Figura 21 – Evolução do Tráfego na EN125 - Tavira - Monte Lagoa (fonte CCDR-Algarve)

Constata-se que após a implementação de cobrança de portagens na A22 houve um aumento de tráfego na EN 125 que tem vindo a deteriorar as condições de circulação, aumentando o tempo de viagem e reduzindo a segurança rodoviária.

A Figura 22 ilustra a redução de tráfego verificada na A22, representado a Figura 23 a sazonalidade no mesmo eixo rodoviário, sendo claro o aumento de procura durante o mês de agosto.

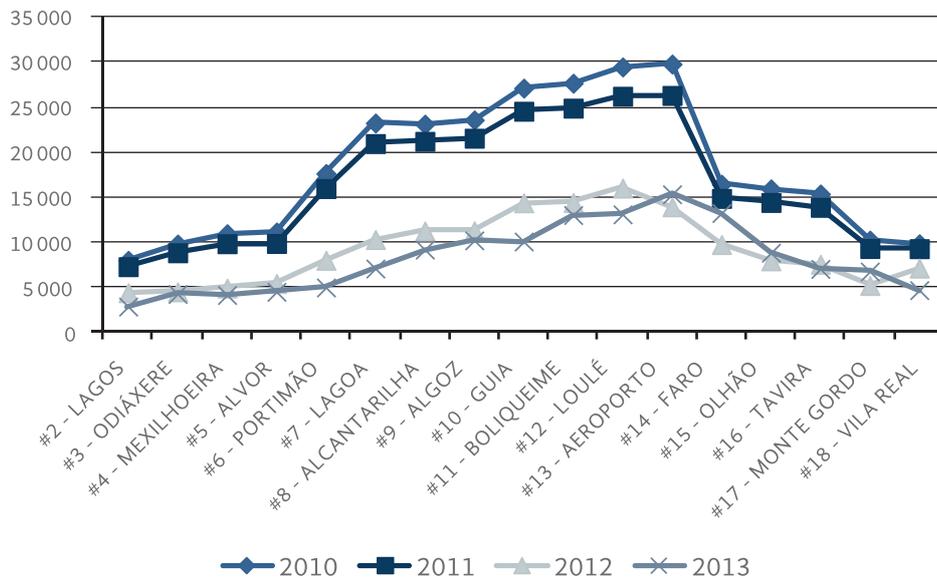


Figura 22 – Evolução do Tráfego Médio Mensal por sub-lanço na A22 fonte EUROSCUT

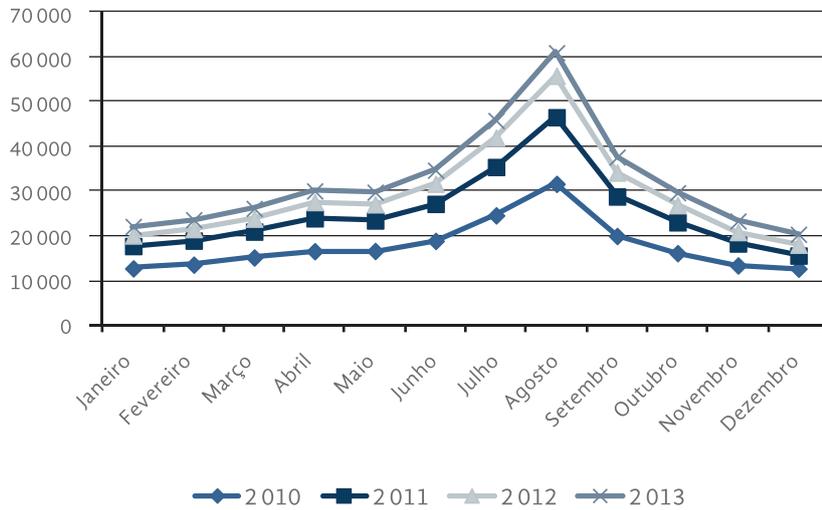


Figura 23 – Sazonalidade do tráfego na A22
 fonte EUROSCUT

A evolução recente da procura no transporte rodoviário coletivo de passageiros revela uma quebra generalizada em todas as ligações, internacionais, inter-regionais, interurbanas e urbanas, como apresentado na Figura 24, na Figura 26, na Figura 28 e na Figura 30.

As ligações internacionais e inter-regionais apresentam sazonalidade expressiva no 3º trimestre do ano, de sentido positivo, sendo que as ligações interurbanas e urbanas apresentam quedas de procura no 3º trimestre do ano.



Figura 24 – Evolução do número de passageiros nas ligações internacionais (fonte CCDR-Algarve)

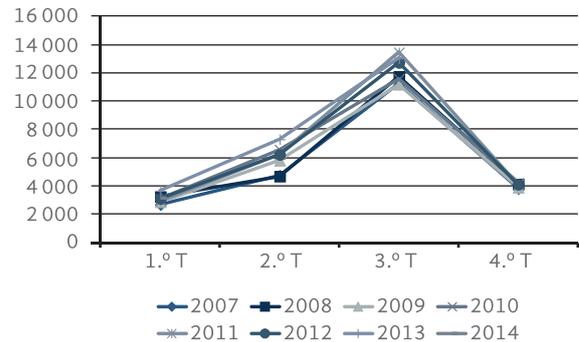


Figura 25 – Sazonalidade da procura nas ligações internacionais (fonte CCDR-Algarve)

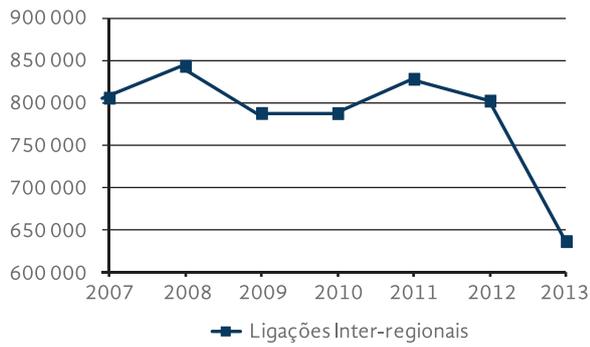


Figura 26 – Evolução do número de passageiros nas ligações inter-regionais (fonte CCDR-Algarve)

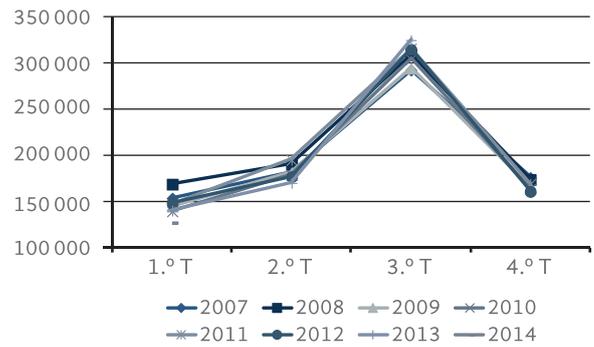


Figura 27 – Sazonalidade da procura nas ligações inter-regionais (fonte CCDR-Algarve)

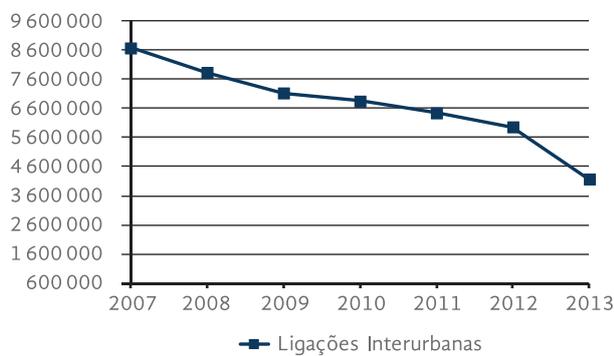


Figura 28 – Evolução do número de passageiros nas ligações interurbanas (fonte CCDR-Algarve)

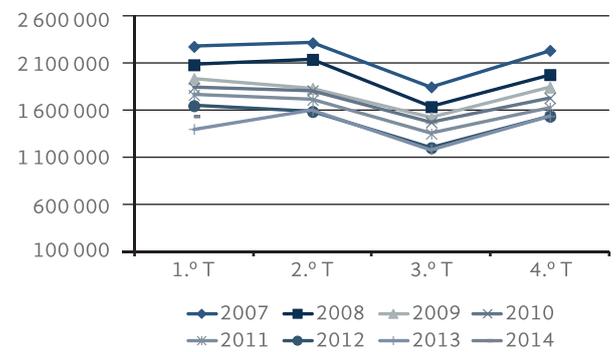


Figura 29 – Sazonalidade da procura nas ligações interurbanas (fonte CCDR-Algarve)

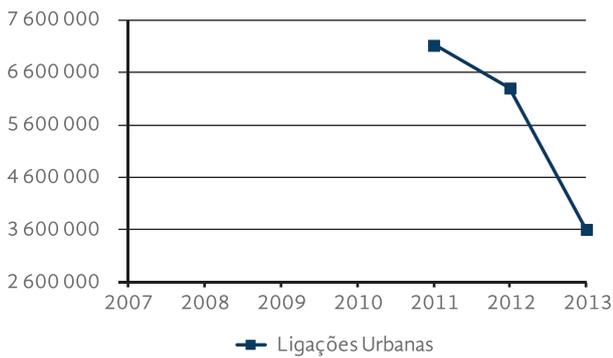


Figura 30 – Evolução do número de passageiros nas ligações urbanas (fonte CCDR-Algarve)

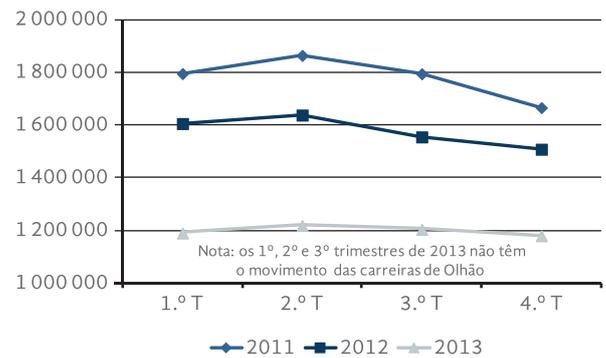


Figura 31 – Sazonalidade da procura nas ligações urbanas (fonte CCDR-Algarve)

A maioria das mercadorias que chegam e saem do Algarve fazem-no por via rodoviária. A Tabela 8 apresenta uma matriz de trocas de mercadorias entre regiões nacionais.

A maioria das mercadorias desloca-se dentro da região do Algarve, destacando-se também as trocas entre o Algarve e a região de Lisboa.

Regiões de origem \ Regiões de destino	Total	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
Total	128 521	38 705	40 918	28 308	13 732	6 859
Norte	36 732	30 151	4 490	1 207	748	135
Centro	42 754	5 957	29 927	4 326	2 348	196
Lisboa	27 308	1 460	3 344	19 123	2 651	731
Alentejo	15 725	1 084	3 067	3 289	7 710	575
Algarve	6 002	51	90	363	276	5 222

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias (Continente) - Unidade: 10³ t - 2012

Tabela 8 – Tráfego de mercadorias por via rodoviária

Fonte: Inquérito ao Transporte Rodoviário de Mercadorias

3.1.1.4. Transporte Ferroviário

O Algarve é servido por um eixo da Rede Ferroviária Nacional que liga o Algarve ao resto do país.

A região é ainda servida por uma linha transversal que liga Lagos a Vila Real de Santo António com serviços regionais.

Os serviços de passageiros têm verificado decréscimo na procura nos últimos anos, em particular no serviço Regional. O serviço de Longo Curso verificou um ligeiro

aumento no último ano, embora insuficiente para atingir os níveis de procura verificados em anos anteriores.

Não existe sazonalidade na procura do sistema Regional, fato este que poderá estar associado a uma procura por residentes no Algarve que utilizam os sistema ao longo do ano. Em oposição, o serviço de Longo Curso apresenta forte sazonalidade no 3º trimestre do ano, justificado pela procura estival.

NUTS II	Extensão total das linhas exploradas	Linhas de via dupla ou superior	Linhas de via simples	Linhas eletrificadas
TOTAL	2 541,2	610,3	1 930,9	1 630,1
Norte	436,7	119,2	317,5	174,2
Centro	949,3	214,4	734,9	665,5
Lisboa	244,8	189,6	55,2	232,6
Alentejo	689,8	87,1	602,7	439,0
Algarve	220,6	0,0	220,6	118,8

Origem: REFER, E. P. E. - Unidade: Km - 2012

Tabela 9 – Linhas e ramais explorados, por regiões (NUTS II)

Fonte: REFER, E. P. E. – Estatísticas de Transportes e Comunicações 2012 - INE

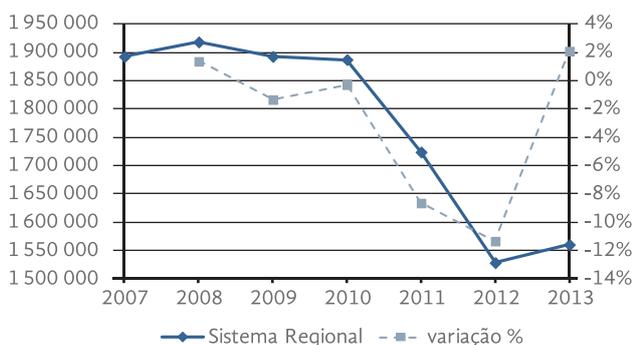


Figura 32 – Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no Sistema Regional Fonte: CP

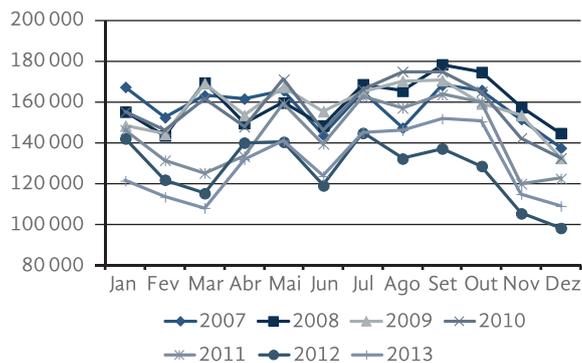


Figura 33 – Sazonalidade do tráfego ferroviário de passageiros no Sistema Regional Fonte: CP

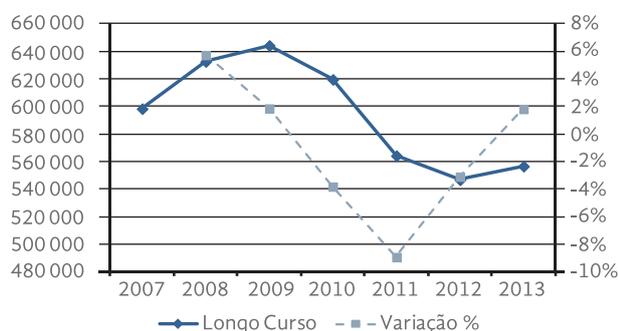


Figura 34 – Evolução do tráfego ferroviário de passageiros no Longo Curso Fonte: CP

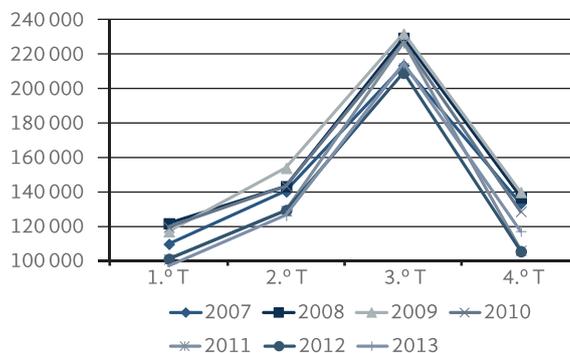


Figura 35 – Sazonalidade do tráfego ferroviário de passageiros no Longo Curso Fonte: CP

As mercadorias transportadas por ferrovia têm proveniência fora do Algarve, com maior expressão as que são provenientes do Alentejo, e também com alguma

expressão as mercadorias provenientes da região Centro. A Tabela 10 ilustra a matriz de trocas de mercadorias entre as regiões do país.

Região de carga \ Região de descarga	Total	Norte	Centro	Lisboa	Alentejo	Algarve
Total	8 602 717	1 253 472	2 890 421	2 203 287	2 064 697	190 840
Norte	465 497	66 417	90 463	302 825	5 734	58
Centro	2 737 334	913 223	817 100	510 089	451 297	45 625
Lisboa	1 870 940	209 098	205 350	648 667	805 810	2 015
Alentejo	3 528 946	64 734	1 777 508	741 706	801 856	143 142
Algarve	0	0	0	0	0	0

Tabela 10 – Tráfego na rede - mercadorias
Fonte: CP Carga e Takargo - Unidade: t

Em resumo, o diagnóstico realizado da evolução recente por modo de transporte permitiu definir as linhas de ação futuras com medidas e ações que conduzam ao cenário definido pelas políticas europeias para o horizonte de 2020 e num futuro mais alargado.

Apresenta-se na Figura 36 um resumo da análise da mobilidade de passageiros por modo de transporte.

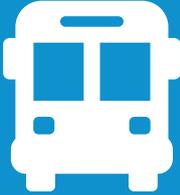
<p>Transporte Aéreo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestrutura remodelada recentemente com capacidade de resposta a para crescimento sustentado; • Crescimento da procura, em cerca 18% nos últimos anos (2009-2013); • Forte sazonalidade, com cerca de 40% da procura anual concentrada no 3º trimestre.
<p>Transporte Marítimo e Fluvial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de investimento nas infraestruturas existentes condicionadas pelos níveis de procura verificados; • Ligações fluviais com perda de procura nos últimos anos; • Destaque para o crescimento de passageiros (Turistas) no Porto de Portimão; • Forte sazonalidade com cerca de 40% da procura anual concentrada; no 3º trimestre.
<p>Transporte Rodoviário</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • As infraestruturas existentes permitem uma boa acessibilidade à globalidade da região, com alguns estrangulamentos pontuais e algumas ligações omissas; • Diminuição da segurança rodoviária em particular nos principais eixos de maior procura por aumento de tráfego proveniente da A22 após introdução de potagens; • Perda generalizada de procura tanto no Transporte Individual como no Transporte Coletivo.
<p>Transporte Ferroviário</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestruturas a necessitar de intervenções (eletrificação e sinalização automática); • Afastamento das estações e apeadeiros de alguns dos centros urbanos e sem ligações rodoviárias complementares ajustadas às necessidades da população; • Perda de procura nas ligações regionais e de longo curso com ligeira recuperação de 2012 para 2013.

Figura 36 – Diagnóstico da situação atual por modo de transporte - passageiros

A crise económica que o país atravessa tem vindo a refletir-se na quebra generalizada da procura em todos os modos de transporte, associada não só à diminuição das viagens de lazer mas também à redução de viagens de mobilidade obrigatória, como consequência do aumento do desemprego. A contrariar esta tendência apresenta-se o crescimento sustentado de passageiros no Aeroporto de Faro (cerca de 6.000.000 de passageiros em 2013)

associado ao crescimento do turismo internacional, embora com crescimentos abaixo dos previstos pelo Plano de Expansão do Aeroporto Internacional de Faro (AFR2000) que estimava 8.000.000 de passageiros para 2010 e pelo Plano Diretor do Aeroporto de Faro (2000) que estimava 7.000.000 de passageiros para 2012.

3.1.2. Mobilidade e Transportes nos Planos Nacionais e Regionais

Apresentam-se neste ponto as orientações gerais para o setor dos transportes e mobilidade definidas em documentos de âmbito nacional e regional, bem como referências da União Europeia que deverão enquadrar o desenvolvimento do modelo de sistema de transportes para a região do Algarve.

3.1.2.1. Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) constitui um instrumento de desenvolvimento territorial, de natureza estratégica e âmbito nacional, que estabelece as grandes opções com relevância para a organização do território nacional. Estabelece também as opções e as diretrizes relativas à conformação do sistema urbano, das redes, das infraestruturas e equipamentos de interesse nacional.

Este documento aponta como principais problemas para o ordenamento do território a nível nacional e no âmbito dos transportes, energia e alterações climáticas:

- Subdesenvolvimento dos sistemas aeroportuário, portuário e ferroviário de suporte à conectividade internacional de Portugal, no quadro ibérico, europeu, atlântico e global.
- Deficiente intermodalidade dos transportes, com excessiva dependência da rodovia e do uso dos veículos automóveis privados e insuficiente desenvolvimento de outros modos de transporte, nomeadamente do ferroviário.
- Elevada intensidade (reduzida eficiência) energética e carbónica das atividades económicas e dos modelos de mobilidade e consumo, com fraco recurso a energias renováveis, conduzindo a uma estreita associação dos ritmos do crescimento económico com os do aumento do consumo de energia e das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE).
- Elevada dependência de fontes de energia primária importadas (petróleo, carvão e gás natural), com forte concentração das origens geográficas e pesadas implicações no défice externo, agravada pela volatilidade e tendência estrutural de aumento dos preços desses recursos não renováveis e de natureza estratégica

Em termos de redes de transporte e logística, o PNPOT ressalva o grau de desenvolvimento da rede rodoviária como constituinte da estruturação do território e a melhoria assinalável das acessibilidades, tanto internacional como inter-regional e interurbana, conseguida através de uma densidade e permeabilidade de malha bastante elevada, a par ou superior a outros países europeus mais desenvolvidos.

Porém, em termos de transporte de passageiros, verifica-se que “face à evolução da procura no sentido da dispersão urbana e da motorização privada e num contexto de passividade das autoridades públicas no domínio regulamentar, os operadores têm apresentado crescente dificuldade em oferecer serviços regulares nalgumas componentes das suas redes, designadamente nas zonas de baixa utilização fora dos principais eixos interurbanos”. E, em termos de transporte ferroviário, “as melhorias em várias linhas de longo curso não chegam ainda para atribuir ao cominho de ferro um papel suficientemente dinâmico na mobilidade da população e no domínio do transporte de mercadorias”.

No seu Programa de Ação, são consideradas medidas prioritárias:

- 1.9.1) Desenvolver planos de transporte urbanos sustentáveis, visando reforçar a utilização do transporte público e a mobilidade não motorizada e melhorar a qualidade do ar, nomeadamente em áreas de grande densidade populacional (2007-2013)
- 3.2.1) Rever o desenho institucional e a gestão do sector dos transportes nas Áreas Metropolitanas, implementando autoridades metropolitanas de transportes e melhorando quer a eficiência e coordenação de políticas de transportes, quer a sua articulação com as políticas do ordenamento do território e do ambiente (2007-2010)
- 3.2.3) Restringir o apoio do Governo à implantação de estações de camionagem (interfaces rodoviárias) aos casos em que existam planos de mobilidade, permitindo, nomeadamente, uma fácil acessibilidade pedonal e uma articulação eficiente com as carreiras do transporte coletivo urbano existentes (2007-2013)
- 3.2.6) Integrar no planeamento municipal e inter-municipal a dimensão financeira dos sistemas de transportes e de mobilidade, programando os investimentos, os subsídios e a captação de valor junto dos beneficiários indiretos de forma a assegurar a boa gestão e a sustentabilidade da exploração desses sistemas (2007-2013)

- 3.2.7) Promover a elaboração de planos de mobilidade intermunicipais que contribuam para reforçar a complementaridade entre centros urbanos vizinhos e para uma maior integração das cidades com o espaço envolvente e que contemplem o transporte acessível para todos (2007-2013)
- 3.4.5) Promover o desenvolvimento de soluções inovadoras na organização de sistemas de transportes à escala local (municipal/intermunicipal) no território (...), incluindo o recurso a frotas de automóveis de gestão centralizada, que assegurem níveis elevados de acessibilidade a todos os grupos da população das áreas rurais e de baixa densidade (2007-2013)
- 4.1.4) Incentivar a criação de sistemas alargados de transporte que garantem, em meio rural e nos aglomerados urbanos, a acessibilidade aos estabelecimentos de educação, incluindo por parte dos alunos com necessidades especiais no âmbito da mobilidade (2007-2013)
- 4.8.1) Integrar nos planos de infraestruturas viárias, as questões da segurança dos transportes e da mobilidade de todos os segmentos da população, incentivando o transporte acessível, seja ferroviário seja transporte coletivo rodoviário urbano ou suburbano, e promover a eliminação de barreiras físicas existentes nas infraestruturas dos transportes rodoviários e ferroviários, facilitando a mobilidade dos cidadãos com deficiência (2007-2013);
- 4.8.2) Implementar uma Política Metropolitana de Transportes no território continental, como suporte de uma mobilidade sustentada, no quadro da organização e gestão pública do sistema de transportes, promovendo modos de transporte menos poluentes e mais atrativos para os utentes (2007-2009)
- 4.8.3) Lançar programas para a plena integração física, tarifária e lógica dos sistemas de transportes de passageiros, no território (...), garantindo informação acessível relativa à oferta dos vários modos, particularmente nas grandes aglomerações urbanas, promovendo a intermodalidade (2007-2013)
- 4.8.4) Assegurar na revisão dos Planos Diretores Municipais, em articulação com a elaboração de Planos Municipais de Mobilidade, que as redes de transporte e mobilidade respondam à sua procura e aos processos de redefinição dos usos do solo, favorecendo a acessibilidade das populações em transporte público aos locais de emprego, aos equipamentos coletivos e serviços de apoio às atividades produtivas, bem como à circulação de mercadorias entre os locais de produção e os de mercado (2007-2010)

Para a região do Algarve, e no contexto do sistema de transportes, são apontadas como opções estratégicas territoriais:

- Estruturar o sistema urbano regional na perspetiva do equilíbrio territorial e da competitividade, assente na afirmação de aglomerações urbanas policêntricas e no reforço da cooperação interurbana;
- Implementar um modelo de mobilidade sustentável, que reforce a dimensão policêntrica do sistema urbano regional;

3.1.2.2. Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável

A Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável (ENDS) estabelece um conjunto de objetivos e orientações, integrando compromissos assumidos pelo país junto dos principais centros de decisão internacionais, designadamente Nações Unidas e União Europeia, no âmbito da defesa da sustentabilidade do desenvolvimento.

Em matéria de transportes, a ENDS/UE identifica como objetivos prioritários:

- A redução dos níveis de tráfego, congestionamento, ruído e poluição,
- O incentivo ao uso de transportes que respeitem o ambiente e assegurem a plena internalização dos custos sociais e ambientais.
- A adoção de medidas para dissociar o crescimento dos transportes do crescimento do PNB através, nomeadamente, da substituição do transporte rodoviário pela ferrovia, pelo transporte marítimo e pela maior utilização de meios de transportes públicos de passageiros.

Apontando, como linhas de orientação, entre outras:

39) Favorecer a consolidação de um sector de transporte de mercadorias mais organizado em torno de operadores especializados e multimodais e menos intensivo em consumo de combustíveis

68) Experimentar novas soluções de transportes em áreas urbanas que permitam reduzir o congestionamento e a degradação ambiental sem exigir investimentos infraestruturais pesados, experimentando inovações tecnológicas – na área dos combustíveis e das motorizações – e novas soluções organizativas na área dos transportes de uso coletivo.

3.1.2.3. Plano Estratégico dos Transportes

O Plano Estratégico dos Transportes (PET) constitui um documento orientador da atuação do Ministério da Economia e do Emprego no sector das infraestruturas e transportes, ao longo da XIX legislatura constitucional, ou seja, para o horizonte 2011-2015.

O PET configura-se como “*um caminho a seguir*”, concretizando um conjunto de reformas estruturais e estabelecendo, à partida, três vetores de atuação prioritária:

- Cumprir os compromissos externos assumidos por Portugal e tornar o sector financeiramente equilibrado e comportável para os contribuintes portugueses;
- Alavancar a competitividade e o desenvolvimento da economia nacional;
- Assegurar a mobilidade e acessibilidade a pessoas e bens, de forma eficiente e adequada às necessidades, promovendo a coesão social.

Face às atuais condições económicas, deverá ser reconhecido não existirem condições para a concretização de todos os projetos ambicionados no sector de infraestruturas e transportes, devendo os projetos a realizar reunir as seguintes condições:

- Existência de uma efetiva capacidade do Estado para suportar a totalidade dos encargos ao longo da sua vida útil, na fase de construção, operação e manutenção;
- Enquadrar-se nas prioridades de atuação anteriormente definidas;
- Apresentar um saldo custo-benefício positivo;
- Os mesmos objetivos não possam ser atingidos através de investimentos alternativos mais eficientes;
- Tendo em conta a escassez e limitação dos recursos públicos – disponibilizados pelos contribuintes – a sua realização não coloque em causa a realização de outros projetos com maior prioridade.

No âmbito do enquadramento legislativo/regulamentar do sector dos transportes, salientam-se as reformas relacionadas com a transferência de atribuições e competências para as autarquias e com a oferta de serviços de transporte flexível.

A transferência de atribuições e competências para as autarquias, concretizando o disposto na Lei nº159/99 de 14 de Setembro, que no ponto 1 do Artigo 18º, estabelece o alargamento de competências relativamente ao transporte regular de passageiros a toda a área do município:

Artigo 18.º Transportes e comunicações

1 - É da competência dos órgãos municipais o planeamento, a gestão e a realização de investimentos nos seguintes domínios:

- a) Rede viária de âmbito municipal;*
- b) Rede de transportes regulares urbanos;*
- c) Rede de transportes regulares locais que se desenvolvam exclusivamente na área do município;*
- d) Estruturas de apoio aos transportes rodoviários;*
- e) Passagens desniveladas em linhas de caminho-de-ferro ou em estradas nacionais e regionais;*
- f) Aeródromos e heliportos municipais.*

É referido que, numa ótica de planeamento coordenado, este alargamento de competências facilitará a integração do transporte regular com o transporte escolar, trazendo benefícios para os utilizadores e permitindo uma maior rentabilização dos recursos empregues pelas autarquias na organização dos sistemas de transportes.

Existe ainda a possibilidade de se instituir uma gestão supramunicipal do sistema de transportes, através de associações de Autarquias, sendo que :

“Para o efeito, torna-se importante assegurar que o estabelecimento da organização supramunicipal do sistema de transportes seja feito com base em estruturas já existentes de âmbito supramunicipal, sem a necessidade de criar entidades nem encargos públicos adicionais. “

O regime de oferta de **serviços de transporte flexível** surge como resposta às particularidades da baixa procura associada a povoamentos rarefeitos ou disseminados, a períodos específicos e à baixa procura decorrente da diversidade de deslocações no tempo e no espaço, sendo a sua vocação orientada para:

- Servir equipamentos ou zonas específicas que não geram uma procura que justifique um serviço convencional;
- Garantir um serviço de transporte nos espaços periféricos, onde a densidade populacional não justifica a implementação de uma oferta de transporte público convencional, representando um complemento à rede existente e permitindo a eliminação de redundâncias no serviço público de transportes;
- Responder às necessidades específicas da população mais envelhecida.

Segundo as orientações do Plano, os serviços de Transporte Público Flexível podem estar integrados num sistema de transportes, enquanto complementares e não concorrentes do sistema de transporte público existente.

Quanto à rede de infraestruturas rodoviárias, o PET refere a adoção do princípio da universalidade na implementação do regime de cobrança de taxas de portagem em todas as autoestradas sem custos para o utilizador (SCUT), nomeadamente na SCUT Algarve - Via do Infante.

A concretização da cobrança de portagens na SCUT Algarve prevê, como compromisso paralelo:

Paralelamente, serão implementadas melhorias no atual modelo de pagamento das portagens, por ora confuso e mal comunicado aos utilizadores, o que o torna um fator de desincentivo à utilização destas autoestradas.

Relativamente à situação da Subconcessão Algarve – tocando concretamente a requalificação da EN.125 – o PET equaciona o cancelamento, suspensão ou revisão dos troços de requalificação/beneficiação/conservação/ operação e manutenção passíveis de serem cancelados, assumindo a Estradas de Portugal, SA a responsabilidade pela sua manutenção.



3.1.2.4. Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve

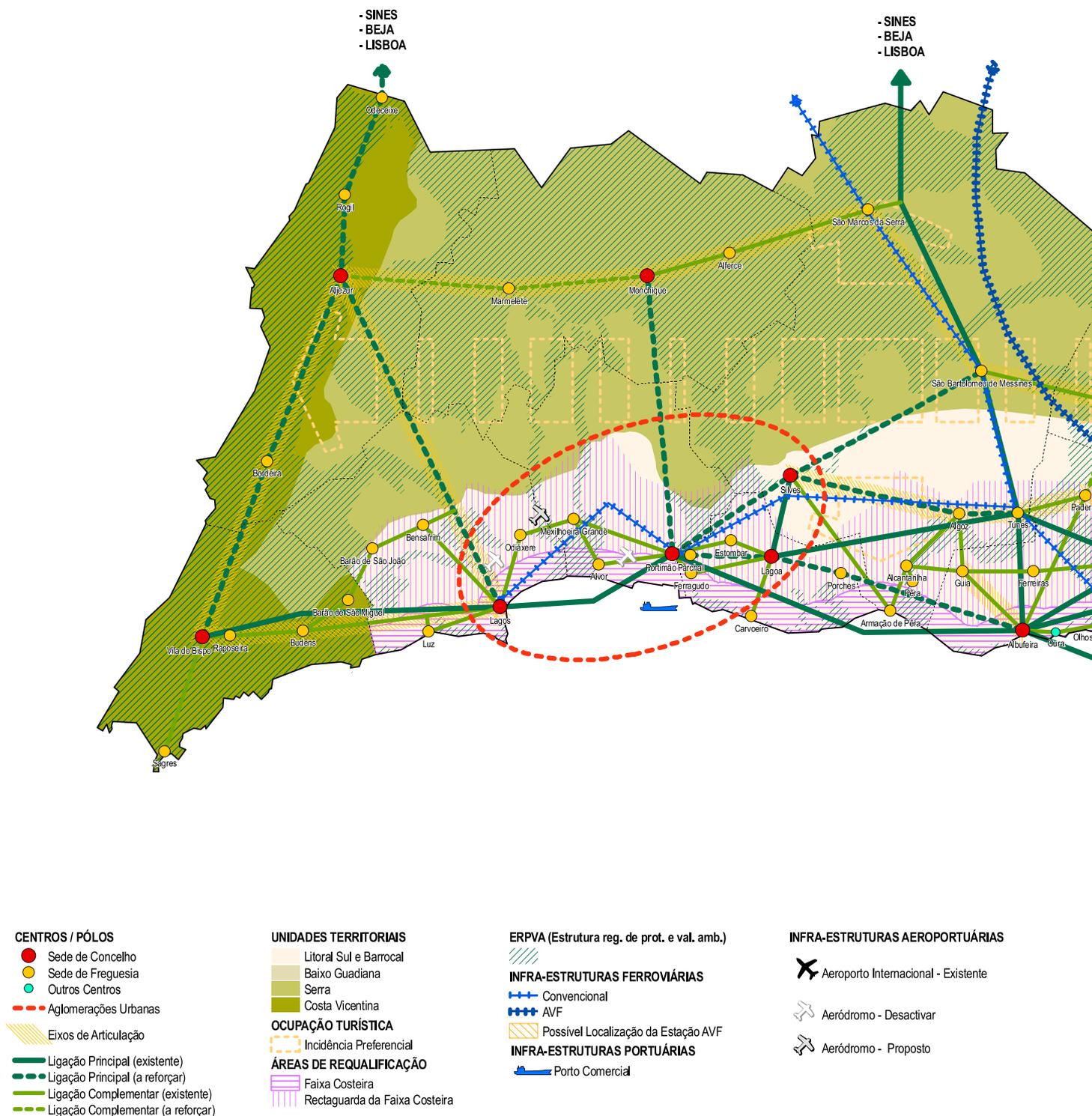
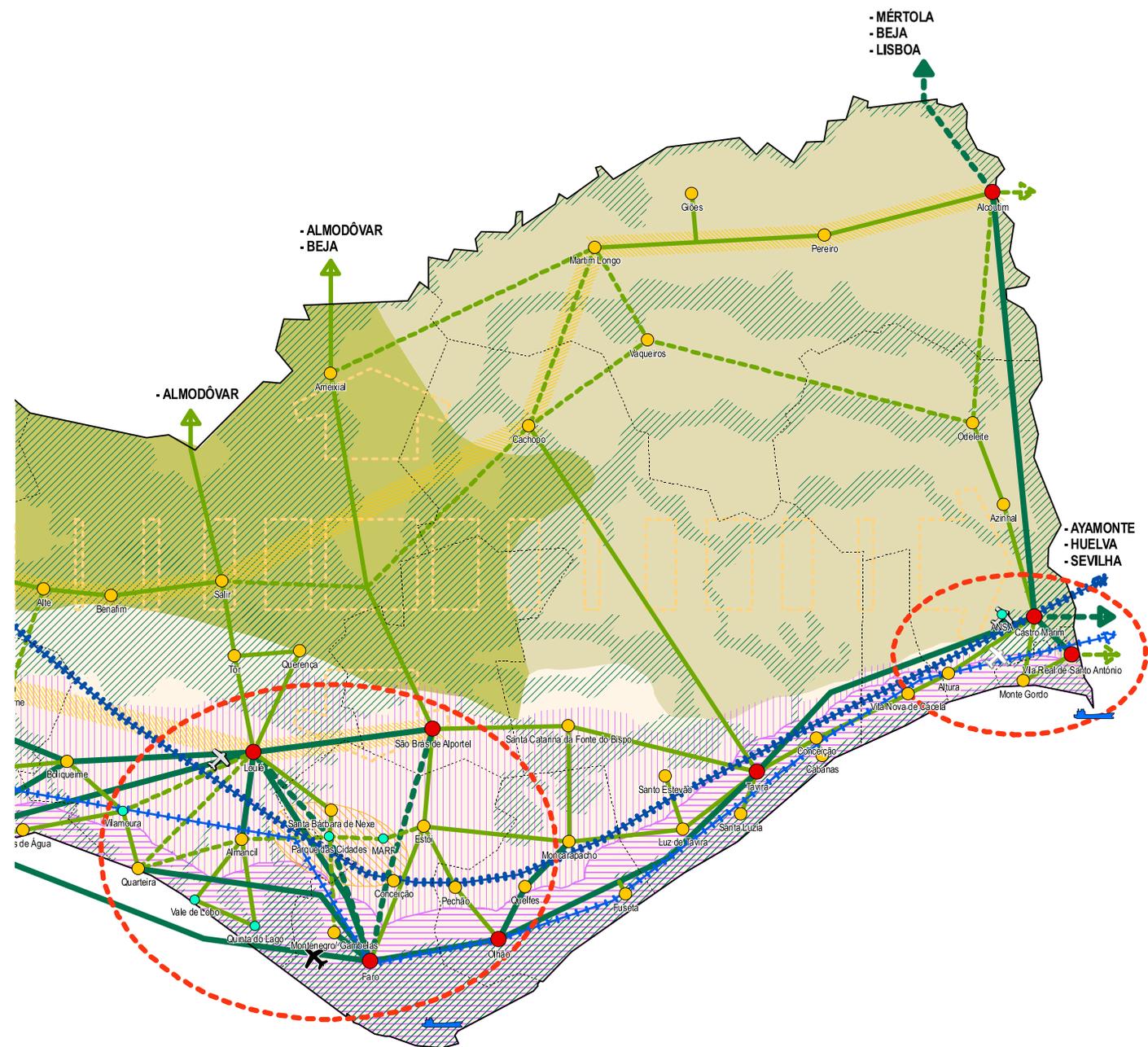


Figura 37 – Modelo Territorial PROT Algarve

Fonte: PROT Algarve



O Plano Regional de Ordenamento Territorial do Algarve estabelece um quadro de referência estratégico para o planeamento regional e municipal, definindo opções estratégicas, o modelo territorial e normas orientadoras.

No âmbito das acessibilidades, mobilidade e transportes, o PROT Algarve 2007 estabelece como objetivos estratégicos a atenuação das assimetrias de desenvolvimento intrarregional e a articulação das políticas de desenvolvimento sectorial das acessibilidades e transportes.

Os objetivos estratégicos encontram tradução nas opções estratégicas, que, neste contexto, abrangem a estruturação das Redes de Transportes e Logística, numa lógica de competitividade e equilíbrio territorial e de melhor inserção nos espaços nacional e europeu.

São assim estabelecidas no PROT orientações estratégicas no sentido da:

- Melhoria do sistema de transportes, numa perspetiva de complementaridade dos seus vários modos e interfaces, associados ao novo modelo territorial
- Promoção do ordenamento da logística através da criação de uma rede regional de áreas de logística e de localização empresarial;

No quadro destas orientações são estabelecidos objetivos operativos, que em termos de **transporte rodoviário** incidem sobre:

- Melhoria de desempenho (tempo de percurso) e das condições de segurança
- Introdução do conceito de gestão da mobilidade em função da capacidade gerada pelos investimentos a realizar
- Conclusão e requalificação da rede rodoviária nacional e regional (prevista no PRN) garantindo a sua articulação com o nível municipal
- Redução das acessibilidades marginais ao longo das principais vias rodoviárias estruturantes

Em termos de **transporte ferroviário**:

- Definição das ligações regionais ferroviárias prioritárias em termos de investimento, contemplando uma conversão progressiva para serviços de desempenho e conforto superiores
- Equacionar o potencial de criação de novos locais de paragem para o transporte de passageiros e mercadorias
- Promoção de desenvolvimento de sistemas ferroviários ligeiros, condicionada aos resultados dos estudos de viabilidade dos corredores
 - Sotavento: entre Faro-Loulé-Olhão, incluindo ligações entre o centro da cidade de Faro, Pólo Universitário de Gambelas, Aeroporto, Parque Ribeirinho, MARF, Parque das Cidades, com eventual extensão até Loulé/Vilamoura e Tavira;
 - o Barlavento: entre Lagos-Portimão-Lagoa, com eventual extensão a Meia Praia e Armação de Pera

- Promoção da ligação ferroviária convencional entre o Algarve e a Andaluzia (Huelva) permitindo a ligação com o sistema ibérico
- Desenvolvimento do estudo da futura ligação em alta velocidade ferroviária (à futura rede nacional de alta velocidade e à rede espanhola)

Em termos de **transporte aéreo**:

- Assegurar a evolução da capacidade e qualidade no Aeroporto Internacional de Faro, em complementaridade com outros meios de transporte
- Reforçar a capacidade de transporte aéreo, através da oferta complementar e faseada de aeródromos:
 - Primeira fase: construção de um novo aeródromo entre Faro e Loulé, vocacionado para a aviação executiva;
 - Segunda fase, ainda a curto prazo, construção de um novo aeródromo no Barlavento, entre Portimão e Lagos;
 - Terceira fase, a médio/longo prazo, construção de um novo aeródromo no Sotavento

Em termos de **transporte marítimo**:

- Melhorar as infraestruturas portuárias principais da Região, orientando para o porto de Faro o transporte de mercadorias e para o porto de Portimão o segmento de cruzeiros
- Dotar os portos de Portimão e Faro das infraestruturas necessárias ao transporte comercial por cabotagem
- Promover a reabilitação urbana e portuária da zona do porto comercial de Faro
- Melhorar as infraestruturas do porto de Vila Real de Santo António e a navegabilidade do rio Guadiana

Em termos da **rede de ciclovias**:

- Concretizar a rede de percursos cicláveis da região do Algarve, em interligação com a rede europeia de ciclovias, que ao mesmo tempo possibilitem:
 - O aumento da utilização da bicicleta na realização de deslocamentos pendulares casa/trabalho e casa/escola
 - A criação de novos produtos turísticos suscetíveis de promover a diversificação da oferta regional e combater a sazonalidade da procura turística

E finalmente, em termos de rede **logística**:

- Concretizar o sistema regional de logística e áreas de localização empresarial, apoiado na seguinte rede de centros:
 - Centro empresarial e de logística de Tunes (CELT);
 - Área de negócios do Sotavento Algarvio (ANSA);
 - Mercado abastecedor da região de Faro (MARF);
 - Área empresarial do Barlavento (AEB).

Concluir e consolidar a rede de parques empresariais municipais

No quadro dos objetivos estratégicos referidos, são ainda de destacar as seguintes Normas Orientadoras:

Rede Rodoviária

Verificando-se atualmente e num futuro próximo elevados níveis de serviço na rede de acessibilidades externas e regionais, algumas vias apresentarão limitações de desempenho em vários períodos do ano pelo que o esforço de investimento na sua melhoria deverá ser mantido.

As ligações prioritárias a concretizar deverão ser, designadamente, o IC27 (Beja-Alcútem) e o IC4 (substituindo a EN.120 no trajeto ao longo da Costa Vicentina), uma nova ligação à Via do Infante, entre Tavira e Castro Marim, prevendo-se ainda uma nova travessia internacional do Guadiana (Alcútem-San Lúcar).

Deverão ser efetuados investimentos significativos na requalificação da EN.125, para efeitos da redução das acessibilidades marginais, melhoria da imagem da rodovia (porta de entrada do Algarve, a partir do Aeroporto de Faro) e promoção da fluidez e segurança rodoviária.

Transportes Coletivos Rodoviários

Deverá existir complementaridade entre os modos rodoviário e ferroviário, considerando a potenciação da procura e a eliminação da possibilidade de concorrência. Deverão também ser satisfeitas as necessidades em terminais rodoviários e em interfaces intermodais.

Deverá ser considerada a constituição de um sistema de transportes ligeiro, destinado a pequenos fluxos de passageiros e de baixo custo, garantindo a mobilidade das populações residentes na rede urbana do interior e o seu acesso aos equipamentos e serviços essenciais.

Transporte Ferroviário

Os serviços de transporte ferroviário deverão desempenhar um papel de relevo no funcionamento do Modelo Territorial. Para esse efeito deverá ter lugar a:

- Melhoria da articulação dos horários dos serviços regionais com os serviços de longo curso e a redução dos tempos de percurso e aumento das frequências de serviço de média distância (nomeadamente Portimão-Lagos e Faro-Vila Real de Santo António).
- A avaliação da viabilidade da conversão progressiva do material circulante para composições automotoras de maior conforto (em particular, dotadas de climatização) e a avaliação de correções de traçado da via (passando pela eventual duplicação e eletrificação) e da localização dos locais de paragem, bem como a reformulação das acessibilidades rodoviárias e pedonais aos locais de paragem
- A avaliação da criação de sistemas ferroviários ligeiros, nomeadamente nos corredores Portimão-Lagoa-Lagos e Faro-Loulé-Olhão, e no circuito urbano de Faro (Aeroporto- Universidade-MARF-Parque das Cidades).

Ciclovias

Deverá ser assegurada a interligação entre a rede de vias cicláveis e os centros urbanos. As faixas para a construção de ciclovias/percursos cicláveis devem ser previstas em todas as figuras de plano e projetos (planos de urbanização, planos de pormenor, alvarás de loteamento, projetos de construção e melhoramento da rede rodoviária regional).

3.1.2.5. PNAC - Plano Nacional para as Alterações Climáticas

O Programa Nacional para as Alterações Climáticas - PNAC (2006), congrega um conjunto de políticas e medidas de aplicação setorial, visando o cumprimento do Protocolo de Quioto. As medidas de referência encon-

tram-se organizadas em dois tipos - políticas e medidas de referência (MR) e políticas e medidas adicionais (MA), sendo as seguintes para o sector dos transportes:

Política e medidas do cenário de referência - PNAC 2006		
Ref	Designação	Meta 2010
MRt1	Programa Auto-Oil: Acordo voluntário com as associações de fabricantes de automóveis	Redução do fator de emissão médio do parque de veículos novos vendidos: meta 2010 = 120 gCO ₂ e/vkm
MRt2	Expansão do Metropolitano de Lisboa (ML)	Transferência modal para o ML - 2010: 94.538.447 pkm para a Linha Azul; 181.032.000 para a Linha Amarela; 122.458.000 pkm para a Linha Vermelha
MRt3	Construção do Metro Sul do Tejo (MST)	Transferência modal para o MST - 2010: 115.500.000 pkm
MRt4	Construção do Metro do Porto (MP)	Transferência modal para o MP - 2010: 570.279.594 pkm
MRt5	Metro Ligeiro do Mondego (MLM)	Transferência modal para o MLM - 2010: 51.564.663 pkm
MRt6	Alterações da oferta da CP; redução dos tempos de viagem	Lisboa-Algarve - 2010: 177.900.000 pkm
MRt7	Ampliação da frota de Veículos a Gás Natural na Carris e nos STCP	Substituição de veículos diesel por veículos a GN: 50 na Carris e 270 nos STCP
MRt8	Incentivo ao abate de veículos em fim de vida	Abate de 4200 veículos, com mais de 10 anos, anualmente a partir de 2005
MRt9	Redução das velocidades praticadas em AE interurbanas	Redução da velocidade média de circulação em AE para 118 km/h
MRt10	Diretiva de Biocombustíveis	Introdução de biocombustíveis no modo rodoviário - 2010. 5.75%
Política e medidas adicionais - PNAC 2006		
MAAt1	Redução dos dias de serviço dos táxis	Máximo de seis dias de serviço por semana
MAAt2	Ampliação da frota de veículos a gás natural nos táxis	Alteração em 200 veículos
MAAt3	Aumento da eficiência energética do novo parque automóvel: revisão do regime da tributação sobre os veículos particulares, em sede de Imposto Automóvel (IA)	Contribuição de 60% do fator de emissão do CO ₂ no IA (a partir de 2008)
MAAt4	Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa	Transferência modal de 5% (pkm/pkm)
MAAt5	Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto	Transferência modal de 5% (pkm/pkm)
MAAt6	Proroma de incentivo ao abate de veículos em fim de vida	Aumento de 500 veículos abatidos anualmente
MAAt7	Regulamento de Gestão Energia no setor dos Transportes	Redução de 5% do fator de consumo no transporte de mercadorias
MAAt8	Ligação ferroviária ao Porto de Aveiro	Transferência para o modo marítimo de 1553 kt de mercadorias, anualmente, a partir de 2007
MAAt9	Auto-estradas do Mar	Transferência de 20% do tráfego rodoviário internacional de mercadorias para o modo marítimo
MAAt10	Plataformas Logísticas	(desenvolvimento do Sistema Logístico Nacional)
MAAt11	Reestruturação da oferta da CP	Captação de 261 tkm (x10 ⁶) ao modo rodoviário (inclui a renovação do material circulante, novos horários/frequências de serviço, oferta de novas ligações/serviços, e eletrificação).

3.1.2.6. Livro Verde – por uma nova cultura de mobilidade urbana

O Livro Verde parte da iniciativa da Comissão Europeia e visa a conceção de uma estratégia europeia de mobilidade urbana que possa ser executada localmente, em particular a nível das autarquias.

Pretende-se assim, *“encontrar os meios para conseguir uma melhor mobilidade urbana e suburbana, uma mobilidade sustentável, uma mobilidade para todos os cidadãos europeus, mas que permita igualmente aos operadores económicos atuar nas nossas vilas e cidades”*.

No âmbito desse objetivo, são identificados cinco desafios, integrados numa abordagem integrada:

- Vilas e cidades des congestionadas;
- Vilas e cidades mais verdes;
- Transportes urbanos mais inteligentes;
- Transportes urbanos mais acessíveis;
- Transportes urbanos seguros.

O primeiro desafio prende-se com o **congestionamento das vilas e cidades**, pelo impacto económico, social, sanitário e ambiental negativo e pela degradação que causa no ambiente. Ao nível local, reduzir os impactos negativos do congestionamento continuando a assegurar o desenvolvimento económico das zonas urbanas constitui um enorme desafio. Sendo referido que *“em alguns casos, poderá ser necessária uma nova infraestrutura, mas o primeiro passo deverá ser o estudo da melhor utilização da infraestrutura existente”*.

O segundo desafio, **Vilas e cidades mais verdes**, está relacionado com *“o predomínio do petróleo como combustível para os transportes, o qual gera CO₂, emissões poluentes na atmosfera e ruído.”* Neste ponto é sublinhado que *“A UE deve continuar a promover e apoiar a expansão, reabilitação e renovação de transportes públicos urbanos não poluentes, como tróleys, elétricos, metro e comboio suburbano, bem como outros projetos de transportes urbanos sustentáveis”*.

No terceiro desafio, **Transportes urbanos mais inteligentes**, a questão prende-se com o aumento constante dos fluxos de mercadorias e passageiros nas cidades europeias e a incapacidade de resposta das infraestruturas necessárias para fazer face a este aumento face à falta de espaço e a exigências ambientais. As aplicações de sistemas de transportes inteligentes poderão contribuir para a resolução destes problemas por via do recurso a sistemas de tarifação inteligentes, melhor informação e maior eficiência.

O quarto desafio, **Transportes urbanos mais acessíveis**, está relacionado com a facilidade de acesso de todos os utilizadores às infraestruturas de transportes urbanos, em particular pelos utilizadores que apresentem condicionamentos particulares (mobilidade reduzida, crianças, idosos, famílias com crianças). Esta acessibilidade deverá ser não só física como económica, devendo os transportes ser abordáveis para pessoas com baixos rendimentos. Neste sentido destaca-se a promoção de *“soluções de transporte coletivo menos onerosas (por exemplo autocarros rápidos) em alternativa aos sistemas mais onerosos de metro e eléctrico”* que serão tanto mais eficientes quanto *“as lojas, as empresas e as zonas onde estão instaladas atividades económicas, incluindo terminais de mercadorias e portos, sejam bem servidas por redes de transportes urbanos que permitam acesso fácil aos transportadores de mercadorias, fornecedores de serviços e clientes”*.

Para o quinto desafio, **Transportes urbanos seguros**, ressalva-se a segurança rodoviária como imperativo para todos os tipos de deslocações, sendo indispensável não só uma boa conceção das infraestruturas, como a adoção de comportamentos mais prudentes e cívicos.

3.1.2.7. Livro Branco

O Livro Branco (rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos) parte da iniciativa da Comissão Europeia e traça uma panorâmica global da evolução do setor dos transportes, dos desafios que ele terá de enfrentar e das iniciativas políticas a ponderar. A visão da Comissão para o futuro do setor visa:

- **Crescimento do setor dos transportes e preservação da mobilidade**, cumprindo a meta de reduzir 60% as emissões: para tal, o sistema de transportes deverá tornar-se menos energívoro e reduzir a sua dependência do petróleo, sem no entanto sacrificar a sua eficiência, nem comprometer a mobilidade.
- **Uma rede de base eficiente para o tráfego e o transporte interurbanos multimodais**: deverá haver lugar a uma maior integração das redes modais em que os aeroportos, os portos e as estações de comboio, metro e autocarro deverão estar cada vez mais interligados e transformar-se em plataformas de correspondência multimodais ao serviço dos passageiros. No transporte de mercadorias, maioritariamente efetuado por via rodoviária, será importante melhorar o desempenho dos veículos, mediante o desenvolvimento e a adoção de novos motores e de fontes de energia mais ecológicas, a utilização de sistemas de transporte inteligentes.
- **Condições de concorrência equitativa no tráfego de longo curso de passageiros e no tráfego intercontinental de mercadorias**: passando pela melhoria da eficiência das aeronaves e operações de gestão de tráfego, nomeadamente otimização da capacidade dos aeroportos (e caso necessário, reforço desta).
- **Transportes urbanos e suburbanos ecológicos**: pretendendo-se reduzir o nº de veículos de motorização convencional em circulação; maiores densidades e frequências de serviço de transporte coletivo; facilitação das viagens efetuadas de bicicleta ou a pé; promoção da utilização de veículos mais pequenos, mais ligeiros e mais especializados no transporte rodoviário de passageiros; introdução de sistemas de propulsão e fontes de energia alternativos nas grandes frotas urbanas de autocarros, táxis e furgonetas de distribuição. Também ao nível da logística se pretende uma melhor organização “da interface com a etapa final, para que o trajeto das operações de distribuição, que são a parte mais «ineficiente» da operação de transporte, seja o mais curto possível.” Para tal poderá ser interessante a utilização de sistemas de transporte inteligente e de veículos elétricos ou híbridos.

3.1.3. Mobilidade e Transportes nos Planos Diretores Municipais e Planos de Mobilidade

Com o objetivo de complementar a análise do quadro atual dos transportes foi efetuado um levantamento dos principais desafios e propostas patentes nos Planos Diretores Municipais e Planos de Mobilidade dos concelhos da Região. Pretende-se assim com esta análise proceder à sistematização das principais linhas de caracterização e diagnóstico efetuadas num primeiro (PDM, década de 90) e segundo momento (Planos de Mobilidade, circa 2008 até ao presente), com vista a elencar e a interpretar, entre outras:

- Situações que, podendo constituir um problema no quadro de referência atual, continuam presentes;
- Situações que, tendo sido identificadas como problemas terão sido ou estarão em vias de resolução;
- Situações que, podendo constituir um problema no quadro de referência atual, são de origem recente;

Constituindo o resultado desta análise uma base para a caracterização e diagnóstico dos principais constrangimentos territoriais, demográficos e estruturais da Região; a construção da matriz SWOT; e a identificação de situações-chave que possam ser trabalhadas no âmbito dos horizontes 2020 e 2030.

Foi considerada uma divisão da região em 3 grandes áreas de análise: Barlavento, Algarve Central e Sotavento, por uma questão de coerência e “encaixe” com a análise recente do Estudo de Mobilidade Intermunicipal (EMI) dos concelhos do Algarve Central (Albufeira, Loulé, S.Brás de Alportel, Faro, Olhão e Tavira).

Os restantes concelhos foram agrupados em sub-regiões “naturais”, o Barlavento e o Sotavento, podendo ser admissível outro tipo de conjuntos, tais como Litoral/Serra e Barrocal ou ainda Costa Vicentina/Guadiana.

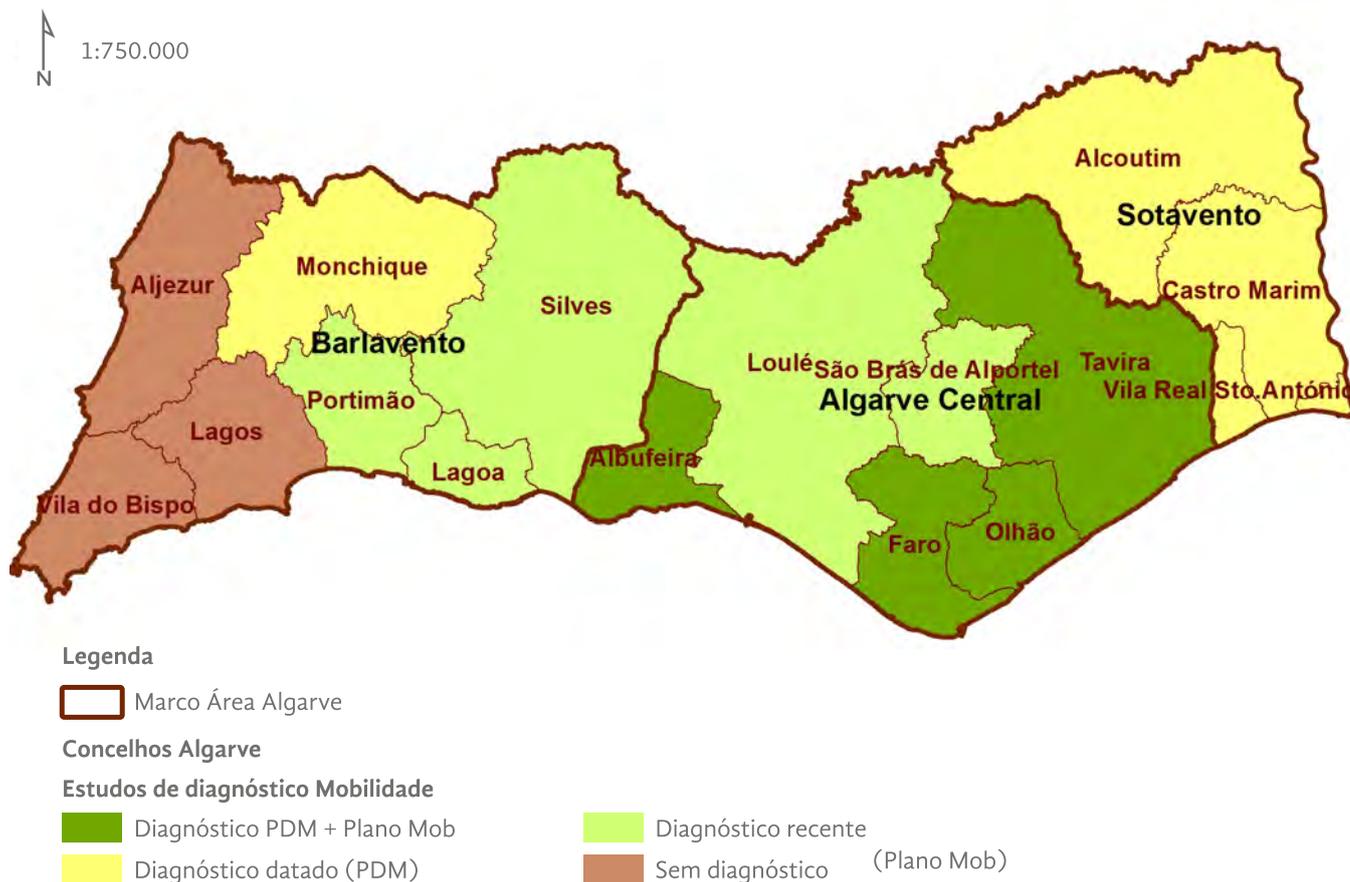


Figura 38 – Concelhos e macro-regiões de análise
 Fonte: Elaboração própria

De acordo com a informação disponível, as 3 sub-áreas de análise revelam, em termos de estudos setoriais de mobilidade e transporte, 3 realidades distintas:

- Nos concelhos do Algarve Central foi possível obter dados dos relatórios dos respetivos PDM (tipicamente de meados da década de 90) bem como estudos de mobilidade recentes (2008-2013);
- Nos concelhos do Sotavento só foi possível, até à data, obter dados provenientes dos PDM (também da década de 90), pelo que as situações descritas nos respetivos diagnósticos poderão estar desatualizadas;
- Nos concelhos do Barlavento, por um lado existem concelhos com informação atualizada por via de Planos de Mobilidade (caso de Portimão, Silves e Lagoa), um concelho com informação datada (Monchique) e concelhos onde não foi possível, até à data, encontrar referência ao diagnóstico do sistema de mobilidade e transportes (caso de Aljezur, Vila do Bispo e Lagos)

Fazendo um breve ponto de situação dos planos de mobilidade elaborados ou em curso no Algarve, importa fazer um ponto prévio, esclarecendo que o conceito “Plano de Mobilidade” e o que deve este instrumento conter e tratar não está rigorosamente definido, como acontece, por exemplo, com um Plano Diretor Municipal, ao nível do ordenamento do território.

Esta situação e o facto de alguns dos trabalhos terem já alguns anos, significa que os dados apresentados de seguida devem ser vistos com a necessária cautela.

- EMI – Algarve Central, trabalho a ser concluído no ano de 2014, abrange os concelhos de Albufeira, Faro, Loulé, São Brás de Alportel, Olhão e Faro;
- Plano de Mobilidade de Olhão, elaborado em 2013;
- Foram ainda desenvolvidos os Planos de Mobilidade Sustentável, apoiados pela APA, e que datam de 2007 e 2008: Faro (UAlg/CM Faro), Lagoa (LNEC), Loulé (UAlg/CM Loulé), Portimão (LNEC), Silves (LNEC) e Tavira (Universidade Nova Lisboa).

Destes dados é possível notar que 3 dos municípios tiveram vários trabalhos no seu concelho, 6 municípios tiveram um trabalho desenvolvido no concelho e que 7 nunca estudaram a questão da mobilidade (para além de algum trabalho superficial no respetivos PDM). Deste modo pode-se concluir que há ainda trabalho a fazer ao nível dos Planos de Mobilidade e principalmente na aplicação prática e concretização dos estudos realizados.

Perante este quadro, a análise dos vários diagnósticos do sistema de mobilidade e transportes deverá ser lida com o devido cuidado e contextualização para as diferentes realidades territoriais.

3.1.3.1. Transporte individual e rede viária

Da análise do conjunto de PDM verifica-se que o desenvolvimento das acessibilidades rodoviárias constituía um objetivo comum, materializável tanto por via da construção de novas vias de acesso como pelo melhoramento das características funcionais da rede existente.

Como principais projetos destacavam-se a concretização da Via Longitudinal do Algarve (hoje conhecida como Via do Infante/A22) e a implementação do PRN 1985.

Eixos viários estruturantes: Via Longitudinal do Algarve e EN.125

A Via Longitudinal do Algarve constituiria um eixo fundamental estruturante da região. Não só por permitir a redução dos tempos de viagem como por melhorar os níveis de segurança, em particular face à alternativa existente, a EN125. A EN125 seria conhecida como a “estrada da morte” sendo reconhecida a desadequação das suas características técnicas aos níveis de procura, em especial durante a época estival.

Além das condições deficientes de segurança da EN.125 eram assinaláveis as situações de congestionamento e o impacto do tráfego de atravessamento nas cidades.

Dada a importância da VLA, parte assinalável das propostas de intervenção no quadro dos transportes a nível concelhio prendia-se com a realização de vias de ligação à VLA e de variantes aos maiores núcleos urbanos.

Rede Viária

• Cobertura espacial

A oferta de infraestruturas rodoviárias era assumida como fator de progresso e condição necessária para o desenvolvimento local. De facto, as condições de acessibilidade existentes à data da realização dos PDM (meados da década de 90) seriam muito diferentes no território regional, em certos casos bastante deficitárias mas outros bastante satisfatórias.

Os casos de condições de acessibilidade insuficientes eram apontados sobretudo no interior:

PDM Monchique-“cobertura deficiente da rede viária”

PDM Alcoutim – “baixa densidade e extensão da rede rodoviária existente”

PDM Castro Marim – “A falta de acessibilidade no concelho é um problema grave”

Enquanto os casos de condições de acessibilidade satisfatória verificavam-se no litoral:

PDM Albufeira – “forte acessibilidade interna e externa”

PDM Tavira – “Elevada densidade de cobertura da rede viária” exceto no interior do concelho

PDM Olhão – “composição da rede relativamente equilibrada”

• Estado de conservação e manutenção

Se a extensão da rede viária podia ser entendida como globalmente satisfatória excepto nos territórios com maiores condicionantes naturais e demográficas (zonas de serra e de baixa densidade), as características técnicas e o grau de conservação da rede constituíam uma preocupação transversal:

PDM Monchique: “falta de condições de qualidade: apenas um terço de vias pavimentadas, e estas com estado de conservação pouco satisfatório”

PDM Tavira: “características físicas bastante deficientes, em particular na zona da serra”

PDM Faro: “rede em mau estado de conservação e sem hierarquia clara”

PDM Alcoutim: “Falta de manutenção das vias e genérico estado de degradação”

É de referir que em alguns concelhos era já salientada a contenção da expansão da rede viária tendo em conta encargos futuros de manutenção:

PDM Albufeira: “expansão moderada da oferta da rede viária essencialmente a curto prazo”

PDM Monchique: “despesas de manutenção a médio prazo: rede viária municipal com 354.5 km = 455,000 m² de pavimentos de natureza betuminosa”

Nas décadas que se seguiram registou-se um conjunto de grandes investimentos na rede viária estruturante, sendo consensual a evolução positiva das condições de acessibilidade à escala regional.

Taxa de motorização

A par da melhoria generalizada das acessibilidades – aumento da oferta – registou-se um aumento generalizado na taxa de motorização da população – aumento da procura. Para este fenómeno terão igualmente contribuído o desenvolvimento económico e aumento do poder de compra das famílias, bem como o padrão de urbanização da região, de carácter difuso.

De facto, atendendo apenas à última década, verifica-se que a taxa de motorização da Região não só mantém valores e ritmos de crescimento superiores à média nacional como também superiores a países mais industrializados da União Europeia.

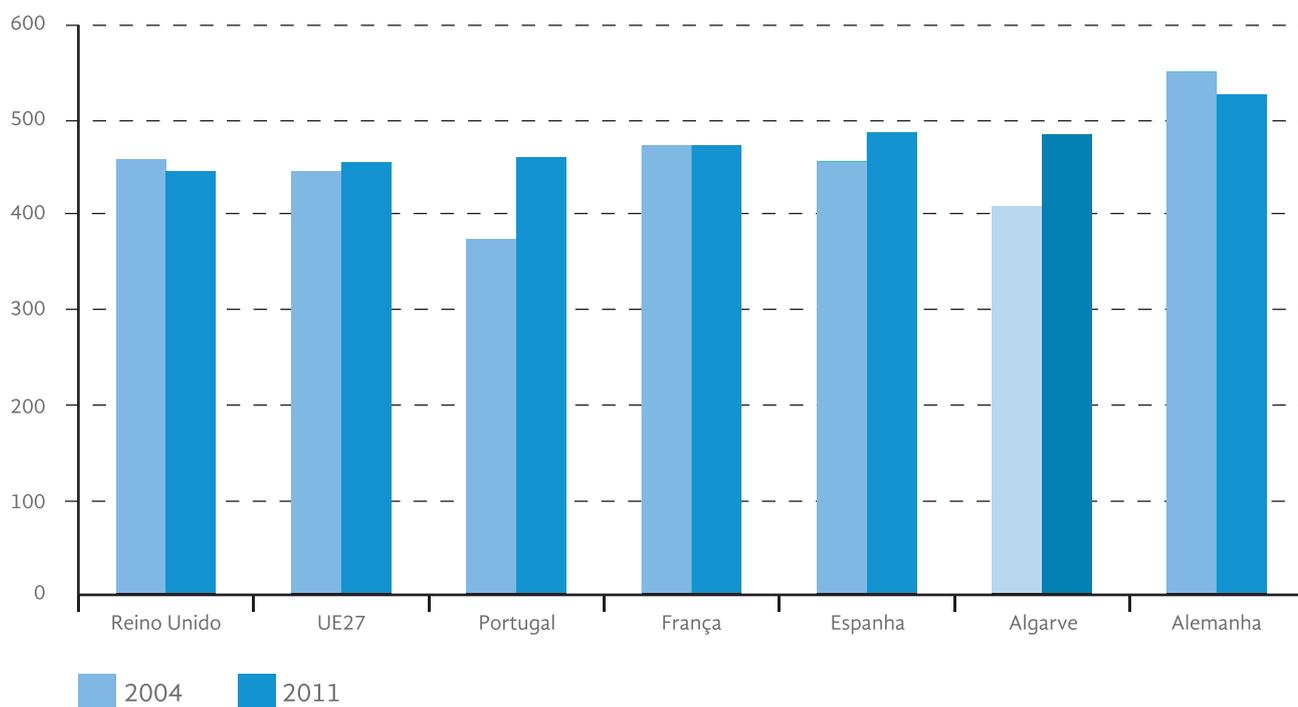


Figura 39 – Taxa de Motorização 2004 e 2011

Fonte: INE, PORDATA; Eurostat; Instituto Seguros de Portugal

Estacionamento

A gestão do estacionamento em meio urbano tem uma forte influência na utilização do transporte individual, sendo atualmente reconhecida a sua importância na articulação entre planeamento urbano e mobilidade. À data da elaboração dos PDM dos concelhos da região o estacionamento não constituiria objeto de análise fundamental, não se encontrando referências na maioria dos relatórios.

Recentemente, no quadro dos diagnósticos dos Planos de Mobilidade verifica-se a evolução na gestão do estacionamento, havendo lugar à implementação de estacionamento pago, na via pública ou em parques. Apesar dos diferentes graus de implementação das políticas de estacionamento nos vários concelhos, constituem pontos comuns a eficácia da fiscalização e a (in)disciplina dos utilizadores:

PMob Loulé: “O sistema de estacionamento no interior das cidades de Loulé e Quarteira tem vindo a conhecer poucas alterações, quer ao nível da capacidade de oferta quer ao nível das políticas de estacionamento.”

O estacionamento pago é algo que, ou não existe (cidade de Quarteira), ou existindo não funciona (cidade de Loulé). Devido à falta de uma fiscalização eficaz e de espaço legal para estacionar verifica-se nas duas cidades elevado grau de indisciplina no estacionamento.”

PMob Faro: “O sistema de estacionamento no interior da cidade tem vindo a conhecer alterações profundas, quer ao nível da capacidade de oferta, quer ao nível das políticas de estacionamento.”

Efetivamente tem vindo a ser implementada a política do utilizador pagador, com a oferta de estacionamento pago, na via pública e em parques subterrâneos.

Esta nova política de estacionamento tem contribuído para a diminuição do número de veículos a circular, em particular na zona central onde o estacionamento é pago. Fora desta área, existe indisciplina, observando-se falhas de fiscalização policial no estacionamento abusivo em cima dos espaços pedonais.”

Gestionamento e segurança rodoviária na EN 125

“O concelho também é atravessado longitudinalmente pela EN 125, que além de constituir um importante elemento estruturante de articulação dos centros urbanos localizados no litoral, constitui um autêntico eixo logístico, sobretudo no atravessamento do subsistema territorial do litoral central, onde se localizam empresas de comércio especializado, comércio grossista, representações de equipamentos e indústrias, áreas de exposições e indústrias, próprio dos fenómenos de conurbação desencadeados nas últimas décadas.”

Esta estrada escoia e distribui o tráfego ao longo do litoral e é detentora de grandes volumes de Tráfego Médio Diário Anual, graves problemas de congestionamento e índices de sinistralidade relevantes.”

in Plano de Mobilidade de Faro, 2007

Conclusão parcial

Assim, a evolução do sistema rodoviário e motorização da população ao longo das últimas décadas terá contribuído para a melhoria significativa das ligações a todos os níveis: local, regional, nacional e internacional. Numa perspectiva de priorização à infra-estruturação do país e da região, em particular à construção de novas vias de comunicação, **os objetivos estipulados nos PDM terão sido em larga medida alcançados.**

Por outro lado terá contribuído também para o aumento da utilização do transporte individual e o avolumar das situações de congestionamento, segurança rodoviária e utilização do espaço público urbano a favor do automóvel.

• Segurança rodoviária

Tem havido uma evolução positiva em termos de segurança rodoviária, o que se traduz numa diminuição de acidentes e de índice de gravidade de acidentes. Esta evolução é tanto mais relevante quando o número de viaturas a circular e o número de viagens tem aumentado na região.

Para tal tem contribuído a redução do número de pontos negros na EN.125, cuja reformulação está em curso. A conclusão deste projeto reveste-se de particular importância para as condições de segurança rodoviária na região.

• Sazonalidade do tráfego

O uso crescente e continuado do transporte individual por parte da população flutuante que se estabelece na região no período estival tem conduzido a um agravamento das condições de circulação e situações de congestionamento. Estas situações verificam-se tanto nos núcleos urbanos como nos eixos estruturantes, em particular no acesso ao litoral.

• Restrição de acesso automóvel ao centro das cidades

Tem havido lugar a algumas iniciativas no sentido de restringir o acesso automóvel ao centro das cidades. Estas iniciativas tem passado pela gestão de estacionamento, com a formalização da oferta de lugares e criação de estacionamento tarifado e pela pedonalização de eixos comerciais. Os dados sobre circulação automóvel constantes nos Planos de Mobilidade confirmam o efeito positivo destas medidas, todavia ainda sem reflexo na escolha modal.

pista 5

circuito 4

linha 15

3.1.3.2. Transporte coletivo

Em termos de oferta de transporte coletivo, a região do Algarve apresenta um leque variado de serviços de transporte: serviço ferroviário inter-regional e local; autocarros expresso inter-regionais e regionais; carreiras de autocarro locais; transporte marítimo e fluvial de ligação às ilhas e a Espanha; ligações aéreas internacionais através do aeroporto de Faro; serviço de táxi; e transporte escolar e de empresas.

Ferrovário

A região é servida pela Linha do Algarve, efetuando a ligação transversal entre Lagos e Vila Real de Santo António e pela Linha do Sul, assegurando a ligação Faro-Lisboa.

A Linha do Algarve tem 139,5 kms de comprimento e apresenta troços de distintas características:

- Lagos-Tunes: não eletrificado, também denominado de Ramal de Lagos, é explorado por serviço regionais;
- Tunes-Faro: eletrificado, comum à linha do Algarve e à Linha do Sul. É o troço com maior oferta de serviço, já que é onde circulam os serviços de longo curso com ligação a Lisboa e ao resto do país (Alfa e Intercidades);
- Faro-Vila Real de Santo António: não eletrificado, onde circulam serviços regionais e de mercadorias.

A caracterização do sistema de transportes ferroviário, apresentada nos vários relatórios de PDM era unânime em apontar um franco desajustamento entre as características do serviço (infraestruturas e oferta de ligações) e as necessidades de transporte. Entre os vários fatores indicados para a situação de “*carências e deficiências*”, encontravam-se:

- Velocidade de circulação: Ligações ferroviárias extremamente demoradas e deficientes (ligações com v.máx 50/60km/h, em alguns casos 20 km/h) (Tavira);
- Estações: infraestruturas complementares (estações) degradadas;
- Idade do material circulante: passageiros, idade média de 27 anos, material de mercadorias média 32 anos; 30% da frota terá sido fabricada em 1953;
- Localização das estações: Cobertura espacial limitada e em parte excêntrica às populações;
- Ligações inter-regionais: não atrativas dada a duração das viagens e número de transbordos. Falta de continuidade internacional (ligação a Espanha-Huelva).

A grande exceção no quadro negativo da ferrovia seria a ligação ferroviária Faro-Olhão, sendo particularmente atrativa, dadas:

- a proximidade geográfica, 10kms;
- a duração da viagem, 11 minutos;
- o número de ligações diárias, 25, equivalendo a 23.000 lugares;
- a localização das estações, em pleno centro urbano.

Este troço funcionaria, na prática, como um serviço ferroviário interurbano com uma performance superior ao modo rodoviário e mesmo ao transporte individual. Existia todavia um certo capital de esperança depositado no Plano de Modernização e Reversão dos Caminhos de Ferro (1988-1994) segundo o qual os padrões de qualidade da via seriam alterados, aumentando-se a capacidade, regularidade e velocidade. Este plano definiria também um eixo ferroviário internacional Lisboa-Faro-Vila Real de Sto. António-Huelva-Sevilha. Duas décadas depois, e no âmbito dos diagnósticos dos Planos de Mobilidade, as condições de funcionamento da Linha do Algarve não terão ainda alcançado os objetivos desejados.

O transporte ferroviário na região do Algarve mantém uma pequena expressão face a outros modos de transporte, a que não será alheio o padrão de ocupação do território. Neste sentido, os processos de urbanização não terão tido em conta a utilização potencial da infraestrutura ferroviária existente, ao mesmo tempo que a localização das estações e apeadeiros não terá facilitado o desenvolvimento urbano em seu redor.

Será este talvez o maior condicionalismo da utilização plena do sistema de transporte ferroviário regional, em conjunto com algumas lacunas recorrentemente apontadas ao nível da:

- **Infraestrutura**
 - Troços em via única;
 - Troços não eletrificados.
- **Serviço de transporte**
 - Necessidade de transbordo obrigatório (em Faro) entre os extremos da linha;
 - Redução da oferta do serviço intercidades e consequente redução do número de serviços.

- **Serviço e apoio ao passageiro**

- Estado de conservação das estações;
- Acesso às plataformas e às carruagens (cujos desníveis na prática impedem a utilização do comboio por partes de pessoas com mobilidade restrita);
- Informação ao passageiro.

Plano de Mobilidade de Portimão: “A componente ferroviária apresenta um traçado que na área do concelho se afasta dos principais aglomerados e cumulativamente a oferta de serviço encontra-se, por norma, desarticulada da do transporte rodoviário, razões que fazem deste modo uma alternativa de utilização muito reduzida, e nas atuais condições de exploração, escassamente indutora de nova procura.”

PMob Loulé: “Em termos do sub-sistema ferroviário ocorreu nos últimos anos a modernização da ligação Lisboa-Algarve, tendo beneficiado a população do concelho que é servida através da estação Loulé/Quarteira. A referida estação é no entanto excêntrica às cidades de Loulé e Quarteira. A rede regional mantém características desadequadas aos padrões de qualidade que se pretendem com este serviço. No futuro perspetivam-se melhorias neste modo de transporte.”

No quadro de ligações regionais, as ligações Faro-Olhão e Tavira são apontadas, mais uma vez, como as mais interessantes e atrativas, conseguindo apresentar tempos de deslocação competitivos com o transporte rodoviário (Faro-Olhão entre 10 a 16 minutos e Faro-Tavira entre 35 e 38 minutos). A seu favor tem igualmente a localização das estações, integradas no meio urbano.

Todavia, terá havido algum investimento e melhoria dos serviços, tanto em termos de comodidade como de duração de percursos. Estes investimentos terão tido maior expressão no troço comum à Linha do Sul, que liga Faro a Tunes e ao resto do país e onde circula o serviço alfa-pendular. Na Linha do Algarve propriamente dita, os investimentos não terão sido suficientes para compensar o estado de conservação e a antiguidade do material circulante. O facto de existirem troços em via única e não eletrificados tem implicações diretas com a qualidade do serviço e do material circulante. Por um lado o material circulante (necessariamente a funcionar com automotoras Diesel) é proveniente de outras linhas em exploração, apresentando algum desgaste. Por outro, a via única implica que o cruzamento de comboios possa ocorrer apenas nas estações, podendo dar lugar a atrasos e consequentes tempos de espera.

Tal como nos relatórios dos PDM, os Planos de Mobilidade consultados mantêm um certo capital de esperança, desta feita nos cenários do “Estudo de viabilidade do sistema ferroviário do Algarve”:

A construção de seis cenários foi concretizada através da materialização de soluções ao nível da infraestrutura, sinalização e telecomunicações, eletrificação, material circulante, paragens, topologia e exploração.

Os três primeiros cenários (cenários 1, 2 e 3) foram desenvolvidos partindo da situação de referência, ou seja, mantêm o atual traçado da Linha do Algarve, com as seguintes melhorias:

- *Cenário 1 – Intervenções na sinalização e na oferta: extensão da sinalização eletrónica a toda a linha, reforço da oferta suburbana de Faro;*
- *Cenário 2 – Cenário 1 acrescido de intervenções ao nível do material circulante (Diesel moderno), reforço de paragens entre Faro e Olhão e criação de capacidade adicional de cruzamento.*
- *Cenário 3 – Cenário 1 acrescido de intervenções ao nível da eletrificação total da Linha, material circulante elétrico, maior n.º de paragens, criação de capacidade adicional de cruzamento e reforço da oferta suburbana e regional;*

Os demais 3 cenários foram elaborados considerando as propostas de novos traçados e serviços ferroviários (convencionais e ligeiros) constantes do PROT Algarve:

- *Cenário 4 – Materializa-se em atuações que assentam no sistema ferroviário pesado e considera um traçado ferroviário alternativo ao traçado atual entre Estômbar e Patã e uma linha complementar circular a Norte de Faro;*
- *Cenário 5 – Traçado da Linha do Algarve complementado por uma ligação em sistema ferroviário ligeiro Bom João-Faro-Universidade (Campus de Gambelas)-Aeroporto de Faro;*
- *Cenário 6 – Traçado da Linha do Algarve complementado com uma ligação em sistema ferroviário ligeiro Lagoa-Portimão.*

Os dados mais recentes relativos à evolução deste estudo apontam para que, do ponto de vista financeiro, nenhum dos cenários pareça justificável. O cenário apontado como tendo melhor avaliação económica seria o cenário 5, implicando a manutenção da tração a diesel.

Conclusão parcial

O sistema ferroviário e o sistema urbano não seguiram um desenvolvimento convergente, no sentido em que nem todas as estações foram originalmente localizadas no tecido urbano (a Linha do Algarve remonta ao início do séc.XX) enquanto o processo de urbanização (mais intenso nas últimas 4 décadas) não aproximou funções, quer residenciais, quer económicas ou industriais, das estações ferroviárias.

Embora constituindo um elemento estruturante da região, a linha ferroviária não terá ao longo das últimas décadas recebido o investimento necessário para se modernizar e ir de encontro aos padrões de qualidade dos utilizadores.

O esforço de modernização estender-se-á não só à infraestrutura bem como ao material circulante e estações/apadeiros.

Por estas razões, o transporte ferroviário apresentará pouca atratividade face aos restantes modos de transporte, o que se traduz numa utilização praticamente residual em termos regionais, à exceção dos troços em que as estações estão localizadas em meio urbano e onde a duração da viagem é competitiva, nomeadamente Faro-Olhão e Faro-Tavira.

- **Modernização da linha Ferroviária**

A modernização da linha do Algarve tem constituído um desafio ao longo das últimas décadas. Sendo consensual o seu papel estruturante e a sua capacidade de interligar os diversos subsistemas de transporte, tem sido desenvolvidos vários cenários para o efetivo aproveitamento do seu potencial de transporte.

Os cenários de modernização têm-se pautado pela variedade de soluções admitidas, passando genericamente por:

- Reformulação da linha para implementação de metro ligeiro de superfície;
- Reconversão do canal ferroviário numa via segregada para autocarros;
- Implementação de traçados alternativos e/ou novos traçados;
- Eletrificação da linha e atualização do material circulante.

Independente do cenário de modernização mais adequado às condições de contexto, a capacidade de aumentar a atratividade do modo ferroviário constitui por si um grande desafio (atualmente conta com 1% de escolha modal em viagens pendulares).

Rodoviário

Da análise dos relatórios dos PDM, observa-se que o transporte coletivo rodoviário era apontado como a componente mais importante do sistema de transportes, existindo em todos os concelhos.

O principal operador da região era, à data, a Rodoviária Nacional, existindo vários operadores de carreiras locais. No caso das ligações inter-regionais (em especial com Lisboa) os serviços eram partilhados pela Mundial Turismo, Expressos Alta Qualidade e Renex.

Apresentando boa permeabilidade no território, o transporte coletivo rodoviário era apontado como garantia de boas condições potenciais de funcionamento do sistema de transportes.

Em comparação com o transporte ferroviário, o modo rodoviário era sempre visto como mais atrativo:

- Localmente, permitia chegar a um território mais vasto, a uma população mais alargada e apresentava tarifas mais competitivas, “onde há estrada há autocarro”;
- Em deslocações de curta distância porque podia realizar serviços praticamente “porta a porta”;
- Em viagens de longa distância porque não tinha os inconvenientes do caminho de ferro – transbordos, “rutas de carga”, material circulante obsoleto.

Uma das principais alterações no sistema de transporte coletivo rodoviário verificado desde então prendese com a quantidade e natureza de operadores, verificando-se atualmente serviços operados por concessionário e serviços de iniciativa municipal.

De acordo com os diagnósticos dos Planos e de Mobilidade, a oferta de transporte coletivo rodoviário, nas suas várias vertentes, poderá ser considerada como satisfatória, tanto em termos de cobertura territorial, como em adequação à procura.

“Do ponto de vista regional, as ligações, no geral, e face às atuais solicitações da procura, podem considerar-se adaptadas à satisfação das atuais necessidades de transporte dos principais aglomerados populacionais da região, decrescendo a frequência com a distância.”

in Plano Mobilidade Faro

No entanto, numa ótica regional, também é observado que nem todas as sedes de concelho possuem ligações diretas. Tal oferta poderá estar desadequada com os níveis de procura dos fluxos interconcelhios, contribuindo para o recurso ao uso do transporte individual.

Note-se ainda a inexistência de ligações diretas entre todos os concelhos do “Algarve Central”, nomeadamente entre Albufeira e os concelhos de Olhão e S. Brás de Alportel, entre Loulé e os concelhos de Olhão, Tavira e S. Brás de Alportel e entre Olhão e São Brás de Alportel.

Constata-se ainda que os tempos de deslocação entre alguns destes concelhos são relativamente elevados e pouco competitivos com os do transporte individual (casos por exemplo das deslocações Albufeira – Faro, Faro – Tavira e Olhão – Tavira).

Em suma, a análise realizada evidencia uma fraca oferta de circulações interurbanas diretas entre as seis sedes de concelho do “Algarve Central”. Assim, e com exceção das ligações Albufeira – Faro, Olhão – Faro, Faro – Tavira e Olhão – Tavira, as restantes ligações ou não existem ou realizam-se com reduzido número de circulações diárias.

in Plano Mobilidade Algarve Central

Em termos de frequência de serviços, as populações residentes em aglomerados de menor dimensão serão as mais penalizadas, com maior relevância nos meios rurais.

O horário de funcionamento das carreiras é tido também como insuficiente para atender às necessidades de mobilidade da população em geral. Quando questionadas sobre sugestões de melhoria dos serviços, (inquérito à mobilidade, Plano Mobilidade Algarve Central) a sugestão mais apontada prende-se com o aumento da frequência.

Será aqui de sublinhar que, tanto a estrutura de ocupação do solo como a localização de equipamentos e funções não facilitará o desenho de circuitos e horários de transporte, desincentivando o uso do transporte coletivo.

Quanto às questões de funcionamento do dia-a-dia, destacam-se a comunicação e informação aos passageiros e a oferta horária:

PMob Faro: “É bastante frequente encontrar situações em que os potenciais utentes deste serviço não entendem o esquema de linhas que se encontra descrito nos abrigos das paragens, sendo assim obrigados a tirar as suas dúvidas junto do motorista. Por outro lado, a informação que está nos abrigos nem sempre está atualizada.

Patualizado: “Os painéis de informação relativos à linhas não são completamente percebidos, designadamente pelas pessoas idosas e restante população”

PMob Tavira: “Para além dos reduzidos níveis de conforto e comodidade proporcionados aos passageiros, denotase a inexistência de informação prestada aos mesmos, designadamente no que se refere a horários e percursos das carreiras.”

Em termos de serviço urbano, tem-se verificado o reforço da oferta por via de iniciativa municipal. É também de salientar o investimento realizado por alguns municípios no sentido de colmatar algumas lacunas sentidas no serviço regular a povoações mais afastadas dos principais núcleos urbanos.

Note-se que as freguesias com menor população tendem a apresentar também um menor dinamismo económico pelo que se corre o risco de exclusão social por parte da população não motorizada.

Neste sentido, o transporte rodoviário apresentará ainda algum potencial de captação de utilizadores, em particular nos segmentos de população não motorizados (jovens, idosos) podendo haver lugar a um ajustamento das frotas e flexibilização dos serviços.

Este tipo de ajustamento estará em larga medida relacionado com os índices de procura e satisfação dos utilizadores, para os quais, de maneira geral, não existem dados reportados nos Planos de Mobilidade:

PMob Portimão: “Embora tenham sido solicitados pelo LNEC elementos sobre a taxa de ocupação das várias linhas de “Vai-Vem” e elementos da procura de passageiros ao longo do ano, até à data de produção deste relatório não tinham sido enviados quaisquer elementos que permitissem quantificar o tráfego de passageiros nas várias linhas.

A inexistência destes elementos constitui um fator limitador para uma possível análise deste serviço por parte de técnicos da Câmara Municipal, de forma a esta poder melhor ajustar a oferta à procura de transportes ao longo do dia/mês/ano. Por outro lado, não se tem conhecimento de terem sido realizados inquéritos aos utentes para avaliar a sua satisfação relativamente ao serviço e ao sistema de informação existente, aspeto importante para maior captação de procura.”

Conclusão parcial

O transporte coletivo rodoviário apresenta uma série de características que o colocavam como o modo de transporte mais adaptado ao contexto da região. O desenvolvimento da rede rodoviária permitiu estabelecer ligações mais rápidas entre os principais aglomerados e uma maior cobertura territorial.

Foram estabelecidos serviços de diversa natureza, cuja oferta poderá no entanto não estar totalmente adequada à procura.

Em termos de ligações concelhias, verifica-se uma oferta proporcional à dimensão do lugar, sendo as freguesias com menor população as menos servidas. Nestes casos o serviço regular de transporte surge muitas vezes associado ao transporte escolar, existindo uma fraca oferta de carreiras fora dos horários escolares.

Também deverá ser tida em consideração a forma de comunicação com o utilizador, uma vez que, por um lado a informação dada aos passageiros não é suficiente, e por outro, a larga maioria da população de nota grande desconhecimento da rede de transportes.

Os dados relativos à procura e satisfação do serviço de TC rodoviário são, na maioria dos casos, inexistentes, insuficientes ou incomunicados.

Por outro lado, as frotas em circulação apresentam globalmente bons níveis de qualidade e conforto.

Outros modos de transporte

Fluvial

Dadas as características de ocupação do território, com uma grande expressão de ocupação urbana próxima do litoral, o transporte fluvial tem representado um modo fundamental de transporte da população residente e de turistas, ou mesmo uma alternativa aos modos terrestres (caso da Ilha de Faro).

O carácter turístico associado a este modo é particularmente evidente no período de funcionamento e volume de passageiros transportados. As ligações existentes a partir de Faro (Ilhas do Farol, Deserta, Culatra e Praia de Faro) funcionam apenas durante 3 meses no verão, e as ligações de Olhão (Ilhas do Farol, Fusetas e Armona) e Tavira (Ilha de Tavira) embora funcionem todo o ano, registam um aumento muito significativo de passageiros no período estival.

Será aqui de salientar que, à data da realização dos PDM, a ligação a Espanha se efetuava por transporte fluvial, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte. Nessa altura, o fluxo de pessoas que entravam no Algarve por barco era equiparável ao número de pessoas que chegavam ao Algarve por via aérea.

Em termos de transporte marítimo de passageiros, a região conta desde 1996 com um terminal de passageiros em Portimão. Existem ainda marinas/portos de recreio em Albufeira, Lagos, Portimão, Vilamoura, Faro, Olhão e Vila Real de Santo António.

Aeroportuário

A região do Algarve é servida pelo aeroporto internacional de Faro, que será o segundo mais importante do país em termos de passageiros movimentados e poderá apresentar um potencial de alargamento da sua área de influência, estendendo-a à região da Andaluzia, em Espanha.

As ligações ao aeroporto são efetuadas por meio de autocarros do serviço urbano (atingindo 60 circulações diárias no período estival), autocarros alugados (transferes e excursões) e táxi.

A região dispõe ainda de um aeródromo em Portimão, estando em projeto um aeródromo no concelho de Loulé.

Táxis

Constitui um modo de transporte de alguma flexibilidade estando particularmente bem adaptado ao funcionamento em contexto turístico. Será por isso compreensível que na região do Algarve o concelho com maior número de licenças seja Albufeira (104 licenças, representando 2,5 táxis por 1000 habitantes) e a utilização de táxi seja mais expressiva no concelho de Loulé, representando 6% das viagens, e em Faro que apresenta o maior número de viagens diárias.

Conclusão parcial

Existe uma oferta variada de modos de transporte na Região que servem não só a população residente como desempenham um papel fundamental na mobilidade de turistas. Para além da atividade de transporte, estes meios desempenham um importante papel social, através da dinamização da economia local associada ao turismo, destacando-se, à partida, o papel do aeroporto na atração e canalização de fluxos.

3.1.3.3. Articulação multimodal

Estações e interfaces

Os diagnósticos dos Planos de Mobilidade apontavam de um modo geral para uma fraca ligação física entre estações de diferentes modos, que na prática consiste na separação entre gares rodoviárias e ferroviárias, ou mesmo para a ausência de estações próprias.

PMob Portimão: A cidade de Portimão ainda não dispõe de um terminal de autocarros, sejam eles intra ou interconcelhios, e como tal os autocarros que vêm do exterior são obrigados a parar no centro urbano originando conflitos de tráfego.

Em termos de interfaces, o recente estudo de mobilidade do Algarve Central sublinha “a inexistência de verdadeiras interfaces de transporte”, uma vez que estas pressupõem a facilidade de transbordo, a oferta de serviços de transporte multimodal e serviços complementares aos passageiros (informação, condições de acolhimento e espera).

Em acordo com os aspetos referidos sobre as condições da rede ferroviária regional, as situações mais delicadas em termos de estado de conservação e serviço ao passageiro ocorrem em algumas estações e apeadeiros ferroviários, contribuindo para a falta de atratividade na utilização deste modo.

Pelo seu papel estruturante à escala regional, e pela curta distância que medeia as gares ferroviária e rodoviária esta-se a potencialidade da criação de um interface em Faro, que, segundo o Plano de Mobilidade do Algarve Central, poderá mesmo constituir uma nova centralidade para a cidade.

Articulação Transporte coletivo

As situações mais evidentes ocorrem na articulação entre o transporte ferroviário e rodoviário:

PMob Silves: “Não existem soluções de transporte combinado eficientes (exemplo: serviço de transporte coletivo de proximidade que assegure a procura de transportes até à estação de Silves e Tunes). Recomenda-se o estudo de possíveis soluções em articulação com o projeto de modernização da linha ferroviária do Algarve”.

PMob Algarve Central: “No caso das estações e apeadeiros ferroviários constata-se que são poucos os que possuem interface com o transporte coletivo rodoviário (modo fundamental para a adução de passageiros a muitas destas infraestruturas) e mesmo estacionamento de park&ride junto às estações”.

PMob Loulé: “Em termos de mobilidade urbana o papel do transporte ferroviário é praticamente nulo, pois a linha é descentrada relativamente à sede do concelho e a intermodalidade com o transporte público rodoviário não existe de modo explícito”.

Articulação transporte coletivo/ transporte individual

Uma vez mais, as situações mais prementes relacionam-se com o transporte ferroviário, em que não existirão as condições necessárias para o estacionamento de viaturas em redor das estações que facilitem a utilização do comboio (parques *Park&Ride*).

Por outro lado, os resultados do inquérito à mobilidade (Algarve Central) apontam para uma fraca utilização do automóvel como meio para aceder às estações de transporte coletivo (em torno dos 10%, com o modo pedonal a registar valores em torno dos 70%), o que poderá indiciar que quem utiliza automóvel o faz ao longo de toda a sua viagem e não como uma só parte da cadeia de viagem.

Integração tarifária

A integração tarifária entre modos de transporte constitui não só um fator de atratividade da utilização de um sistema de transporte mas também um dos aspetos mais relevantes citado nos diagnósticos dos Planos de Mobilidade.

PMob Algarve Central: “É de frisar a inexistência de títulos de transporte integrados com o modo rodoviário, para utilizadores que pretendam utilizar o modo de TCR para aceder ao modo ferroviário.

Para além das questões de oferta de TCR que é bastante reduzida para a adução às estações, a inexistência de títulos combinados (integração tarifária) é igualmente um fator penalizador para atuais e potenciais utilizadores deste modo de transporte”.

PMob Faro: “No âmbito da apreciação do sistema de transportes urbanos, não pode deixar de merecer referência particular a constatação da não articulação entre serviços prestados pelas duas categorias de carreiras.”

Existindo ao longo dos trajetos das várias carreiras pontos comuns de entrada/saída de passageiros, seria expectável, em benefício de todos os atores do sistema, dos seus utilizadores aos seus fornecedores, passando pela própria autarquia e culminando no nível de mobilidade da cidade, que naturalmente se proporcionasse a intermodalidade entre serviços.

E uma das formas mais eficazes de o conseguir seria através do tarifário, criando-se condições para utilização de ambos os tipos de serviço mediante recurso a títulos conjuntos sem penalização tarifária”.

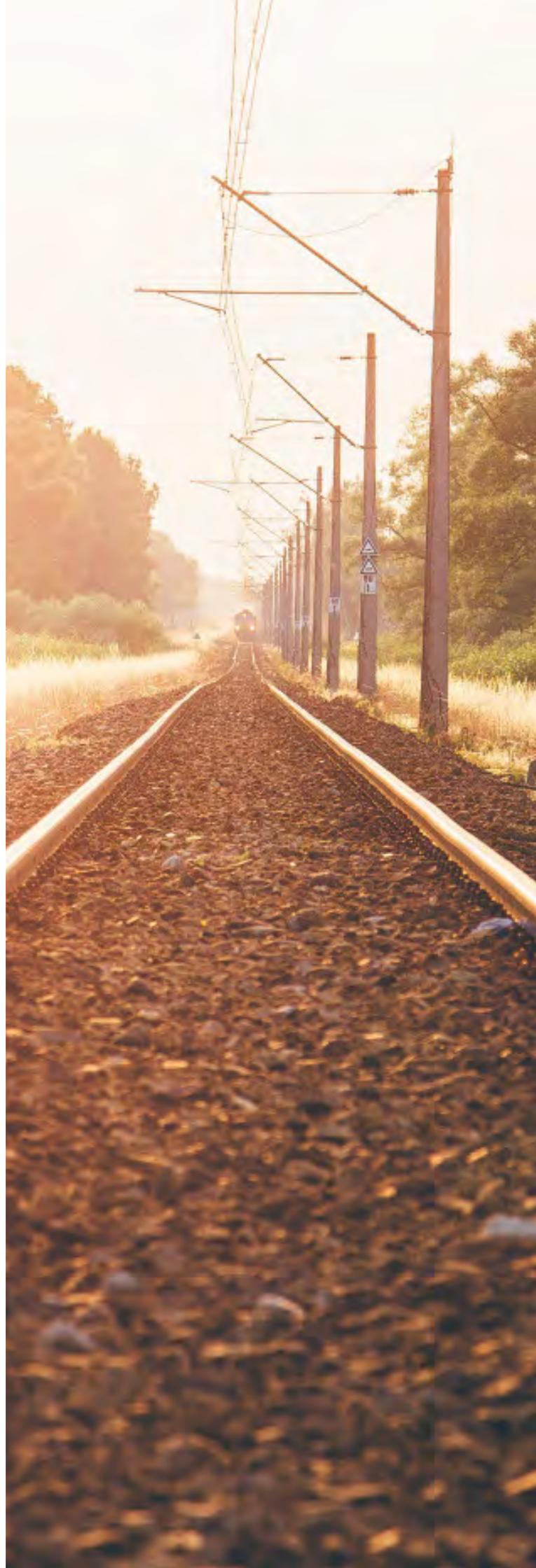
Conclusão parcial

Existe um claro distanciamento entre estações ferroviárias e rodoviárias. A localização das estações ferroviárias, excêntrica por vezes aos núcleos urbanos, não constitui um fator de atratividade para a localização de terminais rodoviários.

Para mais, além da não existência de interfaces de transporte, verifica-se a falta de serviços coordenados entre transporte rodoviário e ferroviário, dificultando a adução de passageiros ao modo mais pesado.

Em termos de circulação interna destaca-se a fraca ou inexistente integração tarifária.

Dado o seu papel estruturante e dadas as condições físicas privilegiadas (proximidade física entre terminais, inserção urbana) é apontado o potencial da criação de uma real interface multimodal em Faro.



3.1.3.4. Modos suaves

Os modos suaves, contemplando principalmente o modo pedonal e ciclável, durante décadas tidos como “modos esquecidos” tem vindo a ganhar relevo no âmbito do planeamento de mobilidade e transportes.

O modo pedonal constitui o elemento fundamental de qualquer cadeia de viagens, sendo normalmente utilizado no início, fim e em transbordos mas constituindo também um modo de deslocação.

No contexto sociocultural atual, o modo ciclável está normalmente associado à utilização recreativa, pese haver uma crescente divulgação e popularização enquanto modo de transporte em si e existir uma certa tradição local na utilização da bicicleta.

No quadro regional são de registar investimentos importantes nestas áreas, quer em termos de qualificação do espaço urbano quer em termos de criação de infraestrutura própria.

Quanto ao modo pedonal, os planos de mobilidade tem incidido sobretudo na componente acessibilidade para todos, traduzindo-se na qualificação do espaço urbano e eliminação de barreiras arquitetónicas.

Quanto ao modo ciclável, destaca-se a criação da Ecovia do Algarve.

“Integrada na Rede Europeia de Vias Verdes, o projeto Ecovia do Algarve surge “no quadro do modelo de desenvolvimento que se deseja para a região do Algarve, aliado aos crescentes níveis de exigência ambiental, social e cultural por parte das populações, residente e visitante, [do qual] emerge uma procura de novas soluções de mobilidade que contribuam para a adoção de um modelo regional mais sustentável”.

Este projeto inclui a Ecovia da Costa Vicentina, a Ecovia do Interior, a Ecovia do Guadiana e a Ecovia do Litoral (Figura 39). A Ecovia do Litoral ligará o Cabo de S. Vicente a Vila Real de Santo António, percorrendo toda a faixa litoral meridional do Algarve, numa extensão de 214 km, atravessando 12 municípios”

in Plano Mobilidade Tavira

De acordo com os diagnósticos dos Planos de Mobilidade, destaca-se a função eminentemente recreativa e de lazer deste projeto, não havendo lugar à articulação local com outras redes cicláveis que pudessem assegurar a função de transporte.

Para além da Ecovia do Algarve são assinaláveis iniciativas locais de algum sucesso na promoção do modo ciclável, nomeadamente pela implementação de sistemas de bicicletas partilhadas:

Em Vilamoura existe um conjunto de ciclovias não integradas na Ecovia do Algarve que cobrem toda a área de Vilamoura, tanto nas zonas comerciais/turísticas como nas residenciais. Para além da infraestrutura existe uma rede de bicicletas partilhadas (Vilamoura Public Bikes) distribuídas por um total de 32 estações..

A adesão é exclusiva a clientes da Inframoura e realizada através da aquisição de um cartão pessoal, que é reconhecido pelo sistema numa relação de um-para-um entre cliente e bicicleta. Cada utilização tem um período que não pode exceder os 45 minutos, sob pena de pagamento de uma caução. O custo trimestral de adesão ao sistema é de 20,00 € e o custo anual de 30,00 €, tendo a caução um valor de 5,00 € ou 10,00 € (três meses ou um ano, respetivamente).

in Plano Mobilidade Algarve Central

Conclusão parcial

Verificam-se importantes lacunas em termos de integração em rede dos modos pedonal e ciclável. Estas em parte resultarão da interpretação excessiva das funções recreativas e turísticas em detrimento da função transporte, e também de ações ainda pouco concertadas no âmbito da qualificação do espaço urbano.

No entanto parece ser transversal a todos os municípios e à região a preocupação quanto à promoção dos modos pedonal e ciclável enquadrados na mobilidade urbana.

Na mesma medida, é assinalável o sucesso dos investimentos e projetos realizados junto dos utilizadores, bem como todo o potencial de captação de segmentos turísticos.

Haverá assim potencial para o planeamento e implementação de redes pedonais e cicláveis para a função transporte bem como para a captação de utilizadores recreativos e turistas.

3.1.3.5. Padrões de mobilidade

Para além dos dados relativos às deslocações pendulares (motivo trabalho/estudo) existentes nos recenseamentos periódicos da população (Censos), os Planos de Mobilidade providenciam informação relevante sobre os padrões de mobilidade da população.

De acordo com a análise dos dados censitários, a estrutura de deslocações regional tem apresentado tendências marcadas relativamente a:

- Viagens inter-concelhias – regista-se um aumento crescente e constante da proporção de viagens pendulares para fora do concelho de residência
- Utilização do Transporte Individual – regista-se um aumento da utilização do TI em todos os concelhos, (quer como condutor, quer como passageiro);
- Utilização do Transporte Coletivo- regista-se uma redução generalizada das viagens feitas em TC (rodoviário ou ferroviário) em todos os concelhos;
- Utilização de modos suaves – regista-se a diminuição da utilização destes modos no quadro de deslocações para trabalho/estudo.
- Reforço das interações entre subsistemas urbanos locais:
 - Faro-Loulé-Olhão, com interligações a S.Brás de Alportel;
 - Portimão-Lagos-Lagoa, com interligações a Silves;
 - Albufeira-Silves, com interligações a Loulé, articulando-se com os subsistemas supra.

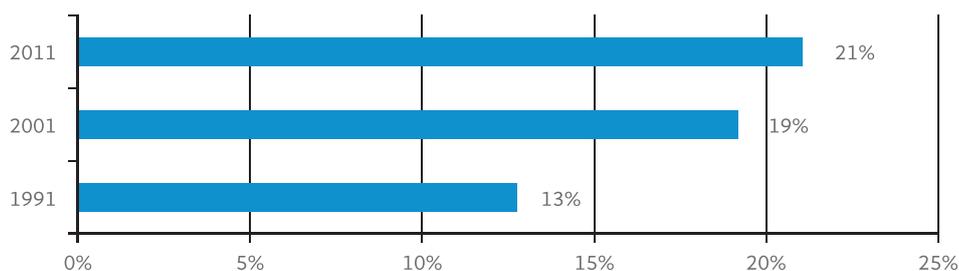


Figura 40 – Viagens Inter-concelhias. Proporção da população que trabalha / estuda noutro concelho

Fonte: Censos 1991, 2001 e 2011, INE

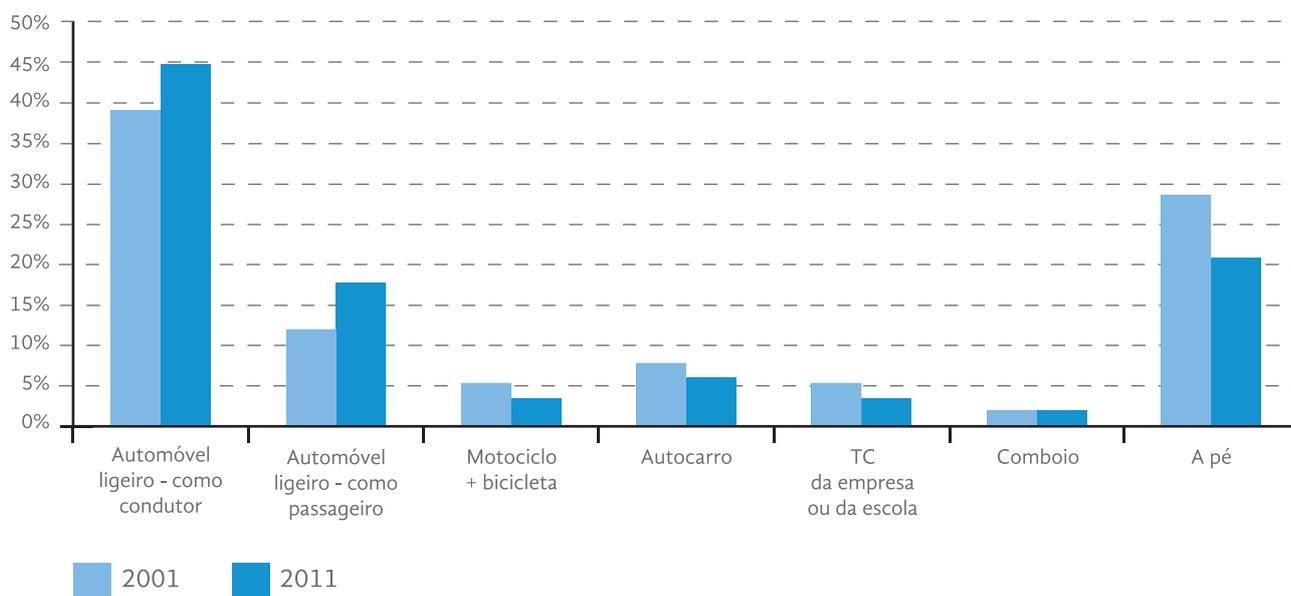


Figura 41 – Deslocações casa-trabalho por modo de transporte

Fonte: Censos 2001 e 2011, INE

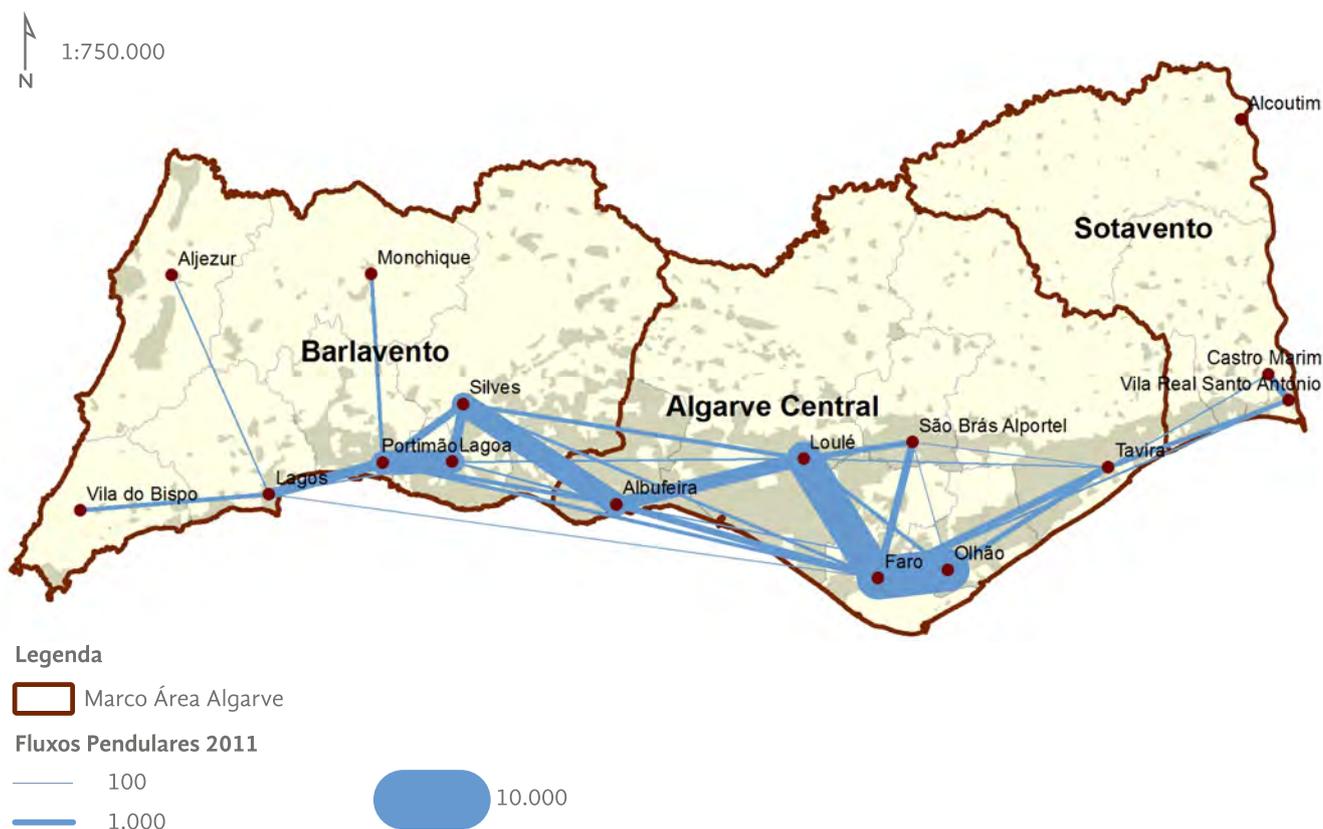


Figura 42 – interações entre subsistemas urbanos locais

Fonte: Censos 2011, Elaboração própria

A análise aos inquéritos de mobilidade por sua vez, permite-nos aferir que:

Lagoa: Releve-se que 36% dos inquiridos têm a sua residência localizada a menos de 3 km do local de trabalho e 51% residem até 5 km do local de trabalho. (...)

Relativamente às principais razões que levam os inquiridos a deslocarem-se em transporte individual para o seu local de trabalho, 49% referiram fazê-lo dado não existir transporte coletivo, 43% porque gostam de conduzir, 38% devido à necessidade de transportarem as crianças para a escola e 36% porque preferem o conforto do automóvel. (...)

Nenhum inquirido tem de pagar o estacionamento junto ao local de trabalho.

Loulé: No que respeita à cidade de Loulé os principais resultados dos inquéritos com reporte ao período das 8 às 20 horas de um dia de Verão apontam para que 32% dos inquiridos estavam de férias, sendo que a grande maioria destes correspondiam a visitantes, e apenas 15% a residentes. (...)

No período em observação o principal motivo para as deslocações dos que não se encontravam de férias é o “serviço” com 31%, correspondendo às deslocações pendulares do tipo casa/trabalho quase 25% do total, e já a alguma distância (13%) aparecem as “compras”.

Quando observada a forma de utilização do veículo, constata-se que em 62% dos inquiridos o mesmo era apenas utilizado pelo próprio. (...)

Outro resultado particularmente importante tem a ver com a elevada percentagem (90%) dos condutores residentes na cidade que nunca utilizaram os transportes coletivos.

Os valores apurados evidenciam claramente que o sistema de transportes coletivos não assegura as necessidades de mobilidade da população, pelo que o recurso a um modo de TC constitui-se como a última opção para a grande maioria da população residente.

Um outro aspeto a salientar prende-se com a fraca expressividade da combinação TI+TC, o que deixa antever problemas ao nível da intermodalidade. Por outro lado, vem confirmar que a realização de transbordos é penalizadora para os utilizadores, constituindo-se como fator decisivo na seleção modal. (...)

No que se refere à dependência do transporte público rodoviário, cerca de 46% dos inquiridos serão cativos do transporte público, uma vez que 35% não possui carta de condução nem acesso a carro próprio e 11%, pese embora possua carta de condução, não tem acesso a carro próprio para realizar as suas viagens.

Deste modo podemos concluir que apenas 18% do total dos inquiridos opta por utilizar o transporte coletivo rodoviário em detrimento do transporte individual, dos quais 99% detém viatura própria.

Ainda no contexto do Algarve Central, o inquérito a condutores à entrada de Faro revela que:

- Os principais motivos das viagens prendiam-se com trabalho (33%) e acesso a serviços e comércio (27%);
- Verificou-se uma ocupação média de 1,7 pessoas por veículo, mas mais de metade das viaturas só transportava o seu condutor;
- A despesa média com combustível situava-se nos 30 euros semanais;
- A quota de utilização de TC era de 8,7%, enquanto a quota de utilização de TI+TC era inexpressiva –0,1%

Analisando comparativamente as deslocações em TC e TI para os principais pares de viagem interconcelhia do Barlavento e Sotavento em termos de duração e custo, tem-se:



Sotavento

Duração [minutos]	Faro			Olhão			Loulé			S. Brás Alportel			Tavira			Albufeira		
	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro
Faro				19	20	11	27	40	16	31	40	n/a	47	60	37	57	60	36
Olhão							36	n/a	40	31	n/a	n/a	31	40	26	66	n/a	60
Loulé										21	25	n/a	47	n/a	75	31	50	15
S.Brás Alportel													31	n/a	n/a	54	n/a	n/a
Tavira																79	n/a	80
Albufeira																		

Custo [€]	Faro			Olhão			Loulé			S. Brás Alportel			Tavira			Albufeira		
	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro
Faro				1,7	3,3	1,4	2,5	3,3	1,9	3,0	4,1	n/a	4,5	4,3	3,2	5,6	4,7	3,3
Olhão							3,5	n/a	2,8	3,0	n/a	n/a	3,1	4,1	2,4	6,6	n/a	4,2
Loulé										2,1	3,3	n/a	5,1	n/a	4,5	3,7	4,3	2,0
S.Brás Alportel													3,4	n/a	n/a	5,9	n/a	n/a
Tavira																8,8	n/a	5,8
Albufeira																		

Barlavento

Duração [minutos]	Lagos			Portimão			Lagoa			Silves			Albufeira		
	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro
Lagos				38	30	18	40	40	n/a	41	n/a	35	75	60	70
Portimão							17	20	n/a	24	n/a	17	52	50	46
Lagoa										14	n/a	n/a	36	40	n/a
Silves													40	40	28
Albufeira															

Custo [€]	Lagos			Portimão			Lagoa			Silves			Albufeira		
	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro	TI	TC Rodo	TC Ferro
Lagos				3,5	4,3	2,0	4,0	4,6	n/a	6,3	n/a	2,9	7,3	5,5	4,8
Portimão							1,3	3,0	n/a	2,3	n/a	1,5	4,5	4,6	3,4
Lagoa										1,4	n/a	n/a	3,4	4,3	n/a
Silves													3,9	4,3	2,5
Albufeira															

Figura 43 – Quadros comparativos de duração e custo de viagem, por percurso

Fonte: websites ViaMichelin; EVA transportes; CP; consultados em Março 2014. Elaboração própria

De acordo com os quadros comparativos, o TI é majoritariamente favorável quer em termos de duração da viagem, quer em termos de custo (admitindo preferência pelo TI em caso de alternativas com valores muito próximos).

Existe todavia um número considerável de situações em que o TC ferroviário será mais favorável, em termos de duração e custo de viagem. O TC rodoviário não apresenta nenhum ganho concreto face ao TI e ao TC ferroviário mas terá a seu favor a cobertura horária e frequência de serviços.

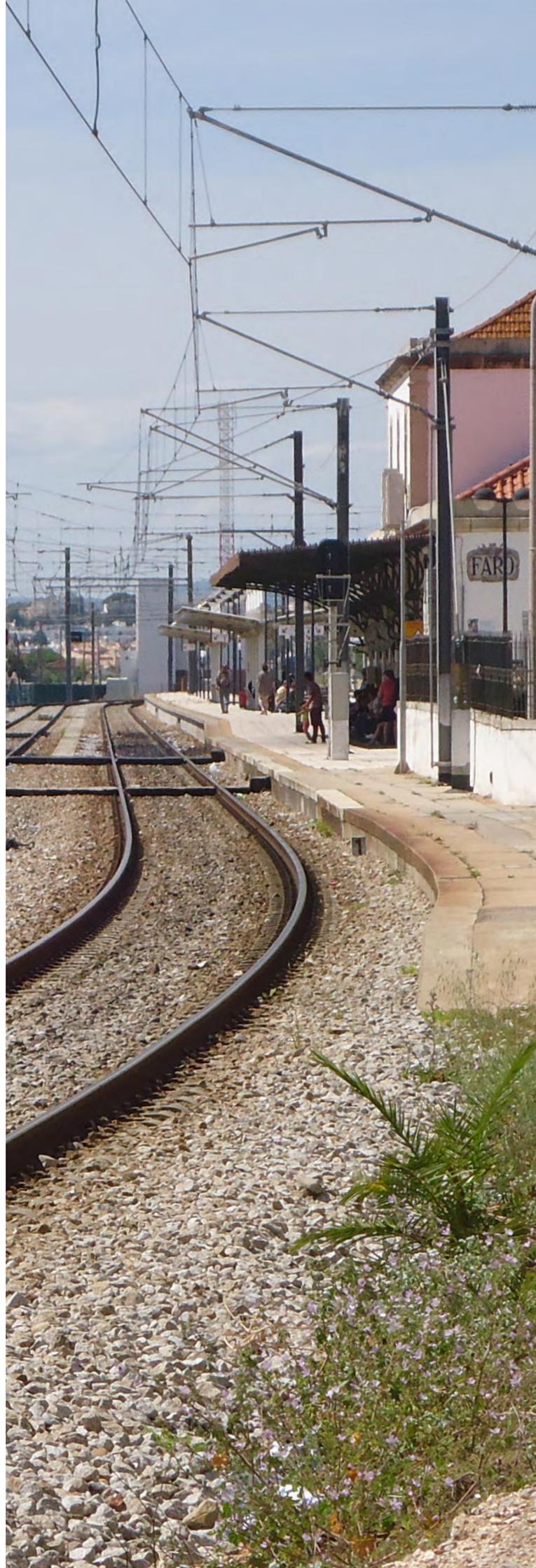
As condições atuais poderão levar a uma escolha modal para viagens inter-concelhias favorável ao TI, porque:

- Em termos de duração: Se acrescentado o tempo de deslocação entre a estação CF e o centro urbano, o ganho de tempo na deslocação em TC ferroviário deixará de compensar
- Em termos de custo: Se a viatura transportar o condutor e pelo menos mais um passageiro, as tarifas de TC deixarão de compensar (será de ressalvar que nesta análise foram utilizadas as tarifas relativas a bilhetes únicos, não considerando assinaturas mensais, tipicamente mais competitiva). No mesmo sentido, se houver necessidade de efetuar um transbordo (p.ex. transporte ferroviário e transporte rodoviário urbano) o custo total da viagem será mais penalizador do que a utilização de viatura própria.

Conclusão parcial

Pode-se, assim, com alguma segurança, concluir que a maioria da população que terá adotado hábitos de deslocação em transporte individual não encontrará no sistema de transporte coletivo atual uma alternativa viável e, ao mesmo tempo, os atuais utilizadores do sistema de transporte coletivo não o farão por razões de comodidade ou atratividade mas por não possuírem outra alternativa.

No caso das deslocações pendulares inter-concelhias, cuja quota tem registado um aumento progressivo e que se situa atualmente em cerca de um quinto do total das viagens obrigatórias, o sistema de transportes coletivos não conseguirá ser uma opção claramente favorável em relação ao uso de TI.



3.1.3.6. Transportes de Mercadorias e Logística

Portos

A região do Algarve conta com dois portos marítimos de mercadorias, Faro e Portimão, que têm registado um crescimento no volume de carga movimentada.

Os relatórios dos PDM apontavam para a falta de ligação ferroviária a estes portos como fatores condicionadores do seu desenvolvimento, sendo este fator apontado igualmente nos mais recentes planos de mobilidade.

“Na Região do Algarve o único terminal de mercadorias localiza-se em Loulé. Note-se que não existe acesso ferroviário aos portos de Faro e Portimão, nem qualquer ligação ferroviária entre a Região do Algarve e a Andaluzia.”

in Plano Mobilidade Algarve Central

Outros constrangimentos apontados prendem-se com as condições de navegabilidade da barra Faro/Olhão e com os efeitos negativos da circulação de pesados que asseguram o transporte de mercadorias de e para os portos.

Transporte de mercadorias

O transporte de mercadorias e distribuição será assim assegurado principalmente por via rodoviária. Apesar da existência de um serviço de transporte de mercadorias ferroviário entre Faro e Vila Real de Santo António, o volume de mercadorias transportado é muito pouco significativo. De igual forma, o transporte de mercadorias por via aérea também apresenta pouca expressão.

Logística

A região conta também com um centro logístico de distribuição em Faro (MARF – Mercado Abastecedor da Região de Faro), tendo havido lugar à intenção de instalar uma plataforma logística em Tunes, cuja definição concreta se encontra suspensa.

Logística urbana

Na sua generalidade, os Planos de Mobilidade referem a ausência de gestão da logística urbana, nomeadamente em termos de:

- disponibilização de espaços para cargas e descargas;
- condições desordenadas de funcionamento;
- localização pouco adequada de empresas geradoras de fluxos;
- inexistência de regulamentação específica.

“Apesar da tendência para a criação de espaços para acolhimento destas atividades, verifica-se que a generalidade das empresas encontra-se localizada ao longo das principais vias de comunicação, nomeadamente na EN 125. Este modelo de ocupação tem importantes impactes ao nível dos usos do solo com desvantagens associadas a menor eficiência e conseqüente compromisso nos padrões de competitividade do tecido empresarial.”

in Plano Mobilidade Algarve Central

3.1.3.7. Principais propostas

No quadro dos PDM, as principais propostas relativas ao sistema de transporte prendiam-se principalmente com a rede viária e rede ferroviária.

Para a rede viária as propostas iam no sentido de reforçar a oferta, criando novas vias, e melhorar as condições técnicas das vias existentes.

Para a rede ferroviária as propostas centravam-se na modernização da linha existente.

No quadro dos Planos de Mobilidade, as propostas são naturalmente de um âmbito mais alargado e detalhado, não só por se tratarem de documentos de orientação sectorial mas também por se ter verificado uma certa alteração de paradigma quanto aos objetivos dos sistemas de transporte.

Neste contexto, a questão da sustentabilidade ganhou mais relevo, tanto mais que os objetivos base para a melhoria da acessibilidade regional estariam já satisfeitos.

As propostas dos Planos de Mobilidade são muito variadas a adaptadas a cada realidade mas apresentam certas orientações comuns e transversais aos municípios, como sejam:

- **Planeamento integrado de usos de solo e transportes:**

- Modelo urbano orientado ao transporte público, mais denso, que promova o uso misto urbano e que favoreça um urbanismo de proximidade
- Articulação entre a localização dos principais equipamentos e serviços com as paragens dos TC;
- Critérios de localização de novos pólos de geração/atracção de tráfego em função da acessibilidade em TC;

- **Restrição ao uso do automóvel em meio urbano:**

- Necessidade de desviar tráfego de atravessamento dos núcleos urbanos;
- Criação de “zonas 30” e soluções de acalmia de tráfego;
- Aumentar número de artérias com condicionantes ao tráfego automóvel;
- Políticas de estacionamento restritivas;

- **Transportes coletivos**

- Melhoria da cobertura espacial e temporal da rede TC rodoviária
- Maior articulação entre operadores de TC;
- Melhor integração tarifária e bilhética;
- Melhores condições de abrigo e nas paragens e estações de TC
- Gradual adaptação às necessidades das pessoas com mobilidade reduzida (acessibilidade para todos);
- Gradual alteração das frotas para veículos energeticamente mais eficientes e menos poluentes;
- Melhores soluções de comunicação e informação ao público (horários, itinerários, tarifários);
- Criar/Reforçar oferta de serviço aos principais pólos empregadores;
- Desenvolver sistemas de TC com oferta flexível para resposta a territórios de baixa densidade (ex. transporte a pedido)

- **Infraestruturas de transporte:**

- Criação de uma interface multimodal de serviço regional (em Faro);
- Gradual implementação de corredores *bus*;
- Condições físicas para a intermodalidade;
- Criação de novas interfaces de transporte;
- Reforçar a lógica de funcionamento em rede das interfaces (através de hierarquização);

- **Rede ferroviária:**

- Reforço da oferta interurbana e suburbana;
- Atualização do material circulante;
- Articulação com o transporte rodoviário;
- Novo modelo de exploração da linha – sistema ferroviário ligeiro;

- **Rede viária e estacionamento:**

- Criação de parques de estacionamento dissuasores à entrada das cidades;
- Criação de novos lugares de estacionamento para bicicletas, motos, táxis, e reservas para veículos de pessoas com deficiência;
- Ampliação das zonas tarifadas de estacionamento no centro da cidade;
- Reforço da fiscalização de estacionamento;
- Formalização do estacionamento na via pública;
- Criação de rede de parques de longa duração associados ao TC (*Park&Ride*);

- **Modos suaves:**

- Aumentar a superfície e qualidade da rede pedonal;
- Implementação de percursos cicláveis na estrutura urbana consolidada, articulados com a Ecovia;
- Criação de zonas e equipamentos preferenciais para o estacionamento de bicicletas;
- Campanhas de sensibilização e informação sobre a importância dos modos suaves, da pegada ecológica e dos custos dos transportes;
- Implementação de sistemas de utilização partilhada;
- Fomentar o transporte de bicicletas em transporte coletivo;

- **Transporte de mercadorias e logística:**

- Criação de novos lugares de estacionamento para Cargas e Descargas;
- Criar centros de distribuição regional e urbana de mercadorias;
- Evitar o atravessamento de pesados nos principais aglomerados urbanos;
- Medidas de incentivo à cooperação entre agentes (empresas, autoridade, comércio);

- **Iniciativas inovadoras:**

- Sistema de informação de congestionamento ao trânsito;
- Sistema centralizado de informação ao estacionamento (conhecimento da, e encaminhamento para a oferta disponível);
- Implementar soluções de *Carsharing* (vários utilizadores da mesma viatura em viagens independentes) e *Carpooling* (vários utilizadores numa viatura na mesma viagem);
- Implementar sistema sub-regional de apoio ao planeamento de rotas;

- **Planeamento e gestão do sistema de mobilidade:**

- Entidade coordenadora do planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes (“autoridade”);
- Disponibilização ao público de informação sobre o funcionamento do sistema (horários, tarifários, percursos);
- Observatório de mobilidade, para efeitos de monitorização permanente;
- Planeamento intermunicipal das redes de transporte escolar e serviço social;
- Contratualização intermunicipal de serviços de transporte;
- Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para entidades ou pólos geradores com mais de 500 trabalhadores;

3.1.4. Identificação dos Constrangimentos Territoriais, Demográficos e Estruturais do Atual Modelo de Mobilidade e Transportes da Região

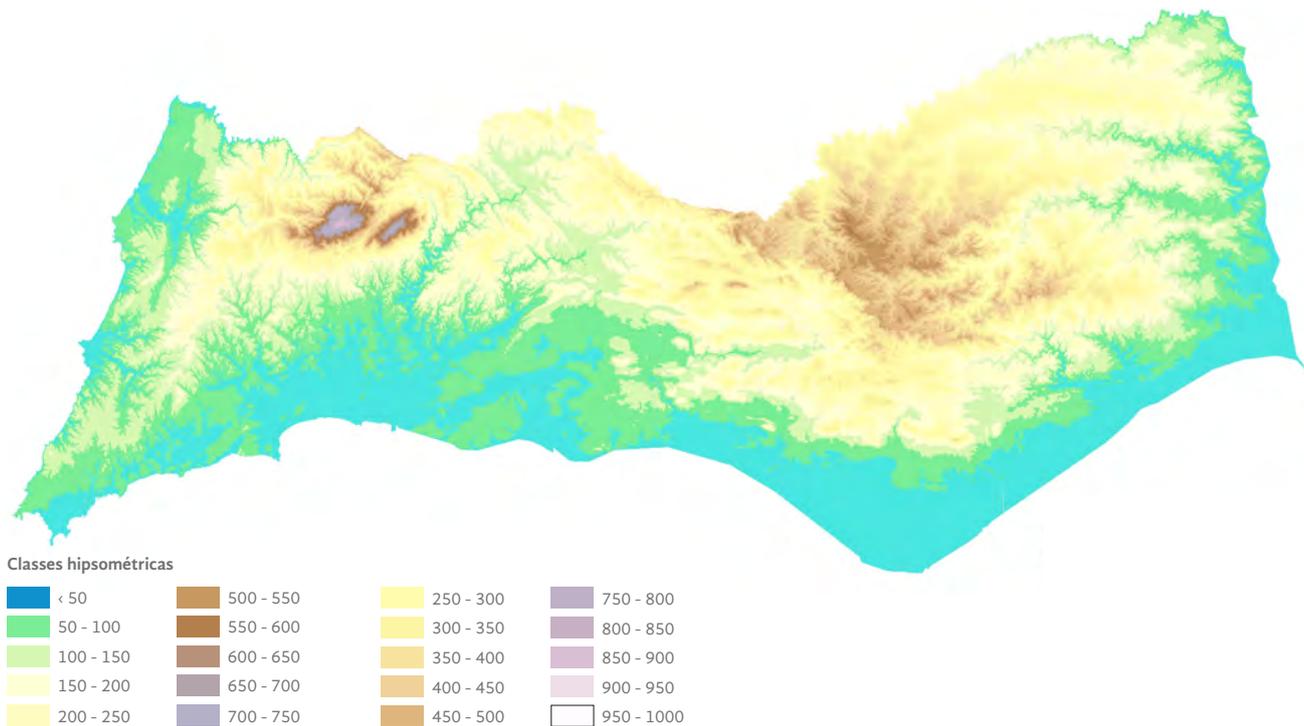


Figura 44 – Carta hipsométrica do Algarve

Fonte: PROF Algarve

3.1.4.1. Constrangimentos territoriais

A região do Algarve apresenta uma notável variedade de paisagens cujas características condicionaram diferentes tipos de ocupação do território.

A altitude média do Algarve é de 150 m, sendo as máximas atingidas na Fóia aos 902 m e na Picota aos 774 m (Serra de Monchique).

Cerca de 40% da área total da região situa-se abaixo dos 100 m de altitude e junto ao litoral, onde se localizam os principais sistemas urbanos e se concentra cerca de 80% da população. O interior da região será necessariamente menos povoado e menos denso.

Até ao séc.XX, a ocupação humana seria pouco intensa, ocorrendo maioritariamente em núcleos de pequena dimensão com alguma dispersão territorial. Os fenómenos de urbanização da segunda metade do séc.XX, dinamizados pelo desenvolvimento da atividade turística terão acentuado este padrão de ocupação do território.

Como resultado, apesar do crescimento da população urbana e da concentração em torno dos principais núcleos urbanos (sedes de concelho) a estrutura de ocupação permanece muito difusa e, globalmente, pouco estruturada:

- Praticamente quase metade da população da região vive em lugares com uma população inferior a 2.000 habitantes;
- Verificam-se grandes assimetrias na estrutura de ocupação do território, sendo muito pouco expressiva a presença de aglomerados de dimensão média (para o contexto local), entre os 2.000 e os 10.000 habitantes;
- Em termos regionais, a população ou se encontra em aglomerados muito pequenos (menos de 2.000 habitantes) ou reside em aglomerados urbanos de maior dimensão (superior a 10.000 habitantes).

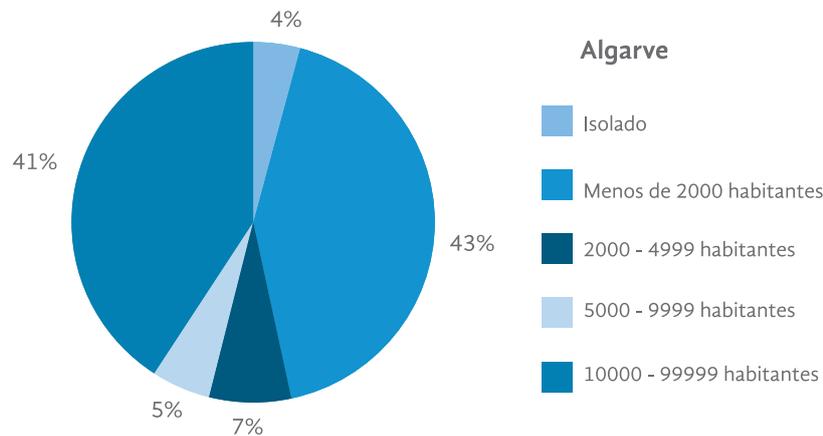


Figura 45 – Povoamento no Algarve – Dimensão dos aglomerados
 Fonte: Censos 2011; INE

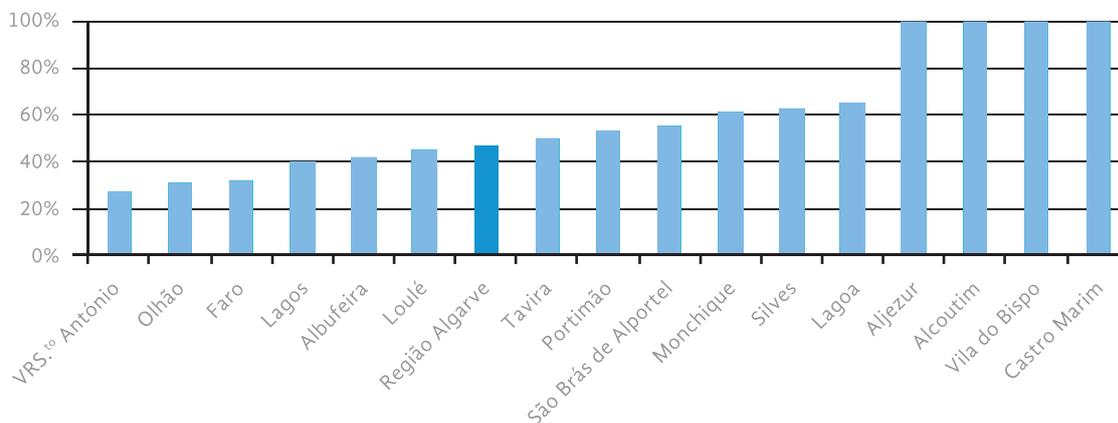


Figura 46 – Povoamento no Algarve – Percentagem da População que vive em lugares com menos de 2.000 habitantes
 Fonte: Censos 2011; INE

O ordenamento e planeamento do território, consubstanciado numa primeira fase nos Planos Diretores Municipais (que na região datam de meados da década de 90), não terão sido eficazes no sentido de conter o fenómeno de dispersão urbana., tendo mesmo contribuído para este fenómeno ao adoptar modelos de desenvolvimento assentes em largas manchas de solo urbanizável suportadas e servidas por uma rede viária em expansão. Tal constitui, aliás, uma crítica recorrente e generalizada aos ditos “planos de primeira geração”, nos quais a interação uso de solo-transportes não terá sido materializada com a solidez necessária para o desenvolvimento conjunto e sinérgico dos sistemas de transportes e dos sistemas urbanos. Uma vez que é expectável que a curto prazo todos os PDM dos concelhos da região se encontrem revistos e atualizados, podem ficar reunidas as condições para que se concretizem as orientações regionais em termos de estruturação urbana.

Os constrangimentos territoriais dão assim forma a um desafio central regional:

“Para o futuro, o desafio central do PROT Algarve consiste na transformação de uma rede urbana fragmentada e formada por justaposição de aglomerados urbanos “incompletos” numa rede urbana coerente e competitiva, capaz de dinamizar o robustecimento da economia e o reforço da projeção internacional do Algarve. É nesse sentido que se propõe a consolidação de um sistema policêntrico apoiado nas complementaridades entre os diversos centros urbanos”

In PROT Algarve, 2007

3.1.4.2. Constrangimentos demográficos

A região do Algarve registava em 2011 uma população de aproximadamente 451.000 habitantes. Em termos comparativos, esta população será inferior à do concelho de Lisboa (547.000) e superior ao concelho de Sintra (377.000), o segundo concelho mais populoso do país.

Tem-se registado uma dinâmica populacional positiva ao longo das últimas duas décadas em praticamente todos os concelhos da região:

Verificaram-se crescimentos muito fortes em Albufeira (quase duplicando a sua população) e nos 3 concelhos mais populosos da região: Loulé (+52%), Faro (27%) e Portimão (43%). Em contrapartida, nos concelhos menos populosos e menos densos o crescimento é muito fraco ou inexistente.

Em termos etários, verificam-se diferenças acentuadas entre concelhos, sendo estas muito marcadas na proporção de idosos residentes.

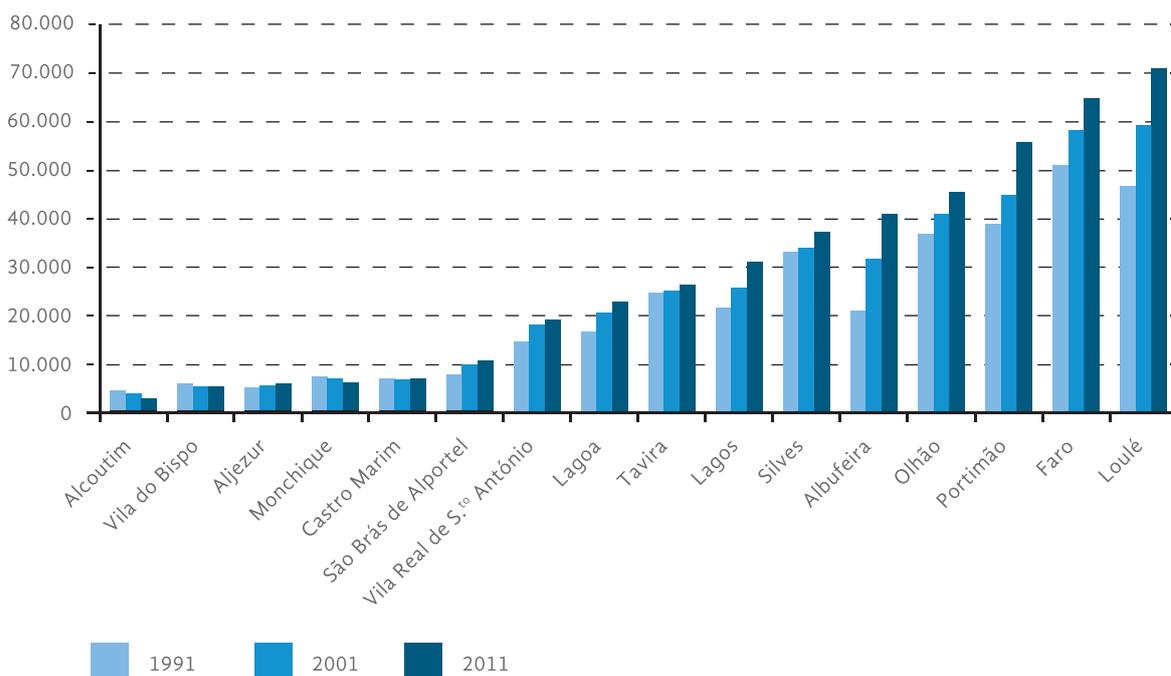


Figura 47 – Povoamento no Algarve – População Residente por concelho 1991-2011
 Fonte: Censos 1991, 2001 e 2011; INE

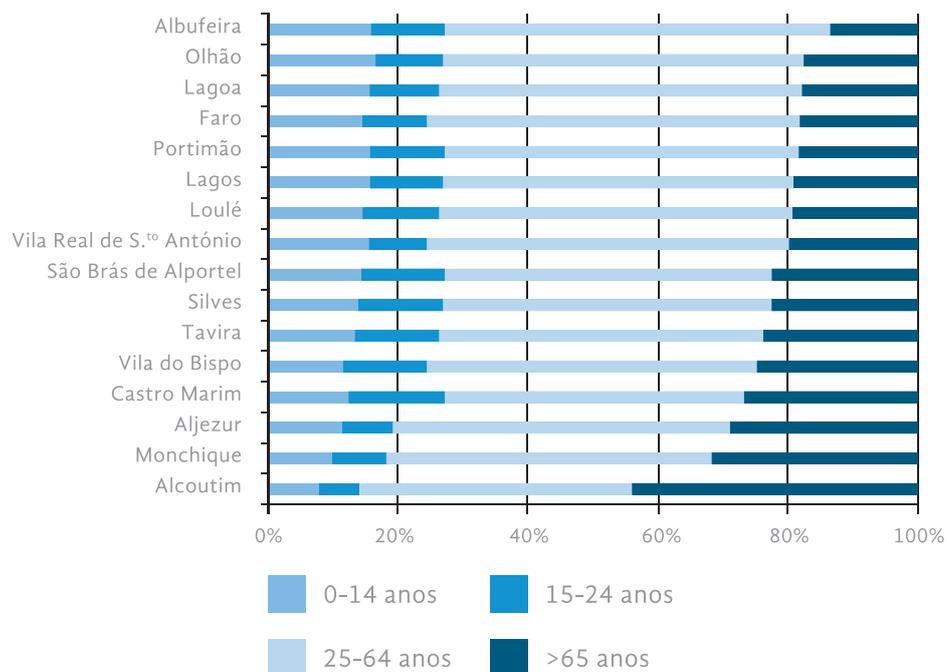


Figura 48 –População Residente por concelho e por faixa etária, 2011
 Fonte: Censos

Sendo o envelhecimento da população um fenómeno sentido a nível nacional e mesmo europeu, esta situação não deixa de constituir um constrangimento para o sistema de transportes.

Assiste-se ao envelhecimento do concelho, verificando-se a duplicação do índice de envelhecimento no período de duas décadas, passando de um valor de 56% em 1981 para o de 111% em 2001, o que significa que há 20 anos atrás para cada idoso existiam praticamente duas crianças e em 2001 a proporção inverte-se passando a existir mais de um idoso para cada criança.

A situação, além de colocar alguma preocupação no médio prazo pelas dificuldades que poderão ocorrer na dinâmica económica justificada pelo consumo individual, determinará igualmente atenção particular no domínio da mobilidade.

In Plano Mobilidade de Faro

Neste sentido, em termos de dinâmica intercensitária, verifica-se que, a nível regional, o grupo dos 65+ anos foi o que registou a maior subida (19%). Por outro lado há a sublinhar um aumento da população mais jovem (0-14 anos), sinal de alguma vitalidade na região, verificada em praticamente todos os concelhos. Salienta-se ainda a diminuição da população no escalão 15-24 anos em praticamente todos os concelhos

Pop. var 2001 - 2011	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	>65 anos
Algarve	↑ 16%	↓ -12%	↑ 18%	↑ 19%
Albufeira	↑ 23%	↑ 6%	↑ 35%	↑ 36%
Alcoutim	↓ -29%	↓ -46%	↓ -24%	↓ -15%
Aljezur	↑ 7%	↓ -8%	↑ 16%	↑ 11%
Castro Marim	→ 1%	↓ -15%	↑ 6%	↑ 4%
Faro	↑ 13%	↓ -25%	↑ 16%	↑ 26%
Lagoa	↑ 8%	↓ -10%	↑ 13%	↑ 27%
Lagos	↑ 21%	↑ 6%	↑ 24%	↑ 28%
Loulé	↑ 18%	↓ -6%	↑ 24%	↑ 24%
Monchique	↓ -22%	↓ -32%	↓ -13%	↓ -4%
Olhão	↑ 15%	↓ -17%	↑ 16%	↑ 16%
Portimão	↑ 31%	↓ -4%	↑ 27%	↑ 32%
São Brás de Alportel	↑ 9%	↓ -16%	↑ 10%	↑ 8%
Silves	↑ 17%	↓ -17%	↑ 15%	↑ 9%
Tavira	↑ 13%	↓ -24%	↑ 9%	↑ 7%
Vila do Bispo	↓ -11%	↓ -14%	→ -1%	↑ 7%
Vila Real de Santo António	↑ 8%	↓ -18%	↑ 8%	↑ 22%

Tabela 11 - Variação da População por Concelho e Por Faixa Etária

Fonte: Censos 2001,2011, INE

Relacionando as dinâmicas de crescimento, ocupação e envelhecimento podem observar-se 3 quadros distintos:

1. Diminuição da população, Fraca densidade populacional, Envelhecimento acima da média regional (cinza escuro);
2. Aumento da população, Fraca densidade populacional, Envelhecimento acima da média regional (cinza claro);
3. Aumento da população, ocupação mais densa e ritmo de envelhecimento abaixo da média regional (laranja)

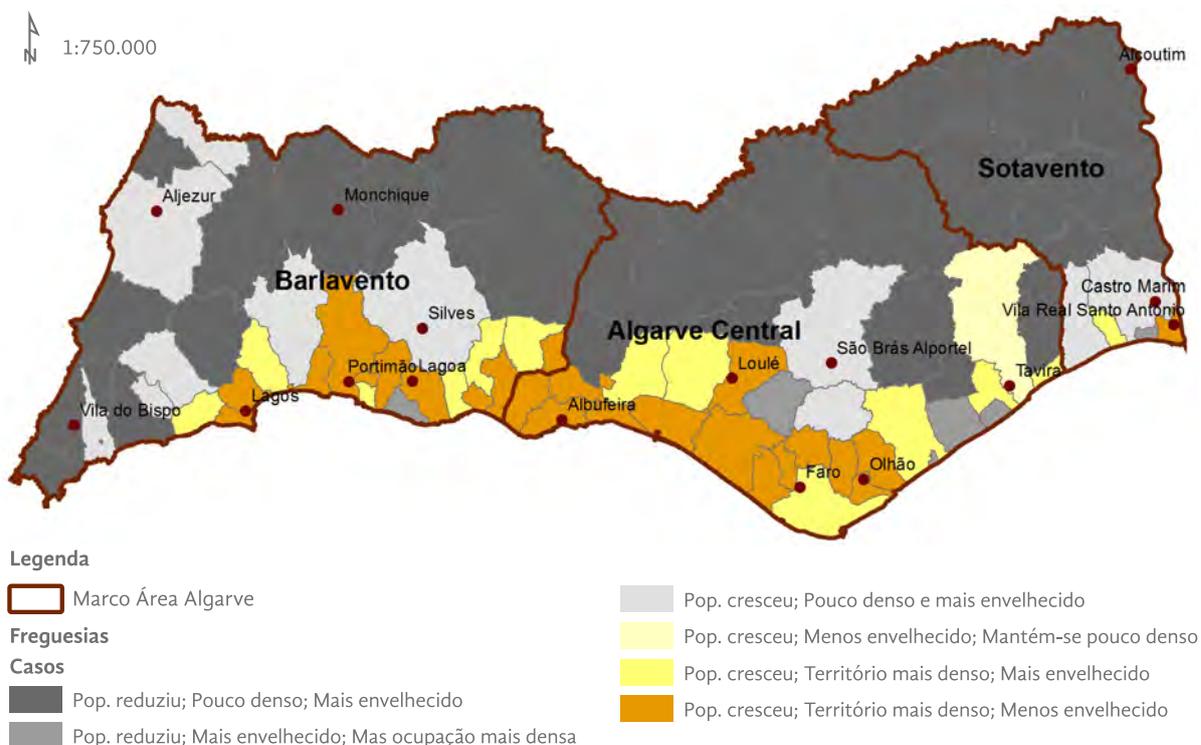


Figura 49 – Variação da População por freguesia

Fonte: Censos

Verifica-se, pela análise da figura 49, uma clivagem notória entre o litoral e o interior. Existe um arco dinâmico praticamente contínuo entre Lagos e Olhão, em contraste a uma mancha de “estagnação” em toda a zona norte da região, da Costa Vicentina ao Guadiana abrangendo praticamente todo o território serrano.

A análise da densidade populacional evidencia a maior concentração da população nas freguesias do litoral, uma menor concentração gradual nas freguesias envolventes aos centros urbanos e valores baixos nas freguesias mais interiores.

Os contrastes litoral/ interior são igualmente evidentes no que respeita à estrutura etária da população, sendo as freguesias do interior as que apresentam índices de envelhecimento populacional mais elevados (Alte, Ameixial, Benafim, Salir, Querença, Cachopo, Santa Catarina da Fonte do Bispo e Conceição de Tavira).

Para além da população residente, e dada a vocação turística da região, existe um forte peso de população flutuante e do regime de ocupação sazonal do território.

Este fenómeno é bem patente na estrutura de ocupação de alojamentos. Na maioria dos concelhos, os alojamentos de residência habitual não são majoritários face aos alojamentos de residência secundária.

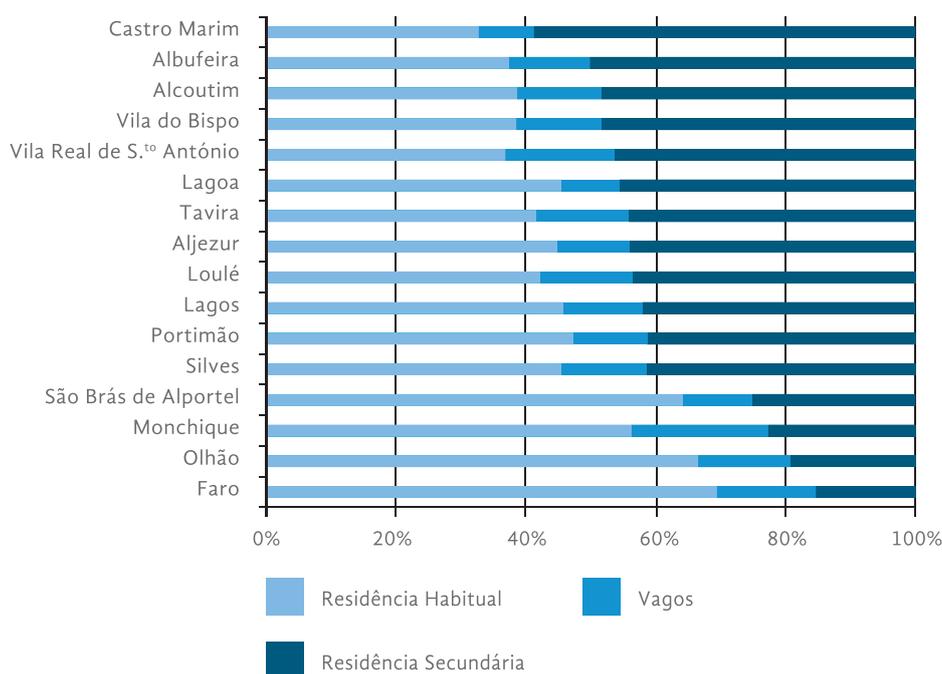


Figura 50 – Ocupação de Alojamentos por concelho, 2011
Fonte: Censos 2011, INE

3.1.4.3. Constrangimentos estruturais

A região do Algarve apresentava como desígnio, na sua Estratégia de Desenvolvimento 2007-2013, a:

“Afirmção do Algarve como uma das regiões mais desenvolvidas do país e da Europa, dotada de recursos humanos altamente qualificados e com uma economia dinâmica, diversificada e competitiva, impulsionada pelo cluster do turismo, recreio e lazer, robustecida pelo surgimento de novos sectores complementares de especialização, qualificada pelo desenvolvimento sustentável de novas atividades e serviços avançados e ancorada na valorização

do conhecimento e da inovação, assegurando em simultâneo níveis elevados de emprego, de coesão e proteção social e preservando os valores ambientais.”

Não se pretende neste ponto fazer uma leitura exaustiva dos constrangimentos estruturais da região, nem dos seus impactes no desígnio estratégico regional. Pretende-se sim elencar um conjunto de constrangimentos estruturais porventura mais diretamente relacionados com o sistema de transportes, como sejam a estrutura empresarial; principais empregadores; consumo e transportes.

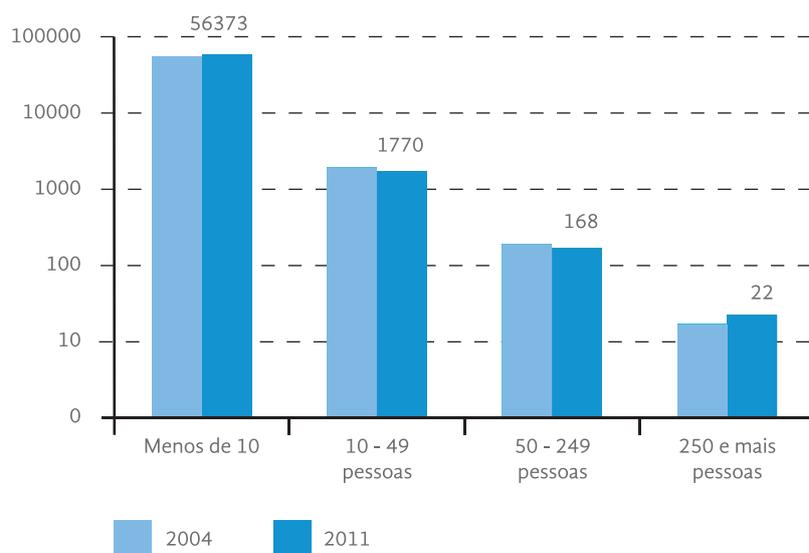


Figura 51 – Número de empresas por escalão de pessoal

Fonte:INE

Em termos de dinâmica da estrutura empresarial, e ao contrário do que acontece com a ocupação do território, verifica-se uma certa harmonia na distribuição de empresas por escalão de dimensão. Ou seja, existe um grande número de empresas de pequena dimensão, que gradualmente evolui para um mais pequeno número de empresas de maior dimensão.

A tendência recente tem, no entanto, apontado para o aumento das microempresas e das grandes empresas, tendo-se verificado uma diminuição do número de pequenas e médias empresas.

As empresas de grande dimensão localizam-se na sua maioria em Loulé (7) e Faro (6), Albufeira (4) e Portimão (4), contando ainda com uma localização em Lagoa (1).

No sector público, destacam-se como grandes pólos empregadores:

- O Hospital de Faro, com cerca de 2.400 funcionários;
- A Universidade de Faro, com cerca de 2.000 funcionários;

- As câmaras municipais, com composições variadas (no caso dos municípios do Algarve Central apresentando mais de 250 funcionários cada);
- Os agrupamentos escolares.

Verifica-se assim, que os principais pólos geradores de emprego estão ligados ao sector público cuja localização é, tipicamente, nas sedes de concelho com boa inserção nos núcleos urbanos.

Quanto à localização das empresas, não existem dados concretos que permitam aferir, com alguma confiança, sobre o seu padrão de localização. Uma vez que a estrutura empresarial é maioritariamente de micro a pequena dimensão, poderá, tal como a ocupação territorial, estar dispersa, seguindo um padrão de localização difuso.

Existem cerca de 7 dezenas de áreas de acolhimento empresarial na Região, contando cada concelho com pelo menos uma destas áreas. Verifica-se que a oferta de áreas empresariais, comerciais e industriais tem uma variação significativa entre concelhos, sendo que existe na generalidade dos casos mais capacidade instalada do que utilizada.

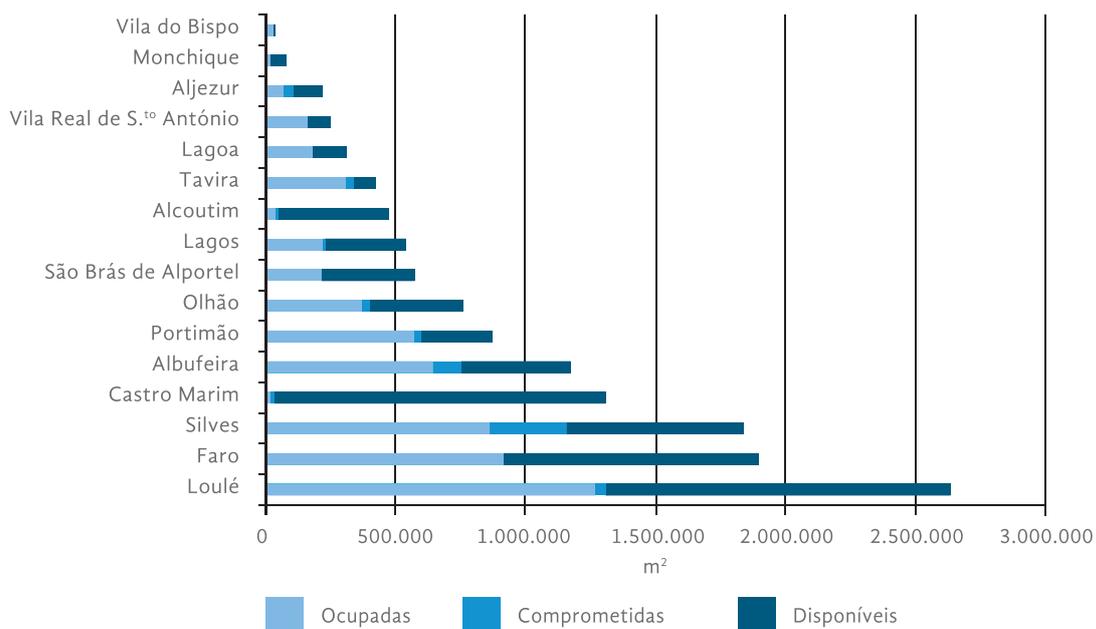


Figura 52 – Áreas de acolhimento empresarial

Fonte: website Algarve Acolhe acedido em Março 2014. Elaboração própria

Estes valores não permitem todavia a correlação com os trabalhadores ao serviço, pelo que não será nesta fase possível identificar no território onde se localizam os principais pólos de emprego, nem a sua dinâmica.

Apesar da limitação presente nesta fase, quanto à análise das relações entre os padrões de ocupação do território, de população e de emprego e dinâmica económica, será possível analisar o impacte do sector dos transportes na estrutura económica local através do consumo médio das famílias.

Despesas de consumo médias anuais (€) dos agregados domésticos privados	2005		2011	
	Portugal Cont.	Algarve	Portugal Cont.	Algarve
Produtos alimentares e bebidas não alcoólicas	2.735	2.697	2.697	2.552
Bebidas alcoólicas, tabaco e narcóticos	401	484	385	407
Vestuário e calçado	728	693	763	649
Habituação, água, electricidade, gás e outros combustíveis	4.684	5.206	5.955	6.132
Acessórios para o lar, equipamento doméstico e manutenção corrente da habitação	836	770	870	716
Saúde	1.069	910	1.184	997
Transportes	2.275	2.239	2.975	2.866
Comunicações	519	564	679	681
Lazer, recreação e cultura	1.005	1.088	1.089	1.090
Educação	307	151	446	286
Restaurantes e hotéis	1.935	2.327	2.152	2.321
Bens e serviços diversos	1.159	1.190	1.298	1.269
Total	17.653	18.319	20.493	19.966

Tabela 12 – Despesas de consumo médias anuais dos agregados domésticos privados – Portugal e Algarve

Fonte: INE

A região do Algarve (NUT II) encontra-se a par da média do continente em termos de despesas com transporte. Mas, de acordo com a evolução recente, entre 2005 e 2011, verifica-se que as despesas com transportes foram as que sofreram um maior aumento, superadas apenas pelas despesas com a habitação. Este acréscimo de despesa resulta numa despesa adicional média de cerca de 600€ anuais por agregado familiar.

Em termos de estrutura de custos verifica-se assim que, atualmente, não só as despesas com transporte represen-

tam o segundo maior compromisso das famílias a seguir às despesas relacionadas com habitação, como na região do Algarve as despesas médias com transporte são superiores às despesas com produtos alimentares e superiores ao agregado de despesas relacionadas com saúde, educação, cultura recreio e lazer.

Este acréscimo poderá indiciar um encargo adicional das famílias em cerca de 100 milhões de euros por ano, em despesas relacionadas com transportes, no global da região do Algarve.

Despesas de consumo médias anuais (€) dos agregados domésticos privados	Algarve			
	2005	2011	Varição (pp)	Varição liq. (€)
Habitação, água, electricidade, gás e outros combustíveis	28,4%	30,7%	2,3	926
Transportes	12,2%	14,4%	2,1	627
Educação	0,8%	1,4%	0,6	135
Comunicações	3,1%	3,4%	0,3	117
Saúde	5,0%	5,0%	0,0	87
Bens e serviços diversos	6,5%	6,4%	-0,1	79
Lazer, recreação e cultura	5,9%	5,5%	-0,5	2
Restaurantes e hotéis	12,7%	11,6%	-1,1	-6
Vestuário e calçado	3,8%	3,3%	-0,5	-44
Acessórios para o lar, equipamento doméstico e manutenção corrente da habitação	4,2%	3,6%	-0,6	-54
Bebidas alcoólicas, tabaco e narcóticos	2,6%	2,0%	-0,6	-77
Produtos alimentares e bebidas não alcoólicas	14,7%	12,8%	-1,9	-145
Total				1.647

Tabela 13 – Despesas de consumo médias anuais dos agregados domésticos privados - Algarve

Fonte:INE

pp - pontos percentuais

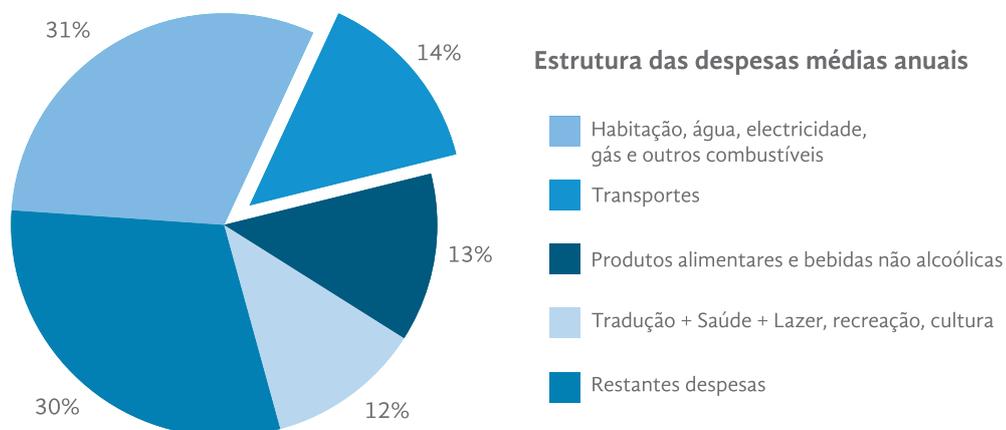


Figura 53 – Estrutura das despesas médias anuais dos agregados domésticos privados - Algarve

Fonte:INE

Acréscimo de despesa média anual com transportes por agregado familiar [€]	627 €
Nº Famílias clássicas, Algarve 2011	182.776
Estimativa de despesa adicional e anual das famílias em transportes na região	114.600.552 €

Tabela 14 – Despesas relacionadas com transportes
 Fonte:INE

3.1.4.4. Implicações para o sistema de transportes

Face aos constrangimentos aqui identificados podem elencar-se as seguintes implicações para o sistema de transportes regional:

- Fenómeno de urbanização difusa, fortemente indutor da dependência do automóvel;
- Massa populacional relativamente baixa, limitadora da viabilidade de sistemas de transporte coletivo de média e grande capacidade;
- Dinâmica populacional globalmente positiva, e tendência de concentração da população em territórios mais densos, favorecendo o urbanismo compacto;
- Aumento da população mais jovem (0-14 anos), alimentadora de transporte público escolar, por sua vez estruturante do transporte coletivo;
- Aumento da população envelhecida, com necessidades específicas de transporte, podendo implicar também a redução gradual do uso do transporte individual;
- Diminuição da população jovem em idade ativa (15-24 anos) que poderá levar ao abrandamento da taxa de motorização;
- Clivagem acentuada das dinâmicas de população, ocupação e envelhecimento, entre um litoral (de La-

gos a Olhão) com forte dinâmica positiva, um interior (da Costa Vicentina ao Guadiana) com desafios sérios no que toca à sua vitalidade, e uma zona de orla com uma dinâmica tímida mas positiva – Silves, S.Brás de Alportel e eixo Tavira-Vila Real

- Fortes pressões sazonais, dado o elevado número de alojamentos de 2ª residência e fluxos de turistas;
- Elevada dispersão populacional, em que praticamente metade da população reside em aglomerados pequenos com menos de 2.000 habitantes, o que é fortemente limitador do desempenho do transporte coletivo;
- Alguma concentração em aglomerados de maior dimensão, com mais de 10.000 habitantes, o que é positivo para a viabilidade e desempenho do transporte coletivo empresarial;
- Aumento do número de empresas de grande dimensão, podendo facilitar estratégias de transporte
- Grandes pólos de emprego ligados ao sector público, tendencialmente localizados no centro das cidades, o que também poderá facilitar estratégias de mobilidade integrada;
- Acréscimo de despesas com transporte, reduzindo o consumo interno de outros bens e serviços.

Em suma, a estrutura de ocupação do território constitui um forte constrangimento ao desenvolvimento do sistema de transportes da região, sendo simultaneamente indutor do uso de transporte individual e inviabilizador de transportes coletivos atrativo em termos de cobertura espacial e horária. Um dos valores de referência para que um serviço de transportes coletivos seja viável aponta para uma população mínima de 25.000 pessoas por aglomeração, abaixo do qual dificilmente se podem assegurar taxas de cobertura atrativas, recaindo a escolha modal a favor do transporte individual.

A população residente poderá não garantir uma massa crítica suficiente para que os operadores de transporte procedam aos desejados investimentos na ótica de mais e melhores serviços. No entanto, a população flutuante resultante dos fluxos turísticos pode constituir um fator indutor do desenvolvimento do sistema de transporte regional.

O aumento dos custos associados com o transporte, tanto para os particulares como para as empresas, poderão constituir um sério constrangimento ao desenvolvimento económico regional.

Sendo a população residente geradora de baixos níveis de procura dos serviços de transporte coletivo, a população flutuante, resultante em grande parte de fluxos turísticos internacionais não motorizados, poderá constituir um importante fator indutor do desenvolvimento do sistema de transporte regional. O aumento de utilizadores de TC por parte da população não residente poderá ao mesmo tempo contribuir para a diminuição das fortes pressões sazonais registadas na rede viária e no estacionamento.

A adequação da oferta de serviços aos níveis de procura desejados deverá passar por uma mais completa e sistemática recolha de informação relativa à natureza da procura, tanto de residentes como de turistas.

Em termos de mobilidade pendular, o aumento do número de empresas de grande dimensão e o facto dos grandes pólos de emprego estarem ligados ao setor público, e tendencialmente localizados no centro das cidades, poderá facilitar estratégias de mobilidade integrada, de acordo com as recomendações do Plano Nacional para a Eficiência Energética para a implementação de planos de mobilidade em pólos de emprego com mais de 500 trabalhadores.

Nos últimos anos registou-se na Região um acréscimo de despesas com transporte, reduzindo o consumo interno de outros bens e serviços. O aumento dos custos associados com o transporte, tanto para os particulares como para as empresas, poderão constituir um sério constrangimento ao desenvolvimento económico regional.

O padrão de mobilidade centrado no transporte individual tem também sérias implicações no consumo energético e nas emissões de carbono.

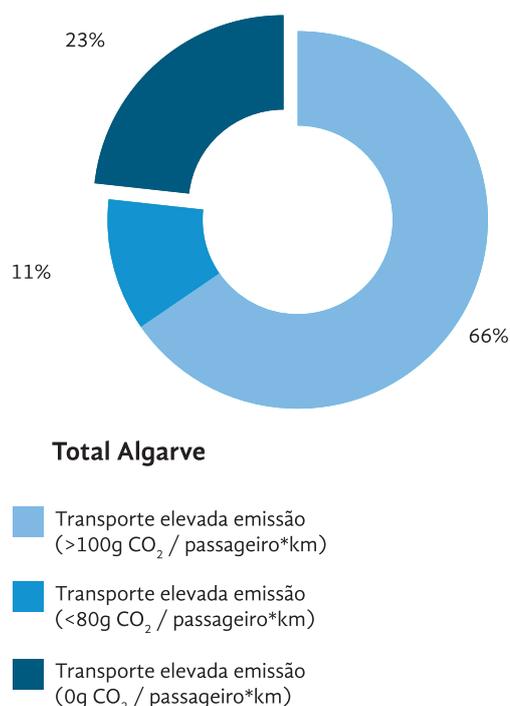


Figura 54 – Repartição modal das viagens pendulares em 2011 segundo escalão de emissão

Fonte: INE, Elaboração própria

Apesar da crescente consciencialização ambiental das comunidades e decisores, a efetiva alteração dos padrões de mobilidade a favor de um modelo de baixo carbono poderá não ocorrer a curto ou médio prazo. Tal alteração estará dependente não só da existência e atratividade de alternativas de transporte bem como com a alteração progressiva dos hábitos e perceções dos cidadãos:

PMobPortimão: O conceito da mobilidade centrada nos peões ainda não foi bem assimilado pelos automobilistas que insistem no uso da viatura automóvel até muito próximo do destino da deslocação. Neste ponto, possíveis ações de sensibilização à população parecem ser necessárias para a promoção dos modos de transporte mais sustentáveis.

PMob Loulé: “Complementarmente, as questões comportamentais assumem igualmente um papel de relevo, sendo inequívoco que no centro das questões da mobilidade estão as pessoas na medida que é sobre estas que as condições daquela interferem.

De facto, é sobre estas que as condições da mobilidade intervêm, pelo que “ganhá-las” para o processo, nem sempre se revelando tarefa fácil, pela colisão com interesses particulares, significa poder contar com os principais atores da mudança”.

Cenário tendencial de evolução do sistema de transportes

“Do ponto de vista da motorização, a tendência aponta para a evolução do parque de veículos e em paralelo uma taxa de motorização crescente, em sintonia com o observado nos anos mais recentes, ainda que a taxas mais baixas do que as atuais, em particular na parte inicial do período de observação, em face da conjuntura económica, marcada por crescimento do produto interno bruto a ritmos baixos e pelos crescentes custos dos combustíveis.

Em termos de transporte público manter-se-ão os constrangimentos à intermodalidade, não se vislumbrando capacidade de aproximação entre os operadores envolvidos na oferta de serviços, em particular os interurbanos; a articulação tarifária entre os transportes urbanos e os suburbanos, não se manifesta como verosímil, assim como não se mostra provável devirem a acontecer ajustamentos da oferta suburbana que contribuam para o reforço, ainda que ligeiro, da cobertura espacial e temporal da rede de transportes.

Também não se reconhece a possibilidade do serviço de transportes urbanos ser equacionado de forma articulada com o estacionamento nas portas de entrada das cidades, em particular na época de maior atratividade da cidade. A frequência dos serviços oferecidos, em particular nos serviços que não se confinam aos limites internos da cidade, bem como a respetiva qualidade, deverá manter níveis insuficientes face às necessidades da procura potencial, embora se possa perspetivar melhoria de cobertura na rede urbana por pressão da procura.

Os espaços dedicados ao peão tenderão a crescer de forma moderada, mas a perspetiva é a de alargar as áreas pedonais, não sendo expectável a prossecução do objetivo explícito de os envolver numa rede articulada, segura e com qualidade, que tornem a “rua” uma via de acesso importante e as praças espaços de convívio.

O desenho urbano já integra algumas das regras básicas de acessibilidade para todos. Nos eixos de maior sinistralidade prevê-se a implementação de ações tendentes à acalmia de tráfego, recorrendo-se em zonas muito circunscritas (ex. escolas), a acalmia mais exigente através de sobrelevação de passadeiras e/ou marcação horizontal.

No domínio do estacionamento, prevêem-se parques taxados nas áreas centrais das cidades, que contribuirá para a redução do tráfego nessas zonas. O sistema de fiscalização, face à inoperância que tem revelado, terá condições de iniciar uma atuação disciplinadora, que no entanto apenas se confinará às áreas mais centrais das cidades e será exercida sobretudo sobre as infrações nos parques taxados, mantendo uma ação passiva perante o estacionamento abusivo fora dos parques.

No capítulo da segurança rodoviária, antevê-se o desenvolvimento de algumas campanhas de informação e sensibilização bem como outras vocacionadas para fomentar o civismo, privilegiando-se sobretudo as escolas. Ao nível da sinalização espera-se alguma intervenção de forma a melhorar-se as indicações aos utentes da via, minorando-se por essa via as situações tendencialmente críticas.

A construção de ciclovias poderá vir a ocorrer, em muito influenciada pelo impacto que se espera que a Ecovia do Algarve venha a apresentar, embora a característica de lazer que lhe está associada assumo o papel principal, e com implicações muito ténues no âmbito das deslocações de natureza pendular.

Com vista à sensibilização para o uso de modos de transporte suaves, as autarquias promoverão iniciativas de sensibilização dos diferentes atores da mobilidade, com a intenção de fomentarem os valores do civismo e impulsionarem a utilização de modos de transporte suaves.

As tendências no domínio do urbanismo persistem na urbanização nas periferias das cidades normalmente identificadas como áreas de baixa densidade.

Em consequência, perspetiva-se que a distribuição modal deverá manter as tendências mais recentes, com particular incidência no crescente uso do transporte individual e consequentes repercussões negativas sobre o meio ambiente por força do acréscimo de emissões de CO₂.

As vias de acesso continuarão a vocacionar-se mais para a viatura particular e menos para o peão e para a bicicleta.

Adaptado dos Planos de Mobilidade de Faro e Loulé

O cenário descrito ilustra a evolução do sistema de mobilidade e transportes tendencial, isto é, as condições de funcionamento do sistema, a médio prazo, sem a adoção de medidas apropriadas para atingir os objetivos da Região.

No sentido de contrariar esta tendência e de contribuir para a prossecução dos objetivos à escala regional, as características do Cenário Desejado deverão passar pela melhoria de desempenho do Sistema de Mobilidade, com efeitos na minimização do consumo de energia; na melhoria do ambiente urbano; e na promoção da intermodalidade

Complementarmente, para a eficácia na determinação de um Cenário Desejado, deverão ser consideradas as principais linhas de força da região bem como as perspetivas dos principais atores e locais. Para este efeito foi solicitada a participação de representantes das Autarquias da Região, de representantes dos operadores e reguladores de transporte locais e de representantes do tecido económico e empresarial regional. Dos contributos recolhidos, será de destacar:

- A concordância de todos os atores perante as linhas gerais de diagnóstico do sistema de mobilidade e transportes;
- A relevância da linha ferroviária como elemento estruturador do sistema de transporte regional e os desafios inerentes à sua modernização e capacidade de atração de passageiros;
- A importância de se proceder a uma maior articulação entre meios de transporte, com ganhos comuns para passageiros, operadores e municípios. Para tal deverá haver uma abordagem cooperativa em lugar da atual abordagem competitiva/concorrencial, o que poderá passar pelo papel de uma “autoridade” regional de transportes;
- Os condicionamentos da EN.125, não só em termos de desempenho como de “má imagem” transmitida aos visitantes;

- Os impactes da introdução do pagamento de portagens na A22 – Via do Infante. Esta situação será lida do ponto de vista dos representantes das Autarquias como um importante fator de agravamento do congestionamento e de sinistralidade rodoviária e por parte dos atores económicos como um constrangimento grave à sobrevivência das empresas regionais, de si fragilizadas pela conjuntura atual. A cobrança de portagens terá efeitos significativos não só nas contas das frotas das empresas como na diminuição do número de visitantes e turistas na região (em particular oriundos de Espanha), afetando todo o cluster turístico, ou seja, a principal indústria e atividade empregadora da Região;
- A possibilidade de acautelar a capacidade de serviço internacional do Aeroporto de Faro, derivando a procura de aeronaves de menor dimensão (segmento executivo) para outros aeródromos, tal como previsto no PROT Algarve;
- A necessidade de inverter o paradigma de mobilidade associado ao transporte individual de elevado consumo energético e carbónico.

Considerando o disposto nos Planos municipais e intermunicipais de mobilidade em termos de caracterização e diagnóstico e o quadro atual do sistema de transportes regional, nas suas várias vertentes, são de seguida apresentadas em síntese as suas principais linhas de força, fragilidades, oportunidades e ameaças exógenas, e sob a forma de uma matriz SWOT:

3.1.4.5. Matriz SWOT

Pontos Fortes	Pontos Fracos
Infraestrutura	
<ul style="list-style-type: none"> • Oferta multimodal de transportes (rodoviário, ferroviário, aéreo, marítimo, fluvial); • Rede viária estabilizada em termos de densidade e permeabilidade; • Bons níveis de acessibilidade viária à escala regional; • Existência de uma rede ferroviária que atravessa longitudinalmente a Região; • Rede de infraestruturas de apoio ao TC (estações, terminais); • Iniciativa para a criação das Ecovias do Algarve; • Projetos de melhoria de acessibilidade para todos; • Início da requalificação da EN.125; • Vias estruturantes localizadas no exterior dos centros urbanos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Localização das estações ferroviárias face aos núcleos urbanos; • Estado de conservação e qualidade de serviço das infraestruturas de apoio ao TC; • Redes cicláveis urbanas pouco estruturadas e não complementares; • Efeito barreira das vias de comunicação; • Utilização onerosa da rede rodoviária de elevada capacidade; • Requalificação plena da EN 125 comprometida; • Inexistência de interfaces multimodais;
Serviços	
<ul style="list-style-type: none"> • Existência de opções de transporte de diversa natureza e contexto; • Predomínio das deslocações pendulares na mesma freguesia de residência e com durações até 15 minutos, • Proporção do uso de modos suaves ainda muito expressiva nas deslocações pendulares; • Fluxos interconcelhos consolidados em corredores de alguma proximidade; • Investimento municipal em serviços de transporte coletivo; • Gestão do estacionamento municipal; • Melhoria das condições de segurança rodoviária (diminuição do no e gravidade de acidentes); • Existência de Planos de Mobilidade em parte significativa dos concelhos; 	<ul style="list-style-type: none"> • Fraca articulação entre os serviços de transporte coletivo ferroviário e rodoviário; • Fraca atratividade do modo ferroviário (1% de viagens pendulares); • Condições de funcionamento do serviço ferroviário (infraestrutura e material circulante); • Utilizadores do TC são maioritariamente utilizadores cativos (sem outra alternativa de transporte); • Tendência para o crescimento da quota de uso de TI nas viagens pendulares verificada nos últimos 20 anos; • Tendência para a diminuição da quota de uso de TC nas viagens pendulares verificada nos últimos 20 anos; • Tendência para a diminuição da quota de uso de modos suaves nas viagens pendulares nos últimos 20 anos; • Gestão ineficiente da logística urbana; • Tempos de viagem penalizadores para o TC rodoviário; • Fiscalização ineficiente do estacionamento urbano; • Baixos níveis de procura do TC; • Elevado custo do transporte escolar; • Fraca expressão da utilização TC+TI; • Cobertura territorial e horária do TC tida como Insuficiente; • Integração e complementaridade de serviços TC reduzida ou inexistente; • Informação e comunicação ao passageiro pouco eficaz; • Ausência de integração tarifária; • Ausência de planeamento, gestão e monitorização centralizada do sistema de transportes regional; • Serviços de TC muito dependentes e estruturados na procura escolar; • Desconhecimento generalizado da oferta de TC por parte da população;

Oportunidades	Ameaças
Gerais	
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidação do conceito de sustentabilidade nos documentos orientadores e estratégicos; • Aumento da consciência ambiental e dos benefícios para a saúde do uso de modos suaves; • Desenvolvimento de veículos e da rede de abastecimento para a mobilidade elétrica; • Potencial crescimento do contingente turístico associado ao cicloturismo, turismo sénior e de mobilidade reduzida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Atitude comportamental e resistência face à mudança; • Estatuto social associado ao automóvel; • Diminuição dos recursos financeiros para investimento;
Regionais	
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento do efetivo populacional da região¹; • Aumento da população mais jovem (tipicamente com maior abertura a mudança de hábitos); • Estrutura etária menos envelhecida nos concelhos de maior dimensão populacional; • Principais núcleos urbanos consolidados e compactos, propícios a deslocações em modos suaves; • População flutuante e turística mais do que duplica a população residente em parte significativa do ano, podendo constituir procura suficiente para garantir a viabilidade económica e financeira de serviços de TC; • Principais pólos empregadores associados ao sector público e tendencialmente bem inseridos nos núcleos urbanos; • Investimentos anunciados para a modernização da rede ferroviária; • Investimentos anunciados para os portos de Faro e Portimão; • Atividade hoteleira e turística como fonte de desenvolvimento de biocombustíveis; • Setor agro-alimentar com capacidade para satisfazer as necessidades do setor turístico; • Efeitos económicos e sociais derivados de uma maior mobilidade dos turistas e visitantes; • Custo dos combustíveis dissuasor do uso do TI, ou promotor de maior taxa de ocupação dos veículos; • Capital humano e tecnológico, com a presença da Universidade do Algarve; • Rede existente de espaços de acolhimento empresarial; 	<ul style="list-style-type: none"> • Padrões de povoamento disperso e difuso indutores do uso do automóvel; • Localização de funções também indutoras do uso de automóvel (shoppings, grandes superfícies comerciais e empresariais sem serviço TC); • Taxa de motorização elevada e crescente; • Efeitos da introdução de pagamento de portagens na Via do Infante (A22), em termos económicos, de congestionamento e segurança na restante rede rodoviária; • Envelhecimento da população, com destaque para territórios de baixa densidade; • Pressão sazonal nos meses de verão ligada ao setor turístico (congestionamento e estacionamento); • Aumento do desemprego; • Aumento do índice de envelhecimento; • Baixa densidade populacional; • Grande número de povoamentos de reduzida dimensão; • Clivagem das desigualdades litoral - interior; • Cidades menos atrativas e fenómenos de deslocalização populacional centro - periferia; • Encargos de manutenção da rede viária; • Situações de exclusão social por parte da população não motorizada e residente em aglomerados de menor dimensão; • Procura insuficiente por parte da população residente para garantir a viabilidade económica e financeira de serviços de TC;

¹ Embora as projecções mais recentes apontem para um atenuar ou mesmo inverter deste ciclo de crescimento demográfico, o contingente populacional aumentou em cerca de 48.000 pessoas na última década

censitária, estimando-se uma redução de aproximadamente 1.750 pessoas entre 2011 e 2012.

3.2 Enquadramento da Temática da Mobilidade e Transportes nas Multi-dimensões do Quadro Estratégico Europa 2020

3.2.1. Quadro Atual

3.2.1.1. Investimentos Realizados

Inserido no QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional para o período 2007-2013 e parte da Estratégia de Desenvolvimento da região do Algarve delineada para o mesmo período, o Programa Operacional Regional do Algarve 2007-2013 (PO Algarve 21) conta com o financiamento comunitário FEDER de 175 milhões de euros e encontra-se repartido em eixos prioritários de investimento, como apresentado na Tabela 15.

Face à Programação Financeira de 2007-2013, no final do ano de 2013, o PO Algarve 21 atingia já, na sua globalidade, níveis de compromisso superiores à dotação disponível para o referido período, embora nalgumas áreas as aprovações tivessem ficado aquém do programado. Os montantes das aprovações e respetivas execuções por Eixo Prioritário à data de Dezembro de 2013, encontram-se detalhados na Tabela 16.

Eixo Prioritário	Financiamento Comunitário FEDER (€)	Repartição
EP 1-Competitividade, Inovação e Conhecimento	88.646.031	51%
EP 2-Protecção e Qualificação Ambiental	23.322.055	13%
EP 3-Valorização Territorial e Desenvolvimento Urbano	55.985.850	32%
EP 4-Assistência Técnica	6.998.080	4%
Total	174.952.016	100%

Tabela 15 – Financiamento comunitário FEDER por Eixos Prioritários do PO Algarve 21

Fonte: Programa Operacional Algarve 21

Eixo Prioritário	Aprovações (€)		Execução (€)	
	Investimento/ Custo total elegível	Fundo Comunitário	Investimento/ Custo total elegível	Fundo Comunitário
Eixo Prioritário 1	237.431.776	94.360.439	121.494.396	41.091.370
Eixo Prioritário 2	32.750.847	22.568.273	14.152.262	9.405.395
Eixo Prioritário 3	97.873.911	61.270.974	70.039.399	44.279.525
Eixo Prioritário 4	6.094.815	4.642.021	5.384.092	4.114.994
Total	374.151.349	182.841.707	211.070.149	98.891.284

Tabela 16 – Montante das aprovações e respetivas execuções por Eixo prioritário

Fonte: Programa Operacional Algarve 21

Relativamente ao Eixo Prioritário 3 - “Valorização Territorial e Desenvolvimento Urbano”, das operações aprovadas, no total de 97.873.911 euros de investimento elegível, apenas 26.106.774,86 euros foram destinados à área de intervenção “Acessibilidade e Mobilidade para reforço do Sistema Urbano”, com iniciativas que visam o reforço do sistema urbano através do aumento da acessibilidade e da mobilidade nos diversos concelhos da região. Desses 26,1M euros em aprovações para a Mobilidade, 16.748.574 euros corresponderam ao FEDER (ver quadro abaixo).

No total foram executados 11.094.585 euros relativos ao FEDER até final de 2013, pelo que a taxa de realização do fundo comunitário era de 66,24% naquela data.

Através da Tabela 17 é possível verificar que os montantes disponíveis para operações de Mobilidade Territorial têm vindo a ser aplicados na “construção e beneficiação de infraestruturas rodoviárias”, carecendo de alterações na estratégia de candidatura a investimento noutras áreas convergentes com o horizonte 2020.

Eixo Prioritário	Área de intervenção	Tipologia da Operação	Tipo de Projeto	Montantes Aprovados		Repartição por tipo de projeto
				Investimento Elegível (€)	Fundo Comunitário (€)	
3	Acessibilidade e Mobilidade para Reforço do Sistema Urbano	Mobilidade Territorial	Construção e beneficiação infraestruturas rodoviárias	25 117 434,86	16 105 502,51	96,16%
			Construção de ecovias	939 340,00	610 571,00	3,65%
			Estudos de mobilidade	50 000,00	32 500,00	0,19%
				26 106 774,86	16 748 573,51	100%

Tabela 17 – Montante aprovado por tipologia de projeto na área de Mobilidade e Transportes

Fonte: Programa Operacional Algarve 21

3.2.1.2. Estratégias e modelos definidos

Ao nível da estratégia e num documento mais abrangente de toda a região, o PROT Algarve, no seu capítulo de Transportes e Acessibilidades, define a estratégia a adotar para a região.

Os municípios, de uma forma mais ou menos detalhada, apresentam nos seus PDM a estratégia na área da mobilidade para o seu concelho.

O Algarve Central tem atualmente um estudo em fase final de elaboração, designado Estudo de Mobilidade Interurbana do Algarve Central (EMI), que como o próprio nome indica estuda a mobilidade interurbana. Embora tenha medidas e ações concretas ao nível urbano, apresenta uma visão mais macro do problema.

Não foi até à data construído um modelo integrado para todo o Algarve que incluía todas as infraestruturas e serviços existentes, calibrado com a procura atual, de forma a poderem ser testados cenários alternativos de mudança e avaliados os seus impactos.

A construção de um modelo global deste tipo, com o envolvimento de todos os atores do sistema de mobilidade e transportes da região, tem associado um investimento de dimensão avultada. Este investimento poderá ser equacionado à luz do novo pacote de financiamento para 2014 – 2020.

3.2.2. Estratégia Europa 2020

A União Europeia definiu a Estratégia Europa 2020 como uma estratégia a dez anos e claramente orientada para o crescimento. Esta estratégia “visa não só a saída da crise mas também a revisão do nosso modelo de crescimento e a criação das condições necessárias para obter um tipo diferente de crescimento: um crescimento mais inteligente, sustentável e inclusivo”. Esta estratégia baliza as orientações europeias, nomeadamente o período de financiamento comunitário 2014-2020. Deste modo importa destacar os aspetos mais relevantes da mesma.

Foram definidos cinco grandes objetivos para 2020:

1. Emprego - aumentar para 75% a taxa de emprego na faixa etária dos 20-64 anos
2. I&D - aumentar para 3% do PIB o investimento da UE em I&D
3. Alterações climáticas e sustentabilidade energética - reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em 20% (ou em 30%, se forem reunidas as condições necessárias) relativamente aos níveis registados em 1990; obter 20% da energia a partir de fontes renováveis; e aumentar em 20% a eficiência energética
4. Educação - Reduzir a taxa do abandono escolar precoce para menos de 10% - aumentar para, pelo menos 40% a percentagem da população na faixa etária dos 30-34 anos que possui um diploma do ensino superior
5. Luta contra a pobreza e a exclusão social - reduzir, pelo menos em 20 milhões o número de pessoas em risco ou em situação de pobreza ou de exclusão social

Estes objetivos foram traduzidos em objetivos nacionais. No caso Português, tendo em conta a temática da Mobilidade, importa referir a meta de redução das emissões de CO₂ (1 %), a meta das energias renováveis (31%) e a meta da eficiência energética (redução de 6 Mtep).

O crescimento inteligente visa melhorar os resultados, nomeadamente no que concerne:

- educação (encorajar as pessoas a aprender, estudar e atualizar as suas competências);
- investigação e inovação (criação de novos produtos e serviços que fomentem o crescimento e o emprego e contribuam para dar resposta aos desafios sociais);
- sociedade digital (utilização das tecnologias da informação e da comunicação).

O crescimento inclusivo significa:

- aumentar a taxa de emprego da Europa, criando mais e melhores empregos, especialmente acessíveis às mulheres, aos jovens e aos trabalhadores mais idosos;
- ajudar as pessoas de todas as idades a antecipar e a gerir a mudança investindo na aquisição de competências e na formação;
- modernizar os mercados de trabalho e os sistemas de proteção social;
- assegurar os benefícios do crescimento em todas as regiões da UE.

O crescimento sustentável significa:

- criar uma economia mais competitiva, de baixo teor de carbono e eficiente na utilização sustentável dos recursos;
- proteger o ambiente, reduzir as emissões e impedir a perda da biodiversidade;
- tirar partido da liderança da Europa no desenvolvimento de novas tecnologias ecológicas e de novos métodos de produção;
- criar redes elétricas inteligentes e eficientes;
- tirar partido das redes à escala da UE para que as empresas (especialmente as pequenas empresas da indústria transformadora) disponham de uma vantagem competitiva adicional;
- melhorar o ambiente empresarial, nomeadamente para as PME;
- ajudar os consumidores a fazer escolhas ecológicas com conhecimento de causa.

A temática da mobilidade e acessibilidade está principalmente associada ao crescimento sustentável. Conforme é notório dos itens listados acima, a transição para uma economia de baixo carbono e o uso eficiente de recursos, são claras prioridades. Para tal, deve ser dissociado o crescimento económico da utilização de recursos e energia, nomeadamente reduzindo as emissões de CO₂, promovendo maior segurança energética e reduzindo a intensidade de utilização dos recursos que utilizamos e consumimos.

A Comissão Europeia definiu sete iniciativas emblemáticas, de onde importa destacar **Uma Europa eficiente em termos de recursos** – “destinada a contribuir para dissociar o crescimento económico da utilização dos recursos, assegurar a transição para uma economia hipocarbónica, aumentar a utilização das fontes de energia renováveis, modernizar o setor dos transportes e promover a eficiência energética”.

3.2.2.1. Acordo de Parceria - Portugal 2020

O Acordo de Parceria, denominado Portugal 2020, foi aprovado pela Comissão Europeia em Julho de 2014. Tendo por base esse documento, o Portugal 2020 “ambiciona, consequentemente, realizar um processo virtuoso, onde o crescimento, o emprego e a redução da pobreza terão resultados determinantes no equilíbrio continuado das contas públicas, na redução da dívida e do défice, na evolução favorável das balanças comercial e de pagamentos e na superação dos efeitos sociais e territoriais da crise”. É reconhecido que persistem desequilíbrios estruturais, nomeadamente a insuficiente competitividade e produtividade do tecido económico e da generalidade dos agentes produtivos. O Portugal 2020 visa combater esta situação.

Visa ainda promover a alteração de paradigmas das políticas públicas de desenvolvimento, de onde importa destacar a focalização nos resultados; a concentração num número limitado de domínios de prioridade; o apoio e estímulo aos empreendedores e promotores de investimento; a coordenação e integração de intervenções e de financiamentos; e a otimização da utilização, dos efeitos e dos impactos dos recursos financeiros públicos.

O Portugal 2020 tem como importante alvo o apoio à economia e às empresas. Os mecanismos de atribuição de fundos estão, aliás, orientados nesta direção.

Aliado a este ponto, o Portugal 2020 irá continuar a aposta da **modernização administrativa e capacitação da administração pública**, de modo a contribuir para a melhoria das condições de contexto da atividade empresarial.

A especialização inteligente constitui um elemento-chave da política europeia, no âmbito da I&I, para a concretização dos objetivos de crescimento mais inteligente, sustentável e inclusivo, definidos na estratégia Europa 2020, determinando as opções programáticas e o foco dos financiamentos comunitários no período 2014-2020.

A especialização inteligente visa identificar as características e os ativos exclusivo de cada região e cada país, de modo a reforçar as vantagens competitivas e mobilizar todos os atores, em torno de uma visão futura orientada para o acréscimo da competitividade e inovação.

A matriz de prioridades temáticas distingue entre dois níveis: consolidado, aquele onde Portugal e/ou a região tem posicionamento competitivo revelado através da capacidade instalada e do grau de especialização científica, tecnológica e económica no quadro europeu; e emergente, aquele onde Portugal e/ou a região demonstra potencial de criação de novas lideranças e que pode ser propiciador de mudança estrutural da economia.

No caso do Algarve as prioridades dos Transportes, Mobilidade e Logística não são considerados na Estratégia de Especialização Inteligente. A região aposta e tem como setores/temas consolidadas a economia do mar e o turismo, para além de outras áreas emergentes como as TIC, o Agro-alimentar, a Saúde e as Indústrias Culturais e Criativas.

O crescimento da economia verde deverá beneficiar da aposta em I&I, devendo ser desenvolvidos produtos e processos que possam ser mais eficientes do ponto de vista da utilização dos recursos naturais e dos recursos energéticos, incluindo energias renováveis, ao mesmo tempo que se geram novas oportunidades de negócio. A aposta na ecoinovação e na ecoeficiência também poderá funcionar enquanto catalisador do crescimento da economia verde. Assim, o desenvolvimento de projetos-piloto, aliado a novas tecnologias, nomeadamente de baixa emissão de carbono e eficiência material, permitirão contribuir para o *greening* de diversos setores e atividades. O resultado será o aumento do desempenho ambiental e a sua resiliência, designadamente pela adoção de tecnologias e processos mais limpos, mais eficientes energética e materialmente e com menores emissões poluentes.

A economia azul (economia do mar), de natureza transversal, abarca diversas áreas, sendo que os transportes marítimos, portos e logística, mas também o turismo e lazer, são as áreas mais relevantes no cruzamento da economia azul com as temáticas em análise no presente relatório. Tal como na economia verde, a ligação com investigação e inovação será particularmente relevante em todos os setores ligados à economia azul.

É objetivo claro que Portugal prossiga uma “trajetória de crescimento sustentável assente num modelo de desenvolvimento mais competitivo e resiliente, com menor consumo de recursos naturais e energéticos, e que ao mesmo tempo gere novas oportunidades de emprego, de criação de riqueza e o reforço de conhecimento. Os principais constrangimentos que Portugal ainda enfrenta neste domínio são sintetizados na elevada intensidade energética”. Fica, pois, clara a necessidade de redução do consumo de energia, sendo que o setor dos transportes contribuiu com um terço da energia consumida em Portugal.

São definidos quatro vetores, que são basilares na mobilização dos fundos comunitários:

- i a transição para uma economia de baixo carbono, associada, principalmente, à promoção da eficiência energética e à produção e distribuição de energias renováveis;
- ii a prevenção de riscos e adaptação às alterações climáticas;
- iii a proteção do ambiente e promoção da eficiência de recursos, estruturada em torno das áreas de intervenção: gestão de resíduos; gestão da água (ciclo urbano da água e gestão dos recursos hídricos); gestão, conservação e valorização da biodiversidade; recuperação de passivos ambientais; e qualificação do ambiente urbano;
- iv e a promoção e valorização dos recursos endógenos, numa perspetiva de desenvolvimento de determinados recursos naturais.

É um desígnio claro a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores.

A estratégia para redução da fatura energética no setor dos transportes deverá ter como estratégia a longo prazo a procura de combustíveis alternativos que deve responder às necessidades energéticas de todos os modos de transporte e ser consistente com a estratégia UE 2020, incluindo a descarbonização. No entanto, é referido que as alternativas e os custos variam consoante o modo de transporte e as zonas em causa. Não existe, assim, uma solução única.

Com vista ao aumento da eficiência energética, os FEEL deverão apoiar o desenvolvimento e promoção da rede de mobilidade elétrica, bem como a reconversão e modernização de frotas de transportes coletivos de passageiros em concretização da proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, visando eliminar a dependência dos transportes em relação ao petróleo.

Para além de diversificar as fontes de energia primária, em que assenta a utilização dos transportes, é igualmente necessário que o consumo de energia no setor seja mais sustentável e eficiente. Para tal deve ser explorado o potencial de poupanças que podem ser gerados por via da melhoria dos sistemas de gestão de frotas, de sistemas de gestão de tráfego e pela elaboração de planos de mobilidade, concorrendo para a transferência de passageiros para o transporte coletivo em detrimento do transporte individual.

Esta estratégia irá também contribuir para o cumprimento dos compromissos assumidos pelo Estado Português, no que se refere às emissões de GEE. Conforme referido no Portugal 2020, na década de 90 registou-se um forte crescimento das emissões nacionais de CO₂, a que se seguiu um abrandamento no início dos anos 2000, sendo que essa tendência se inverteu, entre 2005 e 2010, dando-se mesmo um decréscimo de 18,4% das emissões nacionais, em virtude do aumento da produção energética de fonte renovável.

Os investimentos para a promoção da produção de energias renováveis e do aumento da eficiência energética irão contribuir para os compromissos assumidos, referentes às emissões de GEE para os setores não abrangidos pelo Comércio Europeu de Licenças de Emissão (CELE) (ano 2013: -8%; meta 2020: + 1% face a 2005).

O Portugal 2020 assume as diferenças e assimetrias regionais, nomeadamente em domínios como a estrutura demográfica, a densidade populacional, o capital humano, a intensidade de atividades de I&D, a presença e, sobretudo, capacidade de instituições de ensino e investigação, ou infraestruturação do território (redes de transportes e distribuição de energia, etc.). Estas diferenças estão associadas às variedades de perfis de especialização entre regiões.

Refere o Portugal 2020 que a região do Algarve se distingue pelo peso das atividades ligadas ao turismo (em particular, o comércio, a hotelaria e a restauração) e também ao imobiliário e construção, revelando potencial para o incremento das atividades ligadas à agricultura e ao mar.

O papel das áreas urbanas será particularmente relevante, uma vez que são os territórios que mais energia consomem e mais emissões produzem. Assim, as áreas urbanas serão fundamentais na mitigação das alterações climáticas, redução das emissões de CO₂ e até de transição para uma economia de baixo carbono. Para tal será necessário investir na sustentabilidade das cidades, intervindo a múltiplos níveis, incluindo eficiência energética, mobilidade mais ecológica, habitação e regeneração urbana, eficiência no uso dos recursos (água, solo), melhoria da qualidade do ar, etc. tornando estes territórios catalisadores do crescimento verde.

		Domínios transversais	
		Abordagem territorial Reforma da Administração Pública	Reforma Administração Pública
Domínios temáticos	Competitividade e Internacionalização	Objetivos temáticos (OT) centrais:	
		OT 1 - Reforçar a investigação, o desenvolvimento tecnológico e a inovação	
		OT 2 - Melhorar o acesso às TIC, bem como a sua utilização qualidade	
		OT 3 - Reforçar a competitividade das PME e dos setores agrícola das pescas e da aquicultura	
		OT 7 - Promover transportes sustentáveis e eliminar estrangulamentos nas redes de infraestruturas	
	OT 11 - Reforçar a capacidade institucional das autoridades públicas e das partes interessadas e a eficiência da administração pública		
	Inclusão Social e Emprego	OT centrais:	
		OT 8 - Promover a sustentabilidade e a qualidade do emprego e apoiar a mobilidade dos trabalhadores	
		OT 9 - Promover a inclusão social e combater a pobreza e a discriminação	
	Capital Humano	OT central:	
	OT 10 - Investir na educação, na formação e na formação profissional para a aquisição de competências e a aprendizagem ao longo da vida		
	Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos	OT centrais:	
		OT 4 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os sectores	
		OT 5 - Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão dos riscos	
		OT 6 - Preservar e proteger o ambiente e promover a utilização eficiente dos recursos	

Tabela 18 – Matriz de estruturação temática do Portugal 2020

Fonte: Portugal 2020, elaboração própria do consultor

A presente tabela sintetiza a estruturação temática do Portugal 2020. Tendo por base os Objetivos Temáticos (OT) importa fazer algumas notas sobre os OT mais relevantes para as questões da mobilidade e acessibilidade.

No que concerne à sistematização dos constrangimentos do domínio da Competitividade e Internacionalização, os FEEI visam contribuir para resolver a desvantagem competitiva da economia portuguesa em termos de custos de transporte, associada à sua posição geográfica e ao insuficiente desenvolvimento das RTE-T (em particular nos domínios ferroviário e marítimo/portuário). Procura-se reduzir os tempos de transporte. Tal será conseguido através do OT 7.

O OT 2 contribuirá para melhorar o acesso às TIC, bem como a sua utilização e qualidade, nomeadamente através de reforço de disponibilidade de serviços em rede por parte da administração e serviços públicos, contribuindo para

uma melhoria do desempenho das funções de interação do Estado com os cidadãos e com os agentes económicos, bem como através do melhoramento da eficiência interna e da capacidade institucional da Administração Pública. Tal deverá contribuir indiretamente para uma melhor mobilidade e acessibilidade.

O OT 7 visa a “Promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais infraestruturas das redes”. Tendo em conta a posição periférica de Portugal, são particularmente relevantes as ligações internacionais ferroviárias e marítimas e as plataformas logísticas que permitem assegurar maior eficiência nas cadeias de distribuição, aumentando a competitividade das empresas. O sistema ferroviário tem diversos constrangimentos, seja a falta de ligações eficientes internacionais, seja condições técnicas que garantam a competitividade do sistema (p.e. falta de eletrificação).

Sendo certo que os portos do Algarve, bem como a Linha do Algarve têm as suas características, e que os portos algarvios não são os mais relevantes a nível nacional, tal como foi reconhecido pelo Grupo de Trabalho das Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (IEVA), os dois investimentos prioritários localizados no Algarve são relativos à Linha Algarve e aos Portos de Faro e Portimão. Estes projetos foram incluídos no Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas – Horizonte 2014-2020 (PETI3+), no qual foi também incluído o investimento previsto pela ANA no Aeroporto de Faro. A soma de todos os projetos prevê um investimento total de 131 milhões de euros. Assim, e mesmo não tendo o PO Algarve previstas verbas no OT 7, existe no Portugal 2020 a aposta neste vetor, também no Algarve.

É reconhecido o papel das plataformas logísticas como “rótulas de articulação entre os modos marítimo, ferroviário, rodoviário e aéreo, oferecendo um conjunto de serviços de valor acrescentado a toda a cadeia logística”. O Portugal 2020 defende a existência de uma verdadeira rede de plataformas logísticas de âmbito nacional e regional, localizadas nos nós de interceção entre os grandes corredores de transporte de mercadorias, que estão acessíveis a grandes polos. Deste modo existirá concentração de cargas e geração de massa crítica, que justificam infraestruturas de transportes de alta capacidade, permitindo reduzir os custos logísticos das empresas exportadoras.

Serão privilegiados projetos que permitam a ligação das redes Portuguesas às Redes Transeuropeias de Transportes, com prioridade máxima para a candidatura dos projetos ferroviários RTE-T inseridos no Corredor Atlântico.

Estimava o GTIEVA em 50 a 55 milhões de euros as obras a realizar na Linha do Algarve, que é considerada RTE-T, bem como é o Porto de Portimão, com obras orçadas em 5 milhões de euros. Finalmente o Porto de Faro, que não é considerado RTE-T, tem também obras orçadas em 5 milhões de euros. Estes projectos estão previstos no PETI3+, que foi aprovado pelo Governo, na sequência do trabalho do GT IEVA.

A Prioridade de Investimento (PI) 7.1. - Apoio ao espaço único europeu de transportes multimodais, mediante o investimento na rede transeuropeia de transportes (RTE- T) tem financiamento do Fundo de Coesão e terá apenas verba no PO Temático. A PI 7.3. - Desenvolvimento e melhoria de sistemas de transportes ecológicos e de baixo teor de carbono, incluindo as vias navegáveis interiores e o transporte marítimo, os portos e as ligações multimodais, tem apoio do Fundo de Coesão e está concentrado nos PO Temáticos, bem como a PI 7.4. - Desenvolvimento e reabilitação de sistemas ferroviários abrangentes, de elevada qualidade e interoperáveis e promoção de medidas de redução do ruído, ainda que o fundo das PI seja o FEDER.

Como exemplo das principais ações da PI 7.1. temos:

- Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade, intermodalidade e acessos dos sistemas e infraestruturas de transportes e logística inseridas nas RTE-Transportes, primordialmente nos domínios ferroviário, marítimo-portuário, plataformas multimodais e autoestradas do mar;
- Desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas inseridos nas RTE-Transportes.

Como exemplo das principais ações da PI 7.3. temos:

- Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade, intermodalidade e acessos dos sistemas e infraestruturas de transportes e logística com baixas emissões de carbono nos domínios marítimo-portuário; autoestradas do Mar e plataformas logísticas multimodais;
- Apoio a projetos de desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas no transporte marítimo-portuário, autoestradas do mar e plataformas logísticas

Como exemplo das principais ações da PI 7.4. temos:

- Apoio a projetos que promovam o desenvolvimento, a competitividade, a melhoria, a segurança, a sustentabilidade económica e ambiental, a interoperabilidade e intermodalidade dos sistemas e infraestruturas de transportes ferroviários;
- Desenvolvimento de sistemas inteligentes e de informação, de gestão de tráfego, de segurança e de gestão de cadeias logísticas no transporte ferroviário.

Tendo por base estas PI do OT 7, espera-se que o resultado seja a melhoria da conectividade de Portugal com o resto da Europa e do Mundo, reduzindo os custos das empresas. Espera-se igualmente aumentar a eficiência do sistema portuário.

A intervenção no domínio temático Competitividade e Internacionalização, para além de traduzir fortes sinergias entre os diversos objetivos temáticos, apresenta também sinergias relevantes com intervenções noutros domínios e objetivos temáticos, mais especificamente (destacando os mais relevantes):

- *Com o domínio da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, primordialmente com os seus objetivos temáticos: 6 – Preservação e proteção do ambiente e promoção da utilização eficiente dos recursos – essencialmente na perspetiva que a promoção da competitividade e internacionalização da economia portuguesa no seu conjunto e das suas regiões em particular, visa promover um melhor aproveitamento dos recursos naturais, históricos, culturais e arquitetónicos de elevada valia e potencial económico de que o país dispõe, nomeadamente ao nível do Turismo; e 4 – Apoio à transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores – pela relevância do contributo dos investimentos nas empresas (eco eficiência, eco inovação, I&D associada em resposta a desafios sociais, etc.) em estratégias de baixo carbono e eficiência energética, assim como ao nível do empreendedorismo em domínios emergentes (nomeadamente no âmbito da “economia verde”);*
- *Com os objetivos temáticos 4 e 7 - Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores e promover transportes sustentáveis e eliminar estrangulamentos nas redes de infraestruturas – em virtude da especial contribuição do setor transportes para o desequilíbrio da balança carbónica e energética nacional.*

In Portugal 2020

Os anexos II e III do Portugal 2020 apresentam o quadro síntese da intervenção dos diversos PO nos diferentes domínios por OT e PI ou prioridade FEADER, e quadro síntese da delimitação de áreas de intervenção entre os PO Temáticos e os PO regionais (apenas Norte, Centro e Alentejo), respetivamente.

Relativamente aos objetivos temáticos do domínio Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, estes visam resolver os constrangimentos e potencialidade identificados e já descritos anteriormente. Assim:

Os investimentos a concretizar, no período de programação 2014-2020, devem estar orientados para o crescimento sustentável e para a promoção de um modelo de desenvolvimento sustentável que promova uma economia de baixo carbono e integre a eficiência na utilização de recursos, a proteção do ambiente e a prevenção de riscos e adaptação às alterações climáticas, sendo estruturadas em torno de três objetivos temáticos::

Objetivo Temático 4 - *Apoiar a transição para uma economia de baixo teor de carbono em todos os setores*

Objetivo Temático 5 - *Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão dos riscos*

Objetivo Temático 6 – *Preservar e proteger o ambiente e promover a utilização eficiente dos recursos*

In Portugal 2020

O OT 4 está focado no quadro das metas europeias do 20-20-20 e atuará em diferentes frentes:

- do lado da procura, atuando na alteração dos padrões de consumo energético em Portugal, quer pela diminuição do consumo de energia e pela promoção da eficiência energética, quer pela diversificação de fontes de energia com reduzidas emissões de carbono, envolvendo o setor público, empresas, com relevância para o setor dos transportes, nomeadamente rodoviários, e ainda os cidadãos;*
- do lado da oferta, potenciando o desenvolvimento de tecnologias mais limpas e a produção de energia com recurso a fontes de energia renováveis de acordo com o princípio da racionalidade económica, apenas atuando no caso de tecnologias emergentes ou pouco disseminadas e testadas (incluindo sempre que necessário a vertente de integração na rede). Serão também apoiados projetos piloto de armazenamento de energia;*

In Portugal 2020

Esta área de intervenção, de âmbito nacional, apoiará o desenvolvimento de projetos de energia renovável, diversificando as fontes de energias e aproveitando o potencial energético endógeno.

Será promovida a mobilidade urbana com estratégias de baixa emissão de carbono para todos os tipos de territórios através do desenvolvimento de planos integrados de mobilidade sustentável, essencialmente suportadas em medidas, promovidas pelos PO Regionais.

Será também promovida a mobilidade sustentável e com baixa emissão de carbono, nomeadamente:

- apoiando a implementação de medidas de eficiência energética e racionalizando os consumos nos transportes públicos de passageiros;
- promovendo a utilização de transportes ecológicos e a eficiência energética na mobilidade da administração pública, bem como das respetivas redes no caso da mobilidade elétrica, medida que será apoiada através do PO Temático.

As PI 4.1. (Promoção da produção e distribuição de energia proveniente de fontes renováveis) e 4.4 (Desenvolvimento e implantação de sistemas inteligentes de energia) têm apoio do Fundo de Coesão através do PO Temático. A PI 4.2. (Promoção da eficiência energética e da utilização das energias renováveis nas empresas) tem como fundo o FEDER. Finalmente as PI 4.3 (Concessão de apoio à eficiência energética, à gestão inteligente da energia e à utilização das energias renováveis nas infraestruturas públicas, nomeadamente nos edifícios públicos e no setor da habitação) e 4.5 (Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação das alterações climáticas) tem financiamento do Fundo de Coesão (PO Temático) e FEDER (PORegional).

Como exemplo das principais ações da PI 4.2. temos:

- Apoio a tecnologias e sistemas energeticamente eficientes ligadas aos processos produtivos, incluindo o apoio a tecnologias de produção de energia de base renovável para auto-consumo;
- Sistemas de gestão de energia (e de frotas).

Como exemplo das principais ações da PI 4.5. temos:

- Elaboração de planos de mobilidade para as áreas metropolitanas, municipais ou intermunicipais;
- Promoção da mobilidade inteligente;
- Apoio à eficiência energética no setor dos transportes públicos de passageiros;
- Apoio à conversão de veículos para o uso de fontes de energia de baixo carbono nos transportes públicos de passageiros.
- Desenvolvimento da mobilidade elétrica - promoção, desenvolvimento e atualização tecnológica da infraestrutura.

O OT 6 - Preservar e proteger o ambiente e promover a utilização eficiente dos recursos – tem diversos objetivos específicos, de onde importa destacar:

- regenerar os passivos ambientais, nomeadamente as instalações industriais e mineiras, quer através da descontaminação dos solos, quer pela sua regeneração e reutilização, mitigando os efeitos sobre o ambiente, nomeadamente no meio hídrico, qualidade do ar e saúde pública;
- promover a qualidade ambiental urbanística e paisagística dos aglomerados urbanos

Importa destacar a PI 6.5. - A adoção de medidas destinadas a melhorar o ambiente urbano, a revitalizar as cidades, recuperar e descontaminar zonas industriais abandonadas, incluindo zonas de reconversão, a reduzir a poluição do ar e a promover medidas de redução de ruído, onde existem exemplos das principais ações que têm ligação direta ou indireta com a temática da mobilidade:

- Promoção da reutilização/reurbanização de espaços industriais abandonados;
- Estudos e cartas municipais de qualidade urbana (ruído);
- Qualificação do espaço público e do edificado integrado em áreas de regeneração e revitalização urbana;
- Desenvolvimento de experiências inovadoras e de ações piloto no âmbito do desenvolvimento urbano sustentável.

A PI 6.5 tem apoio do Fundo de Coesão (PO Temático) e FEDER (PORegional), sendo as ações descritas anteriormente garantidas nos PO Regionais.

Conforme já referido anteriormente, existem articulações entre os vários OT. Na tabela 19 é apresentada a repartição indicativa dos FEEI por objetivo temático a nível nacional:

De acordo com o Portugal 2020 o processo de transição para um novo modelo económico permitirá:

- viabilizar novas fontes de rendimento e de emprego;
- reduzir as emissões de carbono;
- promover a redução da pobreza e promover maior equidade.

Esta questão não se esgota no domínio temático da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos, sendo também assegurada pelos outros domínios temáticos.

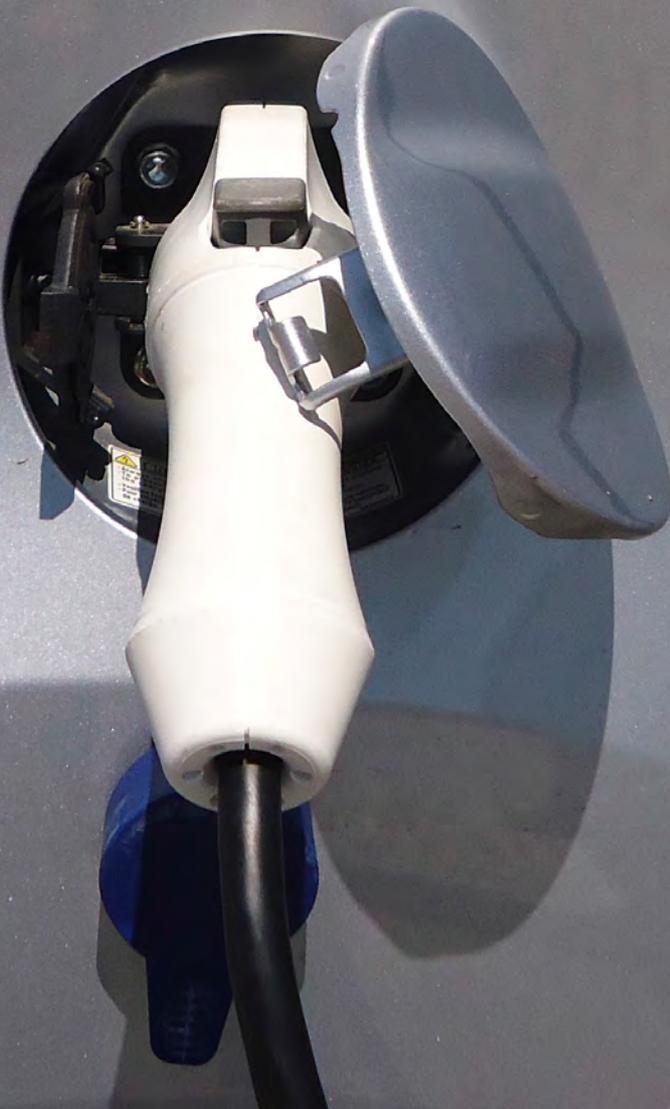
OT	Objetivos	FEDER	FSE	FdC	FEDER	FEDER	FSE	FdC	FEDER	FEAMP	TOTAL
OT1	Reforçar a investigação, o desenvolvimento tecnológico e a inovação	2.328.812.052									2.328.812.052
OT2	Melhorar o acesso às tecnologias da informação e da comunicação, bem como a sua utilização e qualidade	294.924.687									294.924.687
OT3	Reforçar a competitividade das pequenas e médias empresas e dos sectores agrícola (para o FEADER), das pescas e da aquicultura (para o FEAMP)	4.509.808.033							1.285.653.348	214.228.847	6.009.690.228
OT4	Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os sectores	833.114.998		757.000.000					391.187.629	11.000.000	1.992.302.627
OT5	Promover a adaptação às alterações climáticas e a prevenção e gestão de riscos	31.800.000		401.242.164					757.242.145		1.190.284.309
OT6	Proteger o ambiente e promover a eficiência dos recursos	791.020.771		1.045.000.000					1.115.105.448	106.781.617	3.057.907.836
OT7	Promover transportes sustentáveis e eliminar os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas	236.113.500		609.000.000							854.113.500
OT8	Promover o emprego e apoiar a mobilidade laboral	152.000.000	1.692.026.507						22.645.490	37.000.000	1.903.671.997
OT9	Promover a inclusão social e combater a pobreza	529.821.585	3.845.767.381						408.982.493		2.569.594.076
OT10	Investir no ensino, nas competências e na aprendizagem ao longo da vida	481.488.271	481.488.271								4.327.255.652
OT11	Reforçar a capacidade institucional e uma administração pública eficiente		249.696.283								249.696.283
AT	Assistência técnica	468.910.000	128.252.100	49.500.000					76.971.821	23.475.000	747.108.921
RUP	Utilização da dotação específica das regiões ultraperiféricas no âmbito das alíneas b) e c) do n.º 1 e do n.º do art.º 12.º do Regulamento FEDER	115.681.815									115.681.815
Subtotal FEEI		10.773.495.712	7.546.532.269	2.861.742.164					4.057.788.374	392.485.464	25.632.043.983
IEJ											160.772.169
Total		10.773.495.712	7.546.532.269	2.861.742.164					4.057.788.374	392.485.464	25.792.816.152

Unid.: euros

Tabela 19 - Repartição indicativa dos FEEI por objetivo temático a nível nacional

Fonte: Portugal 2020

Full Electric



3.2.2.2. PO Temático da Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos

O Programa Operacional Temático “Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos” (POSEUR) é um dos PO Temáticos, conforme foi referido na análise do Portugal 2020.

O POSEUR está articulado com o Portugal 2020 e reforça a ideia de desenvolver uma estratégia consistente a longo prazo para os combustíveis alternativos que responda às necessidades energéticas dos diferentes modos do transporte e que promova a descarbonização da economia, em alinhamento com o definido na estratégia UE 2020.

Alerta, no entanto, que as alternativas disponíveis e os respetivos custos diferem consoante o modo de transporte, devendo ser produzido um modelo flexível, capaz de dar resposta às características dos diferentes modos de transporte.

No âmbito do POSEUR importa destacar o Eixo prioritário 1: Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores, apontando como áreas prioritárias:

- Produção e distribuição de fontes de energia renováveis;
- Eficiência e diversificação energéticas nas infraestruturas públicas;
- Eficiência e diversificação energética nas habitações (particulares)
- Sistemas de distribuição inteligentes;
- Mobilidade ecológica e com baixa emissão de carbono.

Estes objetivos estão intimamente associados ao alcance das metas traçadas no quadro das metas europeias traçadas para 2020, nomeadamente a redução do consumo de energia primária em 20%, tendo sido estabelecido a nível nacional um objetivo mais ambicioso de 25%, sendo a meta específica para a Administração Pública de 30%. Pretende-se ainda atingir, no horizonte de 2020, 31% do consumo final bruto de energia associado a fontes de energias renováveis (FER), com uma meta específica para o setor dos transportes (10% da energia utilizada);

A PI 4.5. - Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação. Esta PI tem dois objetivos específicos que são descritos em seguida.

Objetivo específico 1 - Apoio à implementação de medidas de eficiência energética e à racionalização dos consumos nos transportes.

Tendo em conta o elevado consumo energético e visando a diminuição das emissões de CO₂, em articulação com a diversificação das fontes energéticas no setor dos transportes, é fundamental a promoção de sistemas de transportes com baixas emissões de carbono, seja para a sustentável utilização dos recursos, seja para o desenvolvimento económico e para a melhoria das condições de vida das populações. Assim a prossecução destes objetivos irá concentrar-se no apoio à implementação de medidas de eficiência energética e racionalização dos consumos nos transportes públicos de passageiros.

O indicador escolhido para monitorizar este objetivo é Poupança de energia primária nas frotas de transportes públicos, que em 2012 era de 0,9 %, e tem como meta para 2022, 1,4%.

Objetivo específico 2 – Apoio à promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável

Para além do referido no anterior objetivo específico, Portugal está aquém da penetração de veículos elétricos, que apresentam óbvias vantagens a nível ambiental. Deste modo a prossecução destes objetivos irá concentrar-se na implementação de medidas de promoção da utilização de transportes ecológicos e da eficiência energética na mobilidade, além das respetivas redes, no caso da mobilidade elétrica.

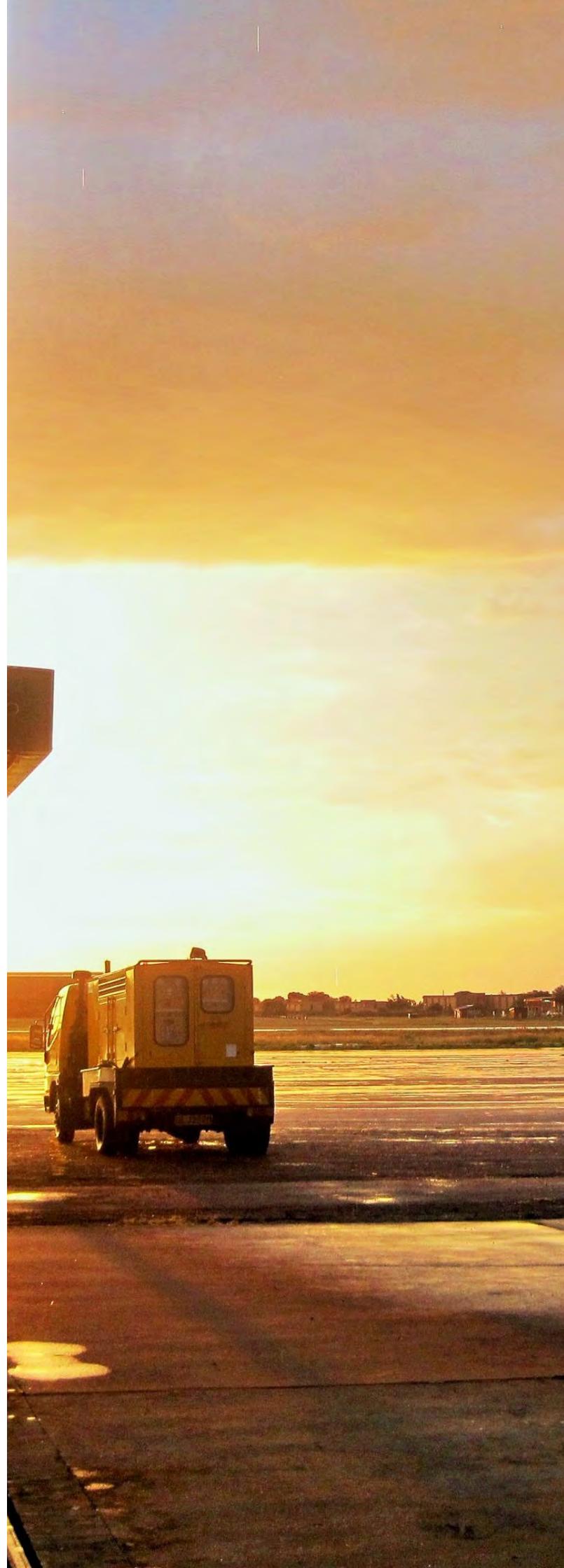
O indicador escolhido para monitorizar este objetivo é número de veículos elétricos, que em 2013 tinha o valor de 456, e tem como meta para 2022/2023 - 33.663.

Como exemplo dos tipos de ações a financiar, referia-se:

- sensibilização para a mobilidade ecológica e a adoção de boas práticas;
- utilização de transportes e soluções de mobilidade energeticamente mais eficientes;
- campanhas de incentivo à utilização de transporte ferroviário de passageiros e de outros transportes públicos de passageiros;
- apoio ao investimento em equipamentos de enchimento de pneus a nitrogénio destinado em exclusivo para o transporte público coletivo de passageiros;
- promoção da ecocondução;
- postos de enchimento de gás natural para os transportes públicos coletivos de passageiros;
- aquisição e conversão de veículos que utilizem fontes de combustíveis mais limpas;
- atualização tecnológica dos postos de carregamento elétricos públicos através da adaptação de pontos de carregamento públicos para fichas normalizadas e comuns a toda a UE;
- alargamento da rede de pontos de carregamento públicos em espaços de acesso público;
- lançamento de medidas e ações de promoção nacional da mobilidade elétrica.

Os grupos-alvo associados aos investimentos são as empresas de transporte público de passageiros, os utilizadores de carros elétricos, os utilizadores de transportes públicos. Os principais beneficiários são as empresas de transportes públicos de passageiros, a entidade gestora da rede da mobilidade elétrica, e os operadores da mobilidade elétrica.

Como Indicadores de realização por prioridade de investimento temos a “redução de energia gasta no setor dos transportes” e a o “número de pontos de carregamento”, sendo as metas para 2023, 8000 tep de redução de consumo de energia primária e a existência de 800 pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica.



3.2.2.3. PO Algarve – CRESC 2020

A região do Algarve é considerada como região em transição, o que significa um envelope financeiro mais reduzido do que a maior parte das regiões portuguesas, pese o facto de ainda subsistirem problemas e constrangimentos a resolver na região. O Diagnóstico “Algarve Preparar o Futuro” resume a situação regional. Importa destacar da Síntese do Diagnóstico prospetivo (Crescimento Inteligente, Sustentável e Inclusivo) os pontos que têm ligação à temática da Mobilidade e Acessibilidade. São referidos como constrangimentos chave do Crescimento Sustentável:

- Insuficiente oferta de serviços de transportes públicos, da rede regional ferroviária e da implementação de sistemas intermodais;
- Subaproveitamento dos portos comerciais de Faro e Portimão;
- Problemas financeiros e de articulação das entidades envolvidas no setor dos transportes dificultam a concretização do metro de superfície na zona central do Algarve;
- Deficiente rede de ciclovias intraurbanas – vias dedicadas.

Existem outros constrangimentos, quer ao nível do sistema urbano, quer ao nível da competitividade das empresas, que têm ligação com mobilidade de pessoas e empresas.

Desafios Regionais ao Crescimento Inteligente:

- *Reforço da competitividade, qualidade e atratividade do turismo algarvio*
- *Dinamização da economia do mar de forma inovadora e sustentável*
- *Desenvolvimento tecnológico das empresas, em particular nas áreas prioritárias/clusters da RIS3*
- *Inovação e modernização empresarial*

Desafios Regionais ao Crescimento Sustentável:

- *Promoção da eficiência energética*
- *Melhoria do ambiente urbano*
- *Otimização dos sistemas de águas e resíduos*
- *Prevenção de riscos decorrentes de alterações climáticas*
- *Proteção e qualificação de recursos ambientais*
- *Promoção do transporte ambientalmente sustentável*
- *Revitalização do mundo rural de forma a aumentar o contributo das zonas de baixa densidade para a economia regional*

Desafios Regionais ao Crescimento Inclusivo:

- *Aumento da empregabilidade através da qualificação dos jovens e de atualização de aptidões e competências de ativos*
- *Promoção do empreendedorismo e da criação de emprego*
- *Dinamização da economia social*

Desafios Regionais à Capacitação:

- *Incremento das capacidades institucionais e técnicas dos atores públicos regionais*

in Diagnóstico “Algarve Preparar o Futuro”

Dos desafios aqui apresentados, fica claro que o aumento da competitividade, qualidade e atratividade do turismo algarvio, a promoção de uma maior eficiência energética, a promoção de transportes sustentáveis e o incremento das capacidades institucionais e técnicas dos atores públicos regionais, são particularmente relevantes na temática da mobilidade e acessibilidades.

O PO Algarve – CRESCE Algarve 2020 (Região Competitiva, Resiliente, Empreendedora e Sustentável com base na valorização do Conhecimento) visa concretizar, no período 2014-2020, uma resposta ativa aos constrangimentos e desafios identificados. Sendo certo que o PO Algarve só abrange parte das PI no seu PO e que outras PI são abordadas nos PO Temáticos, importa resumidamente listar os objetivos e ações previstas que têm ligação com a área da mobilidade.

O PO Algarve assenta em cinco pilares:

- Inovação e Diversificação
- Competitividade Internacional
- Valorização Territorial
- Coesão e Inclusão
- Capacitação para a Empregabilidade

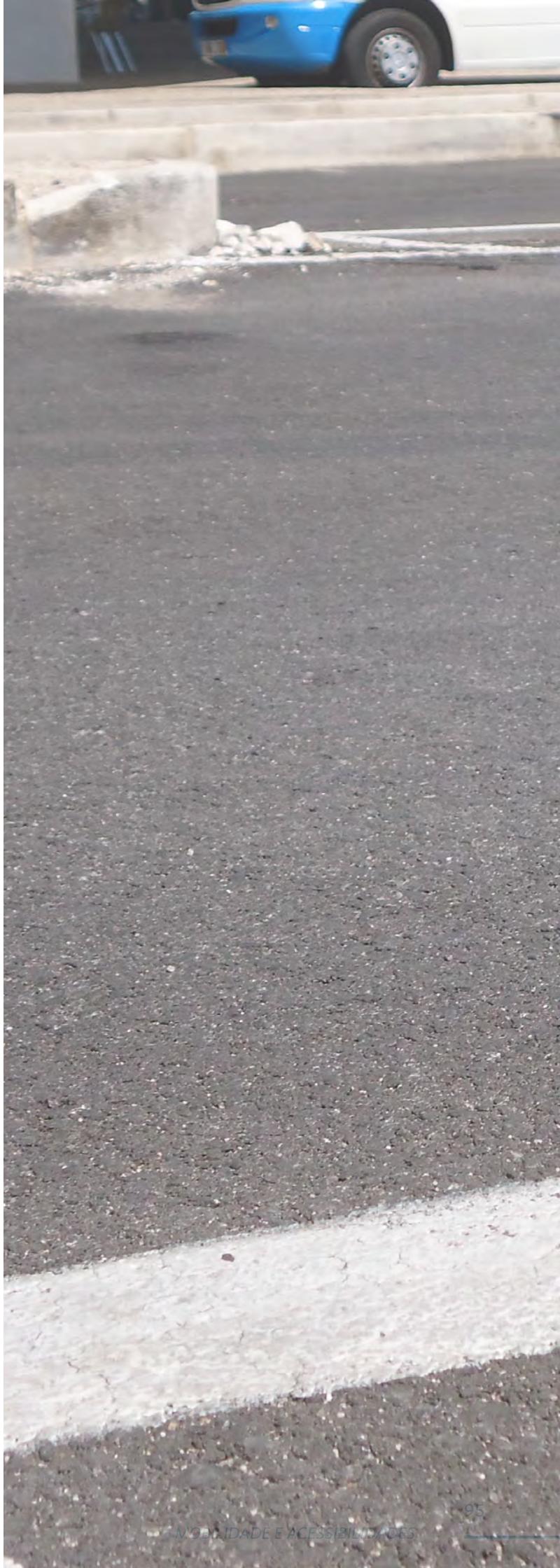
Várias das PI previstas no Acordo de Parceria e também no PO Algarve têm ligação, mesmo que apenas indireta, com a temática da Mobilidade e Acessibilidade. Iremos focar no presente relatório apenas as PI que têm ligação direta. As restantes PI, nomeadamente as relacionadas com o emprego e com a competitividade têm uma relação relevante com o sistema de mobilidade. Importa ainda referir que, pese o OT 7 (Promover transportes sustentáveis e eliminar estrangulamentos nas redes infraestruturas) seja relevante para a mobilidade, este não está previsto no PO Algarve, mas no PO Temático, sendo por isso relevante o trabalho de potenciar essa via de financiamento, para além do PO regional. O próprio PO reconhece que “as áreas em que o Programa Operacional Regional apresenta uma afetação financeira nula (OT 5 e 7) ou inferior ao desejável, face às carências da Região (OT 4 e 6) serão completados com intervenções previstas no PO Temático “Sustentabilidade e Eficiência no uso dos Recursos”, financiadas para o conjunto do território nacional.” Assim, e tendo em conta as PI mais relevantes, importa focar a análise nas PI 4.2., 4.5 e 6.5, que serão desenvolvidas no ponto seguinte.

PI 4.2. - Promoção da eficiência energética e da utilização das energias renováveis nas empresas.

PI 4.5. - A promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente, as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação.

PI 6.5. - Ações para melhorar a qualidade do ambiente urbano, (...) a regeneração de instalações industriais abandonadas e a redução da poluição do ar, visa promover a qualidade ambiental, urbanística e paisagística do território enquanto fator distintivo.

Desejavelmente, devem as propostas e ações a apoiar nestas PI articularem-se com outras PI ligadas e apoiáveis pelo Fundo Social Europeu.



3.2.3. Identificação das prioridades de investimento convergentes com o período 2014-2020

Tendo por base as propostas do Acordo de Parceria e do PO Algarve, são sugeridas pequenas alterações e novos exemplos de ações para as PI mais relevantes. Assim, na PI 4.2. é positivo o exemplo prático das frotas das empresas uma vez que pelas primeiras reações das empresas, estas estão abertas à modernização das frotas e à consequente redução de consumo energético, com óbvias vantagens nos custos de exploração.

A PI 4.2. apresenta como exemplos de ações a apoiar:

- Realização de auditorias energéticas e apoio à elaboração de Planos de Racionalização dos Consumos de Energia (PREN), desde que consubstanciadas na implementação dos investimentos em eficiência energética decorrente desses mesmos planos;
- Projetos integrados de eficiência energética aplicados ao processo produtivo que incluam medidas tecnológicas de baixo carbono como a atuação tecnológica sobre motores elétricos, produção de calor e frio, iluminação e outras medidas para a eficiência energética dos processos industriais;
- Tecnologias de produção de energia de base renovável para auto-consumo, desde que previstas no projeto integrado;
- Projetos integrados de eficiência energética no setor dos serviços (equipamentos eficientes, iluminação eficiente e janela eficiente, isolamento eficiente, de calor verde e de apoio a sistema de gestão energética em edifícios de serviços e ao solar térmico);

No caso de transportes de mercadorias poderão ser apoiadas as renovações ou conversões de frotas de veículos de transporte de mercadorias para utilização de energias menos poluentes;

A PI 4.5 visa, e bem, estimular iniciativas direcionadas para a redução de emissões CO₂ e promover a descarbonização da economia e da sociedade, apoiando o desenvolvimento de modelos e sistemas de transportes ecológicos com baixo teor de carbono, e novos padrões de consumo energético.

A PI 4.5. apoia as seguintes ações:

- o investimento em transporte público coletivo de passageiros (excluindo a aquisição de material circulante) e nos modos suaves (designadamente bicicleta para uso público, sempre que não se encontrem respostas no mercado) e nas ciclovias ou vias pedonais, excluindo as que tenham fins de lazer como objetivo principal;
- o reforço da integração tarifária multimodal para os transportes públicos e a melhoria das soluções de bilhética integrada;
- a melhoria da eficiência da rede de interfaces, tendo em especial atenção, nomeadamente, a qualidade do serviço prestado, as suas acessibilidades, a sua organização funcional e a sua inserção urbana no território, tendo em vista o reforço da utilização do transporte público e dos modos suaves;
- a estruturação de corredores urbanos de procura elevada, nomeadamente, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves, criando corredores de oferta “em sítio próprio”;
- a adoção de sistemas de informação aos utilizadores em tempo real;
- sistemas de gestão e informação para soluções inovadoras e experimentais de transporte adequadas à articulação entre aos territórios urbanos e os territórios de baixa densidade populacional, incluindo para as soluções flexíveis de transporte com utilização de formas de energia menos poluentes e os respetivos sistemas de gestão.

As ações propostas devem estar incluídas em Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e visam, por um lado, reduzir as emissões de CO₂ e promover a descarbonização das atividades sociais e económicas, dinamizando sistemas de mobilidade urbana mais sustentáveis e novos padrões de consumo energético e, por outro, promover a adoção de tecnologias e fontes de energia mais sustentáveis e eficientes.



04

**Definição do modelo
de mobilidade regional**



A definição do modelo de mobilidade regional foi suportada na construção de um cenário que reflete a incerteza das principais variáveis que influenciam a mobilidade. Foi assim estabelecida uma visão objetiva e clara do futuro pretendido em termos de deslocações, construindo um referencial para o alinhamento dos princípios estratégicos de base que orientarão as intervenções no sistema de mobilidade e transportes deste território. O cenário desenvolvido permitiu avaliar a robustez das propostas face as alternativas possíveis de futuro. A melhoria do desempenho operacional do sistema de mobilidade num determinado território, contribuirá decisivamente para a qualidade do ambiente urbano, nas diversas vertentes em que possa vir a ser analisado.

Um sistema de mobilidade que, satisfazendo as necessidades de acessibilidade, permita minimizar o consumo de energia associado às deslocações de pessoas e de mercadorias, é certamente aquele que promove a intermodalidade e a existência de um equilíbrio entre os diversos serviços de transportes. Efetivamente, em períodos e eixos de elevada procura, os serviços de transporte coletivo são mais eficientes do ponto de vista energético que um sistema unicamente dependente, ou primordialmente assente, no transporte individual. No entanto, em período noturno em zonas de baixa procura, face à sua baixa taxa

de ocupação, os serviços de transporte coletivo convencionais acabam por induzir consumos energéticos e de emissão de GEE superiores aos do transporte individual.

Não obstante, para assegurar a competitividade dos serviços de transporte coletivo, estes devem estar operacionais em períodos e eixos de baixa procura, devendo ser criados pontos de rebatimentos para o interface eficiente entre os diversos serviços de transporte. Neste contexto, em zonas e períodos de charneira, dever-se-á equacionar o desenvolvimento de sistemas de transporte flexível que, a pedido ou não, permitam satisfazer as necessidades de mobilidade de todos quantos não disponham de viatura própria para assegurar as suas deslocações.

A rede de serviços de transporte público deve adequar-se, em todas as suas vertentes funcionais, operacionais e até no que respeita ao modelo de negócio, à natureza da procura e tipologias de tráfego. O modelo de mobilidade regional desenvolvido tem como linhas condutoras as orientações do horizonte 2020, em particular uma economia de baixo carbono, baseada em deslocações mais curtas, mais rápidas e em modos de transporte mais amigáveis do ambiente, eliminando ou minimizando os pontos fracos identificados no diagnóstico da situação atual e maximizando as oportunidades identificadas.

Desenvolver o conceito de "Sistema Integrado de Mobilidade"	Implementar bilhética integrada com o conceito de Sistema de Mobilidade	Promover a Intermodalidade com vista à redução de consumos energéticos
Desenvolver Redes de Transporte Coletivo nos principais eixos de procura	Desenvolver sistemas de informação ao público com recurso às novas tecnologias	Promover a utilização de Modos Suaves em todo ou parte de um percurso
Restringir a utilização do TI nos centros urbanos	Estimular a criação formal ou informal de Carpooling e desenvolver o conceito de Carsharing	Otimizar os serviços de Transporte Escolar ao nível supra municipal com articulação de outras necessidades da população
Promover Serviços de Transporte Flexível ou a Pedido em territórios de menor procura	Otimizar a logística urbana e regional	Apoiar a transição de frotas para veículos mais amigos do ambiente

Figura 55 – Conceitos chave do Modelo de Mobilidade

O modelo de mobilidade regional foi definido em horizontes temporais faseados e construído à luz das prioridades estratégicas para a Europa 2020, permitindo a credibi-

lidade estratégica para Portugal na aplicação de Fundos Comunitários, como ilustrado na Figura 56.

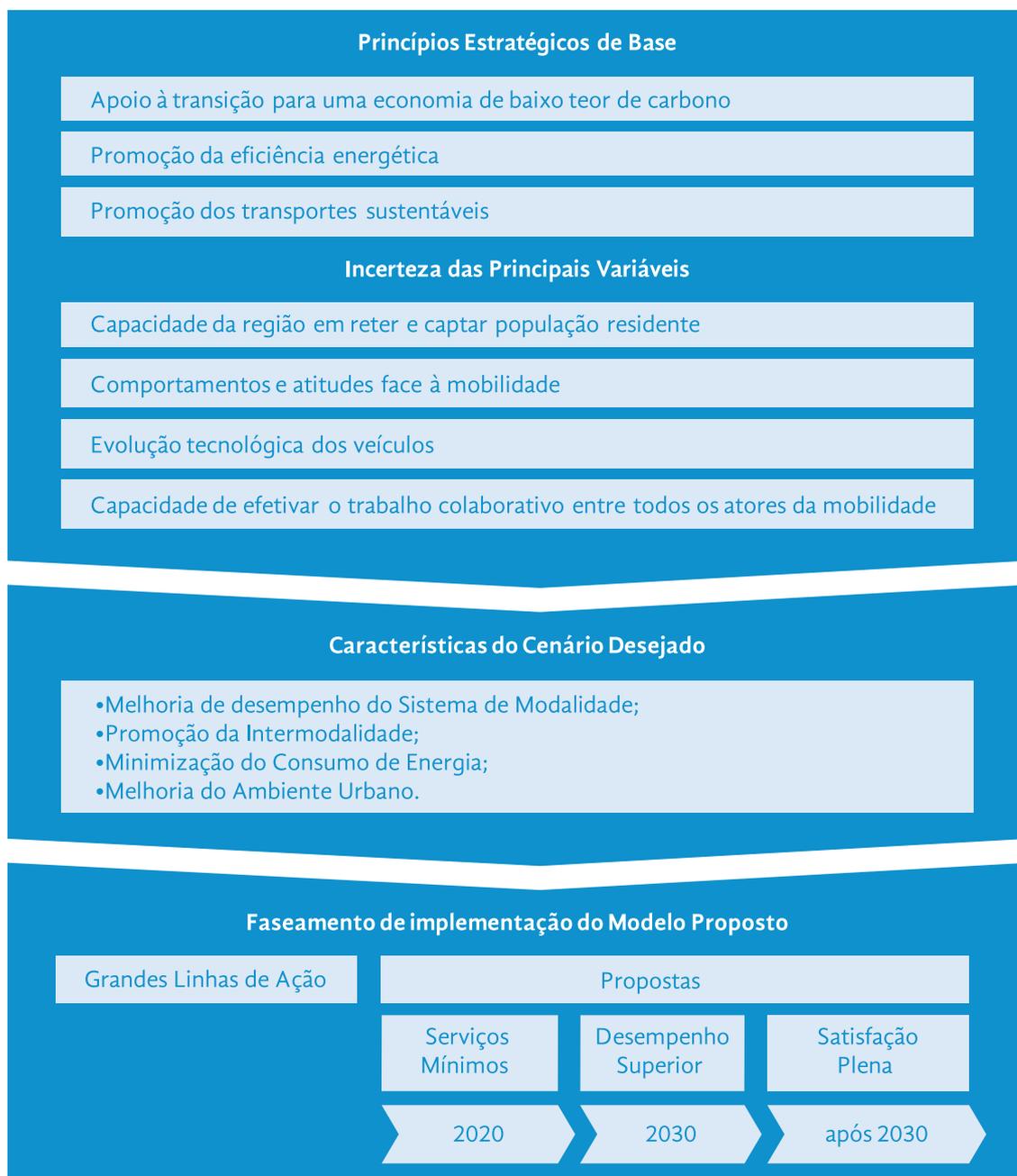


Figura 56 – Conceito de Modelo de Mobilidade a implementar

Para a concretização plena do Modelo de Mobilidade concebido definiram-se seis grandes linhas orientadoras, designadamente:

- A - Organização do Sistema de Transporte Coletivo;
- B - Utilização da linha ferroviária como eixo estruturante de transporte coletivo;
- C - Criação de interfaces de transporte;
- D - Alteração da repartição modal das deslocações;
- E - Incentivo à aquisição de veículos menos poluentes;
- F - Otimização da cadeia logística

Para estas Linhas de Ação, foram definidas Propostas de Implementação faseadas em 3 horizontes temporais:

- Serviços Mínimos – a atingir até 2020;
- Desempenho Superior – a atingir até 2030;
- Satisfação Plena – a atingir após 2030.

Cada Linha de Ação terá uma ou mais propostas que decorrerão ao longo dos três horizontes temporais de desenvolvimento do Modelo.

O modelo de mobilidade será assim capaz de responder às necessidades correntes e futuras de todas as atividades da região, permitindo o seu desenvolvimento e funcionando como um catalisador económico e agente minimizador dos impactos ambientais, sendo promotor da sustentabilidade do território.

Desta forma apresentam-se no ponto seguinte e de modo desagregado para cada Linha de Ação, as propostas para alcançar os objetivos de um modelo sustentável, com soluções que permitirão implementar a estratégia de mobilidade, tendo em consideração os diferentes subsistemas e as respetivas sinergias com o ordenamento do território e com a qualidade do ambiente.

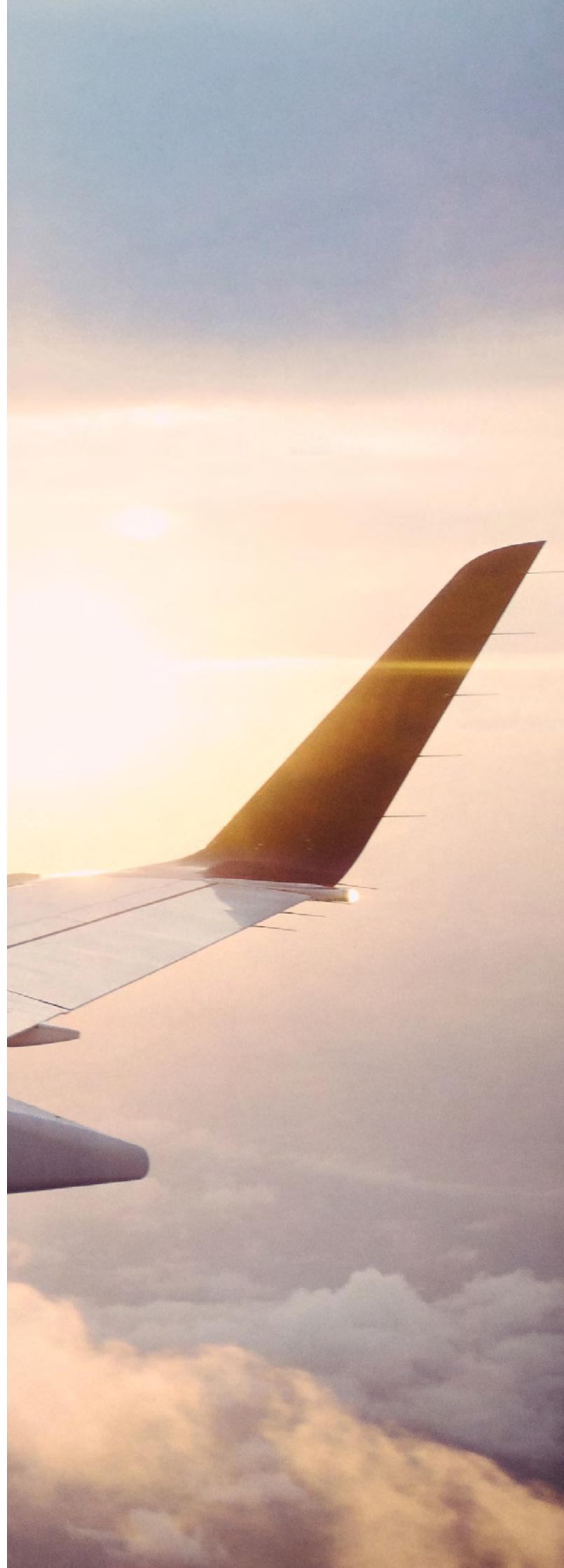
Tal como é filosofia do novo período de programação dos fundos comunitários, o desenvolvimento de intervenções integradas é privilegiado. Deste modo várias das propostas aqui apresentadas devem contribuir para vários âmbitos e envolver diversas temáticas, da formação à vertente social, entre outras.

A mobilidade tem um papel fundamental na Baixa Densidade, seja para quem lá vive ou trabalha, seja para que os produtos necessários cheguem aos habitantes, mas também para que os produtos aí produzidos cheguem ao mercado e consumidor final de outras áreas do Algarve, de Portugal ou fora dele.

Os sistemas urbanos concentram uma parte relevante da população. Mesmo que as cidades algarvias não possuam uma dimensão comparável a outras cidades europeias, é nestas áreas que deve existir um trabalho ativo na procura de soluções para a mobilidade e, principalmente, na mudança de paradigma relativa a ela. Estas questões, articuladas com os processos de revisão dos PDM dos municípios algarvios, é por isso fundamental.

A mobilidade tem de estar no topo das questões relevantes, nomeadamente quando não deverão existir expansões urbanas como no passado. Assim, importa recuperar e regenerar o existente e contribuir para um modelo de mobilidade diferente do que ocorre hoje diariamente nas cidades algarvias.

As fichas seguintes visam apresentar com mais detalhe as propostas desenvolvidas e contribuir para que a região Algarvia, através dos seus vários atores (públicos e privados), consiga potenciar os Fundos Europeus, nomeadamente os que ocorrem exclusivamente nos PO temáticos e, por isso, com concorrência das várias regiões portuguesas. Na mobilidade, a competição por parte do Fundo de Coesão, através do POSEUR, p.e., é particularmente relevante.



4.2 Propostas de Intervenção

O resultado da aplicação da metodologia escolhida originou um conjunto de soluções para o modelo de mobilidade que respondem de uma forma eficaz, conduzindo a diversas propostas de intervenção, englobando as infraestruturas, os serviços e a gestão do sistema.

Para o desenvolvimento do conceito de Sistema Integrado

de Mobilidade, fundamental à alteração de comportamentos, foram desenvolvidas um conjunto de propostas apresentadas na Tabela 20. As tabelas 21 a 26 apresentam a concretização temporal de cada uma das propostas associadas a cada Linha de ação.

Grandes Linhas de Acção	Propostas
A. Organização do sistema de transporte coletivo	A 1. Regulação da atividade, integração tarifária e informação ao público
B. Utilização da linha ferroviária como “backbone”	B 1. Modernização do serviço e aproximação cidade/estação
C. Criação de interfaces de transporte	C 1. Criação de interfaces de transporte
D. Alteração da repartição modal das deslocações	D 1. Diminuição da utilização do transporte individual
	D 2. Campanhas de informação e sensibilização para modos alternativos de deslocação
E. Incentivo à aquisição de veículos menos poluentes	E 1. Modernização da frota para veículos menos poluentes
F. Otimização da cadeia logística	F 1. Otimização da logística urbana/regional

Tabela 20 – Propostas associadas a cada Grande Linha de Acção

A. Grande Linha de Acção: Organização do sistema de transporte coletivo		
A 1. Proposta: Regulação da actividade, integração tarifária e informação ao público		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
A 1.1. Recolha de informação sobre procura e oferta para defição dos serviços ajustados ás necessidades da população	Manutenção da informação atualizada sobre a oferta e procura	Funcionamento pleno e integrado do Sistema de Mobilidade
A 1.2. Desenvolvimento de uma rede de transporte escolar supramunicipal		
A 1.3. Desenvolvimento de uma rede de transportes flexível e/ou a pedido	Integração tarifária plena com os modos incluindo estacionamento tarifado, bicicletas partilhadas, <i>carsharing</i> , etc	Integração tarifária plena com utilização de tecnologia para carregamentos de títulos de transporte
A 1.4. Apoio à integração tarifária e à utilização de bilhética inteligente		
A 1.5. Disponibilização da informação (site, app, papel), opções de viagem por origem/ destino duração e custo associado)	Disponibilização de informação em tempo real	Manutenção da informação actualizada, possibilidade de cruzamento de informação com pontos de interesse turísticos e culturais (aquisição de ingressos)

Tabela 21 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção A

B. Grande Linha de Acção: Utilização da linha ferroviária como eixo estruturante de transporte coletivo		
B 1. Proposta: Modernização do serviço e aproximação cidade/estação		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
B.1.1. Eletrificação da linha do Algarve e renovação do material circulante	Modernização das estações e apeadeiros	Tram-train
B.1.2. Criação de uns <i>shuttle</i> Cidade -Estação em autocarros	Criação de um <i>shuttle</i> Cidade-Estação em transporte em via dedicada	

Tabela 22 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção B

C. Grande Linha de Acção: Criação de interfaces de transporte		
C 1. Proposta: Criação de interfaces de transporte		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
C1.1. Criação de um interface em Faro, congregando transporte rodoviário e ferroviário	Implementação de interfaces no Barlavento e Sotavento	

Tabela 23 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção C

D. Grande Linha de Acção: Alteração da repartição modal das deslocações		
D 1. Proposta: Diminuição da utilização do transporte individual		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
D 1.1. Restrição à utilização automóvel nos centros urbanos e aumento das tarifas de estacionamento	Centros históricos livres de circulação automóvel e taxação generalizada do estacionamento nas áreas envolventes	
D 2. Proposta: Campanhas de informação e sensibilização para modos alternativos de deslocação		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
D 2.1. Aumento da quota dos modos suaves (incentivo à utilização para pequenas distâncias)	Criação de uma rede de bicicletas partilhada	Utilização expressiva de modos suaves em viagens de carácter obrigatório
D 2.2. Incentivo à utilização de <i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>	Utilização expressiva de <i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>	Funcionamento pleno e integrado do Sistema de Mobilidade
D 2.3. Disponibilização da informação ao passageiro com dados sobre a pegada ecológica relacionada com os seus hábitos	Manutenção da informação atualizada e informação sobre a rede de bicicletas partilhada	Utilização expressiva de modos suaves em viagens de carácter obrigatório

Tabela 24 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção D

E. Grande Linha de Acção: Incentivo à aquisição de veículos menos poluentes		
E 1. Proposta: Modernização da frota para veículos menos poluentes		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
E1.1. Incentivar uso GPL (baixo custo de instalação, redução gastos em combustível, rede de distribuição existente)	Veículos híbridos	Veículos elétricos
E1.2. Apoios (benefícios fiscais, crédito bonificado..) para aquisição de veículos hipo-emissores em frotas comerciais (táxis, autocarros..)		

Tabela 25 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção E

F. Grande Linha de Acção: Otimização da cadeia logística		
F 1. Proposta: Otimização da cadeia logística urbana/regional		
"Serviços mínimos" - 2020	"Desempenho superior"- 2030	"Satisfação Plena" - após 2030
F 1.1. Restrição horária para distribuição de mercadorias nos centros urbanos	Ausência de circulação de veículos de distribuição nos períodos de maior procura nos centros urbanos.	
F 1.2. Adequação da dimensão dos veículos ao serviço a realizar	Logística otimizada em veículos de dimensão ajustada	
F 1.3. Otimização dos serviços de logística urbana	Plataforma logística no limite da região do Algarve com posterior distribuição por veículos ecológicos	Logística urbana em veículos elétricos
F 1.4. Otimização dos fluxos de tráfego de mercadorias em ambiente urbano	Otimização dos fluxos de tráfego de mercadorias a nível regional e implementação de tecnologia <i>e-freight</i>	Tecnologia <i>e-freight</i> com articulação a nível nacional

Tabela 26 – Calendarização temporal das propostas da Grande Linha de Acção F

Ainda que não expresse diretamente nas propostas, o presente relatório assume o financiamento para os Portos de Faro e Portimão, algo que será relevante ao nível das mercadorias e logística.

Importa referir que a elaboração de Planos de Mobilidade é fundamental, não sendo esta uma proposta em concreto, uma vez que estes Planos devem abranger e tratar várias das propostas aqui listadas. A realização de trabalho com uma visão integrada e que garanta a realização das ações necessárias é fulcral para o sucesso nas mudanças desejáveis ao nível da Mobilidade. No entanto, importará proceder a alterações de fundo no que diz respeito ao âmbito e objetivos destes trabalhos, tornando-os ferramentas instrumentais na concretização dos objetivos estratégicos que vierem a ser assumidos. Releva-se que o aproveitamento eficiente dos recursos na abordagem e na resolução dos problemas identificados e na implementação da estratégia exigirá seguramente abordagens com um nível de agregação territorial superior, numa perspetiva de ganhos de escala ($1+1 > 2$).

Releva-se a importância de todas as propostas apresentadas para a prossecução dos objetivos do Modelo de Mobilidade definido. A calendarização faseada de cada uma das propostas permitirá iniciar desde já a sua implementação de forma a evoluir progressivamente para o cenário ótimo.

Apresenta-se na tabela seguinte um cruzamento entre as propostas do presente trabalho e as fontes de financiamento.

Para além dos eixos dos PO Regional e Temático identificados, entende-se como “Outros Financiamentos” as restantes fontes de financiamento possíveis, nomeadamente: Orçamento de Estado, Orçamentos Municipais e/ou Intermunicipais (seja pela AMAL, seja por outros agrupamentos de municípios, PO Transfronteiriços, ou mesmo investimentos do setor privado ou do setor social (Terceiro Sector).

Importa ainda referir que sempre que possível, deverá a implementação das propostas aqui detalhadas incluir a articulação com a formação e com outras componentes financiáveis pelo Fundo Social Europeu.

Deste modo, será possível concretizar propostas mais integradas e, fundamentalmente, assegurar que a Região estará dotada de capital humano melhor preparado para gerir de forma mais eficiente a operação futura dos investimentos a realizar. Sendo algo que só poderá ser realizado numa fase mais avançada da construção dos projetos, não se analisa nesta fase quais as propostas com mais apetência para essa ligação.



Proposta	PO Algarve (FEDER)			PO Temático (F.Coesão)		Outros Financ.
	4.2	4.5	6.5	4.5	7.1	
A 1.1. Recolha de informação sobre procura e oferta para definição dos serviços ajustados às necessidades da população		X				X
A 1.2. Desenvolvimento de uma rede de transporte escolar supramunicipal		X				X
A 1.3. Desenvolvimento de uma rede de transporte flexível e/ou a pedido		X				X
A 1.4. Apoio à integração tarifária e à utilização de bilhética inteligente		X				X
A 1.5. Disponibilização da informação (site, app, papel), opções de viagem por origem/destino, duração e custo associado		X				X
B 1.1. Eletrificação da linha do Algarve e renovação do material circulante					X	
B 1.2. Criação de um <i>shuttle</i> Cidade-Estação em autocarros		X				X
C 1.1. Criação de um interface em Faro, congregando transporte rodoviário e ferroviário		X			X	X
D 1.1. Restrição à utilização automóvel nos centros urbanos e aumento das tarifas de estacionamento			X			X
D 2.1. Aumento do share dos modos suaves (incentivo à utilização para pequenas distâncias)	X	X				X
D 2.2. Incentivo à utilização de <i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>	X	X				X
D 2.3. Disponibilização da informação ao passageiro com dados sobre a pegada ecológica relacionada com os seus hábitos	X	X				X
E 1.1. Incentivar uso GPL (baixo custo de instalação, redução gastos em combustível, rede de distribuição existente)	X					X
E 1.2. Apoios (benefícios fiscais, crédito bonificado..) para aquisição de veículos hipo-emissores em frotas comerciais (táxis, autocarros..)	X					X
F 1.1. Restrição horária para distribuição mercadorias nos centros urbanos			X			X
F 1.2. Adequação da dimensão dos veículos ao serviço a realizar		X		X		X
F 1.3. Otimização dos serviços de logística urbana	X			X		X
F 2.1. Otimização dos fluxos de tráfego de mercadorias em ambiente urbano	X			X		X

Tabela 27 – Matriz Propostas-Fontes Financiamento

As propostas aqui apresentadas não indicam uma estimativa de custo, uma vez que dentro de cada ação são possíveis soluções com diferentes dimensões e, por consequência, custos diferentes. Saliente-se ainda que o presente relatório tem uma dimensão principalmente estratégica. Importa também referir que alguns dos projetos apoiados serão simbólicos e emblemáticos, uma vez que o envelope financeiro não permitirá o apoio massivo de medidas pela região.

Apresenta-se ainda, para cada proposta, uma ficha individual com informação sobre os atores envolvidos, os indicadores de avaliação da implementação e financiamento associado.



A. Organização do sistema de transporte coletivo

Proposta

A 1. Regulação da atividade, integração tarifária e informação ao público

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
A 1.1. Recolha de informação sobre procura e oferta para definição dos serviços ajustados às necessidades da população	Manutenção da informação atualizada sobre a oferta e procura	Funcionamento pleno e integrado do Sistema de Mobilidade
A 1.2. Desenvolvimento de uma rede de transportes escolar supramunicipal		
A 1.3. Desenvolvimento de uma rede de transporte flexível e / ou a pedido		

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
A 1.1 e A 1.3	X	X			
A 1.2.	X	X	X		

Indicadores

A 1.1. e A 1.3.

- % da população residente na área de influência dos 300 m da rede TC;
- % da frota de TC adaptada a pessoas com mobilidade reduzida;
- Distribuição percentual de circulações de serviços de TC nas horas de ponta, corpo do dia e noturno, por paragem;
- Repartição modal das viagens obrigatórias casa-trabalho;
- % de população abrangida em isócronas de 30 a 60 min a partir dos equipamentos públicos (hospitais, finanças, correios..) com acesso em TC;
- Idade média da frota de TC rodoviário presente no concelho, por operador;
- Tempo médio das deslocações pendulares em TI e em TC (minutos).

A 1.2

- % de população abrangida por equipamentos escolares com acesso em TC, por nível de ensino;
- Repartição modal dos alunos na deslocação casa- escola.

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
A 1.1, a 1.2 e A 1.3	X		X

A. Organização do sistema de transporte coletivo

Proposta

A 1. Regulação da atividade, integração tarifária e informação ao público

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
A 1.4 Apoio à integração tarifária e à utilização de bilhética inteligente	Integração tarifária plena com todos os modos incluindo estacionamento tarifado, bicicletas partilhadas, <i>carshing</i> , etc	Integração tarifária plena com utilização de tecnologia para carregamento de títulos de transporte

Atores

Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
A 1.4	X			

Indicadores

% de operadores/serviços oferecidos com integração tarifária;
 N° de municípios com integração tarifária em estacionamento;
 N° de municípios com integração tarifária para bicicletas partilhadas;
 N° de municípios com integração tarifária para *carsharing*.

Financiamento

PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
A 1.4	X	

A. Organização do sistema de transporte coletivo

Proposta

A 1. Regulação da atividade, integração tarifária e informação ao público

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
A 1.5 Disponibilização da informação (site, app, papel) , opções de viagem por origem/ destino, duração e custo associado	Disponibilização de informação em tempo real	Manutenção da informação atualizada, possibilidade de cruzamento de informação com pontos de interesse turísticos e culturais (aquisição de ingressos)

Atores

Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
A 1.5	X		X	

Indicadores

- % de operadores/ serviços com informação disponível;
- % de parages de TC com disponibilização de informação em tempo real (por modo);

Financiamento

PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
A 1.5	X	X

B. Utilização da linha ferroviária como eixo estruturante de transporte coletivo

Proposta

B 1. Modernização do serviço e aproximação cidade/estação

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
B 1.1. Eletrificação da linha do Algarve e renovação do material circulante	Modernização das estações e apeadeiros	Tram-Train
B 1.2. Criação de <i>shuttle</i> Cidade - Estação em autocarros	Criação de um <i>shuttle</i> Cidade - Estação em transporte em via dedicada	

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
B 1.2.		X			X
B 1.1.		X			

Indicadores

B 1.1.

- Tempos e percurso;
- Índice de satisfação dos passageiros (conforto, tempo de viagem...)

B 1.2

- Tempo médio das deslocações pendulares em TI e TC (minutos) entre Cidade- Estação;
- Repartição modal das deslocações em TI e TC entre Cidade- Estação;
- N° de utiiladores do serviço e distância percorrida.

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
B 1.1 e B 1.2	X	X	X

C. Criação de interfaces de transporte

Proposta

C 1. Criação de interfaces de transporte

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
C 1.1. Criação de um interface em Faro , congregado transporte rodoviário e ferroviário	Implementação de interfaces no barlavento e Sotavento	

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
C 1.1	X	X			X

Indicadores

• Nº de serviços/operadores por interface

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
C 1.1		X	X

D. Alteração da repartição modal das deslocações

Proposta

D 1. Diminuição da utilização do transporte individual

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
D 1.1. Restrição á utilização automóvel nos centros urbanos e aumento das tarifas de estacionamento	Centros históricos livres de circulação automóvel e taxaço generalizada do estacionamento na áreas envolventes	

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
D 1.1	X				X

Indicadores

- Quilómetros de rede varia com restrição de circulação automóvel
- nº de lugares de estacionamento tarifado

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
D 1.1		X	X

D. Alteração da repartição modal das deslocações

Proposta

D 2. Campanhas de informação e sensibilização para modos alternativos de deslocações

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
D 2.1. Aumento do <i>share</i> dos modos suaves (incentivos à utilização para pequenas distâncias)	Criação de uma rede de bicicletas partilhadas	Utilização expressiva de modos suaves em viagens de carácter obrigatório
D 2.2. Incentivo à utilização de <i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>	Utilização expressiva de <i>carpooling</i> e <i>carsharing</i>	Funcionamento pleno e integrado do sistema de mobilidade
D 2.3. Disponibilização da informação ao passageiro com dados sobre a pegada ecológica relacionada com os seus hábitos	Manutenção da informação atualizada e informação sobre a rede de bicicletas partilhada	Utilização expressiva de modos suaves em viagens de carácter obrigatório

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
D 2.1	X	X	X		X
D 2.2		X			X
D 2.2	X	X		X	

Indicadores

D 2.1.

- Nº de bicicletas partilhadas;
- Nº de postos da rede de bicicletas partilhadas por concelho;
- Repartição modal das viagens obrigatórias em modos suaves.

D 2.2.

- Nº de contratos em *carsharing*;
- Nº de veículos/viagens em *carpooling*;
- Nº de kms percorridos;
- Taxa de ocupação de veículos em *carpooling*.

D 2.3.

- Nº de visitas ao site;
- Nº de pessoas abrangidas pelas campanhas e ações de formação;
- Repartição modal das viagens obrigatórias

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
D 2.1, D 2.2 e D 2.3	X		X

E. Incentivo à aquisição de veículos menos poluentes

Proposta

E 1. Modernização da frota para veículos menos poluentes

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
E 1.1. Incentivar uso GPL (baixo custo de instalação, redução gastos em combustível, rede de distribuição existente...)	Veículos híbridos	Veículos elétricos
E 1.2. Apoios (benefícios fiscais, crédito bonificado.) para aquisição de veículos hipo emissores em frotas comerciais (táxi, autocarros...)		

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
E 1.1	X				X
E 1.2	X				X

Indicadores

- Venda de combustíveis para consumo;
- Evolução do nº de postos de abastecimento de veículos elétricos;
- Evolução do nº de veículos adquiridos através de incentivos.

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
E 1.1 e E 1.2	X		

F. Otimização da cadeia logística

Proposta

F 1. Otimização da logística urbana/regional

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
F 1.1. Restrição horária para distribuição de mercadorias nos centros urbanos	Ausência de circulação de veículos de distribuição nos períodos de maior procura nos centros urbanos	
F 1.2. Adequação da dimensão dos veículos o serviço a realizar	Logística otimizada em veículos de dimensão ajustada	
F 1.3. Otimização dos serviços de logística urbana	Plataforma logística no limite da região do Algarve com posterior distribuição por veículos ecológicos	Logística urbana em veículos elétricos

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
F 1.1	X	X			X
F 1.2	X	X			X
F 1.3		X			X

Indicadores

- Distância percorrida por tipo de veículo e operação

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
F 1.1	X		X
F 1.2 e F 1.3	X	X	X

F. Otimização da cadeia logística

Proposta

F 2. Otimização da logística urbana/regional

Faseamento da Implementação

2020	2030	após 2030
F 2.1. Otimização dos fluxos de tráfego de mercadorias em ambiente urbano	Otimização dos fluxos de tráfego de mercadorias a nível regional e implementação de tecnologia <i>e-freight</i> *	Tecnologia <i>e-freight</i> com articulação a nível nacional

Atores

	Municípios	Operadores	Comunidade Escolar	Agentes Turísticos	Agentes Económicos
F 2.1	X				X

Indicadores

- Distância percorrida por tipo de veículo e escalão de peso bruto;
- Repartição de mercadorias por modo de transporte e por período do dia;
- Distância percorrida por tipo de veículos;
- Distância percorrida por Origem / Destin

Financiamento

	PO Algarve - OT4 e OT6	PO Temático - OT4 e OT7	Outros financiamentos
F 2.1	X	X	X

* O e-freight visa inteligar os diversos *stakeholders* ao longo da cadeia de abastecimento, facilitando o fluxo de mercadorias, o acesso e uso de informação e também aumentar a eficiência e reduzir custos das operações de transportes de mercadorias

05

Modelo de governação



O período de financiamento 2014 – 2020 constitui uma oportunidade ímpar para a Região do Algarve ver corrigidas algumas ineficiências no funcionamento do seu sistema de transportes e, conseqüentemente, ver reduzidos os custos socioeconómicos e ambientais associados à mobilidade de pessoas e bens no seu território. Com efeito, os apoios financeiros Comunitários previstos para este período poderão constituir-se como a alavanca para um período de transformação do modelo de mobilidade e acessibilidades regional proposto, que se prolongará até 2030.

Desta forma, o estabelecimento do modelo de governação associado à implementação da estratégia para a Mobilidade e Acessibilidades na Região do Algarve assume uma importância central na obtenção dos resultados propostos.

Importa ter presente que, para a concretização plena do Modelo de Mobilidade concebido, se definiram seis grandes linhas orientadoras, designadamente:

- A - Organização do Sistema de Transporte Coletivo;
- B - Utilização da linha ferroviária como eixo estruturante de transporte coletivo;
- C - Criação de interfaces de transporte;
- D - Alteração da repartição modal das deslocações;
- E - Incentivo à aquisição de veículos menos poluentes;
- F - Otimização da cadeia logística

Para estas Linhas de Ação foram definidas Propostas de Implementação faseadas em 3 horizontes temporais:

- Serviços Mínimos – a atingir até 2020;
- Desempenho Superior – a atingir até 2030;
- Satisfação Plena – a atingir após 2030.

Cada Linha de Ação terá uma ou mais propostas que decorrerão ao longo dos três horizontes temporais de desenvolvimento do modelo.

Pelas competências técnicas necessárias à concretização dos investimentos de suporte à estratégia, será de esperar que os atuais operadores mantenham a principal responsabilidade pela implementação de vários dos investimentos previstos no PETI3+ e cuja concretização é assumida neste documento. Assim, o modelo de governação associado à concretização da estratégia apresentada neste documento contempla estes aspetos práticos de implementação.

É assim apresentada uma proposta para o modelo de governação que se considera, à presente data, poder vir a assegurar a eficiente execução dos instrumentos de intervenção a implementar e a definição de instrumentos de monitorização das metas e dos indicadores de realização e de resultado.

5.2 *Investimentos a cargo dos atuais stakeholders do Setor Público*

A generalidade dos investimentos de maior valor deverá continuar a ser concretizada por empresas do setor empresarial do Estado, ou por concessionárias de serviço público de transporte. Neste domínio, incluem-se os investimentos no setor aeroportuário, ferroviário (infraestrutura e operação), rodoviário e marítimo.

Será de esperar que, no atual enquadramento institucional, a priorização e calendarização dos investimentos que estes *stakeholders* realizarão na região continuará a processar-se-á no âmbito de políticas e de opções orçamentais nacionais.

5.3 *O papel dos municípios*

Os municípios assumem um papel central na definição e implementação das políticas de mobilidade local e regional. Salienta-se ainda que muitos municípios da Região do Algarve desempenham um papel relevante também na provisão de serviços de transporte às populações, nomeadamente no que se refere ao transporte escolar e ao transporte de pessoas de mobilidade reduzida.

Considerando as populações dos municípios, a sua dimensão geográfica, os recursos próprios individuais e a semelhança das necessidades gerais de deslocação da população da Região, que os municípios tentam suprir de forma individualizada, considera-se que a provisão destes serviços é feita atualmente de forma economicamente pouco eficiente.

No entanto, os municípios conhecem em pormenor as necessidades de mobilidade das suas populações e deverão pretender continuar a definir a oferta dos serviços de transporte. Desta forma, e embora se considere o seu envolvimento direto no modelo de governação incontornável para a implementação da estratégia, admite-se que se possa reduzir o papel dos municípios na oferta de transporte.



Alguns aspetos específicos da mobilidade na Região do Algarve, já referidos em pontos e documentos anteriores, consideram-se determinantes na singularidade da solução proposta para o modelo de governação, designadamente:

- A heterogeneidade socioeconómica da população residente e visitante;
- As necessidades de mobilidade são fortemente concentradas em deslocações de curta distância – mobilidade intraconcelhia sobrepõe-se claramente à mobilidade interconcelhia (em volume total de deslocações de mobilidade obrigatória);
- A forte sazonalidade da procura do sistema de transportes;
- A reduzida utilização do sistema de transporte público na mobilidade geral da população;
- A reduzida oferta de transporte público rodoviário em geral e nos municípios do Barrocal e da Serra em particular (territórios de mais baixa densidade e mais reduzido poder de compra).

O sucesso da implementação da estratégia de mobilidade para a Região do Algarve passará por assegurar a consistência na implementação das ações previstas e daquelas que se vierem a definir em função de análises mais aprofundadas que serão desenvolvidas como parte integrante da implementação da estratégia.

O modelo de governação proposto foi concebido para, acomodando as especificidades regionais e dos investimentos já identificados, potenciar os efeitos das ações a desenvolver e das medidas a implementar para além do período de 2014 – 2020, atendendo ao horizonte temporal definido para a satisfação plena da estratégia: até 2030.

A implementação da estratégia para a Mobilidade na região deverá ser precedida do “desenho” de uma entidade para a sua operacionalização e monitorização, que deverá concentrar:

- Funções técnicas de planeamento, contratualização e fiscalização de serviços e soluções de transporte;
- Competências técnicas, nomeadamente ao nível da capacidade de pensamento estratégico e de implementação de medidas e ações inovadoras neste domínio;
- Competências de articulação técnica e institucional com os organismos da Comissão Europeia, da Administração Central, do setor empresarial do Estado, das associações de desenvolvimento local e das associações empresariais.

Importa ter presente que algumas destas competências já existem na Região, encontrando-se dispersas entre a CCDR Algarve, os Municípios, o IMT e as empresas. No entanto, a CCDR Algarve é a entidade que acumula maior experiência de articulação institucional nacional e de gestão de fundos comunitários.

Desta forma, a entidade a constituir para a governação da estratégia, que designaremos a título indicativo por USIEM – Unidade de Supervisão da Implementação da Estratégia de Mobilidade, deverá desenvolver-se a partir das competências da CCDR, mas envolver também na sua estrutura as seguintes entidades no que diz respeito ao fornecimento de competências:

- AMAL
- IMT

Esta unidade deverá ter como atribuições:

- Coordenar, dinamizar, operacionalizar, gerir e monitorizar a implementação da estratégia;
- Desenvolver as ações previstas de suporte à implementação da estratégia, nomeadamente:
 - os estudos e análises integrados e setoriais;
 - a articulação permanente com o setor empresarial do estado no que diz respeito à complementaridade e faseamento dos investimentos;
- Constituir-se como agente dinamizador da mudança de mentalidades do que se refere à redução de emissões / impactes associados à mobilidade;
- Programar os meios de financiamento;
- Monitorizar a implementação, recorrendo a indicadores adequados e a rotinas de recolha, produção e publicação de informação;
- Proceder a ajustamentos periódicos da estratégia e das ações.

Esta unidade deverá assim ser construída a partir das competências de base da CCDR Algarve, devendo reforçar-se tecnicamente com meios da AMAL e o IMT.

06

Conclusão



Conforme referido no início do presente relatório, este documento é o resultado da última de três fases que compõe o presente trabalho. O trabalho aqui apresentado faz um diagnóstico do atual sistema de mobilidade e das acessibilidades da região que, embora amplamente conhecido por conter vários problemas recorrentes, se considerou importante atualizar e apresentar como ponto de partida para a definição da estratégia proposta.

As propostas correspondem a uma visão que considera três horizontes temporais para a sua concretização. O mais imediato coincide com o final do novo período de financiamento comunitário, que se considera central para alavancar a estratégia de médio/longo prazo até 2030. Assim, procura-se que as propostas aqui apresentadas contribuam para o melhoramento e afinação do PO Algarve. No entanto, as propostas não se esgotam no ano de 2020, uma vez que se procura que o sistema de mobilidade e acessibilidade do Algarve caminhe para o novo paradigma aqui proposto e que consiga, até 2030 (e para além), assimilar um novo modo de funcionamento que se deverá situar num patamar de sustentabilidade superior.

É proposto um modelo de governação que assegura a execução dos instrumentos de intervenção, sendo também definido o sistema de monitorização (através de instrumentos de monitorização, metas e indicadores de realização e de resultado). O desenho deste modelo centrou-se na maximização das competências instaladas e na necessidade de envolvimento dos municípios e do IMT.

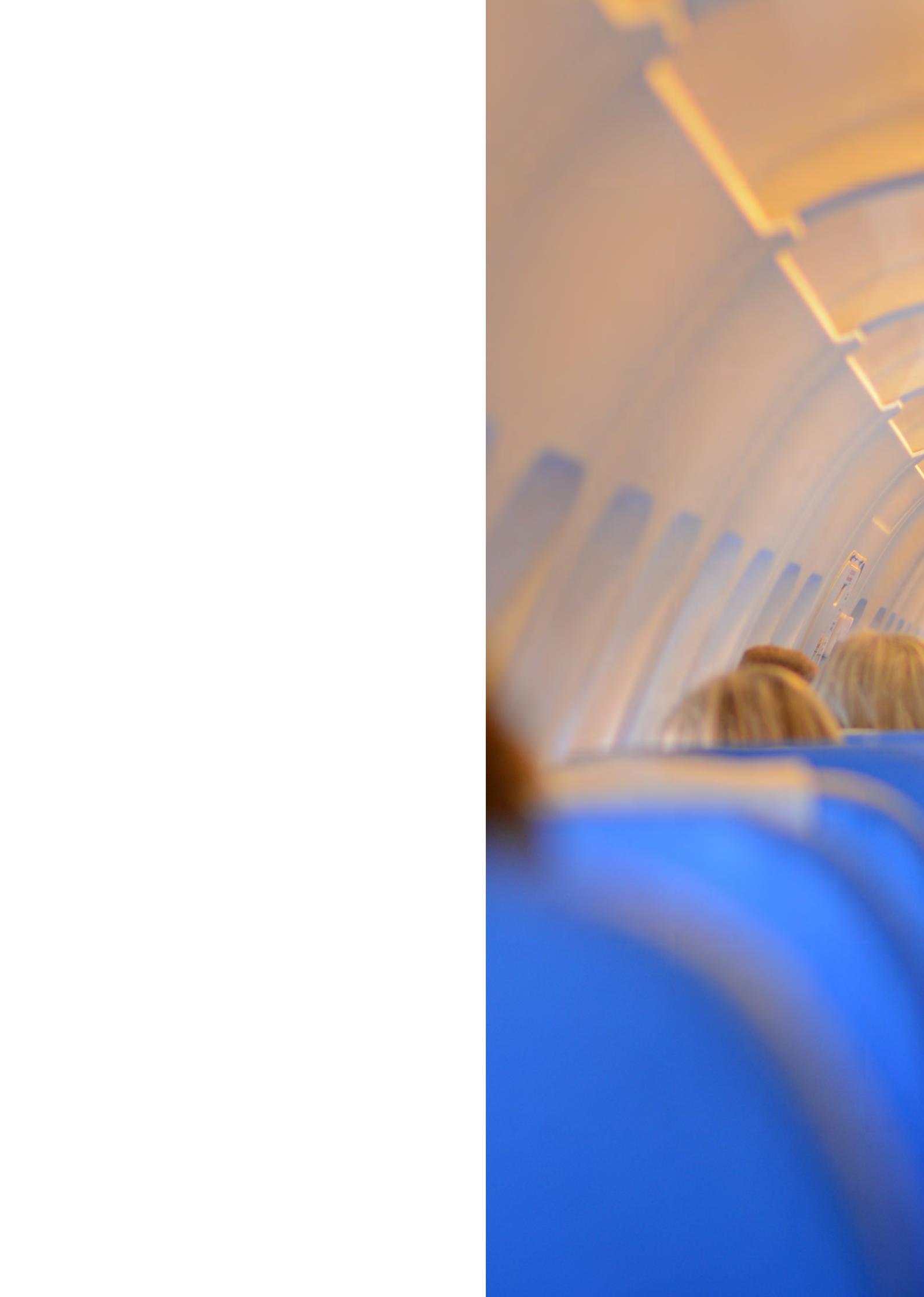
O relatório visa contribuir ativamente para os horizontes 2020 e 2030, na construção segura e sustentável de um melhor modelo de mobilidade. Este modelo deve ter em conta as especificidades do Algarve, largamente descritas neste documento. Aspeto fundamental para a concretização do que aqui é proposto será a construção, tão cedo quanto possível, de uma plataforma de articulação ativa entre atores.

Lisboa, 2 de Julho de 2015

Eng.º João Belard Correia

TerraForma









ALGARVE 21
PROGRAMA OPERACIONAL

QR
QUADRO
DE REFERÊNCIA
ESTRATÉGICO
NACIONAL



UNIÃO EUROPEIA
FEDER