

# PLANO DE MOBILIDADE TURÍSTICA DA REGIÃO DO ALGARVE - PMTRA

FASE 3 - RELATÓRIO FINAL

4109 | NPT | Fase 3 | Versão 1 | 21/12/2022





Projeto



Cofinanciado por



# ÍNDICE

0.	SUMÁRIO EXECUTIVO _____	5
I.	INTRODUÇÃO _____	14
II.	A MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE: CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO _____	23
III.	ANÁLISE SWOT _____	148
IV.	CENÁRIOS PROSPETIVOS _____	157
V.	ESTRATÉGIA DO PMTRA _____	164
VI.	OBJETIVOS OPERACIONAIS E PROPOSTAS DO PMTRA _____	172
VII.	MONITORIZAÇÃO DO PMTRA _____	305
VIII.	FONTES DE FINANCIAMENTO _____	311
IX.	CONCLUSÕES _____	321
X.	ANEXOS _____	327

## LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

AMAL	Comunidade Intermunicipal da Região do Algarve
AT	Autoridade de Transportes
ATA	Associação Turismo do Algarve
BGRI	Base Geográfica de Referenciação de Informação
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CF	Caminho de Ferro
CM	Câmara Municipal
CP	Comboios de Portugal
DGEG	Direção-Geral de Energia e Geologia
EN	Estrada Nacional
GEE	Gases com Efeito de Estufa
INE	Instituto Nacional de Estatística
IoT	Internet das coisas ( <i>Internet of Things</i> )
IP	Infraestruturas de Portugal
ITS	<i>Intelligent Transport Systems</i>
MaaS	Mobilidade-como-um-Serviço ( <i>Mobility as a Service</i> )
OP	Objetivo Operacional do PMTRA

PAMUS	Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
PART	Programa de Apoio à Redução Tarifária
PDM	Plano Diretor Municipal
PMTRA	Plano de Mobilidade Turística da Região do Algarve
PRR	Plano de Recuperação e Resiliência
QCA	Quadro Comunitário de Apoio
RTA	Região de Turismo do Algarve
TC	Transporte coletivo
TP	Transporte Público
TPR	Transporte Público Rodoviário
TPSP	Transporte Público em Sítio Próprio
TVDE	Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica
UAlg	Universidade do Algarve
UVE	Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos
vkm	Veículos.kilómetros
ZER	Zonas de emissões reduzidas



## SUMÁRIO EXECUTIVO

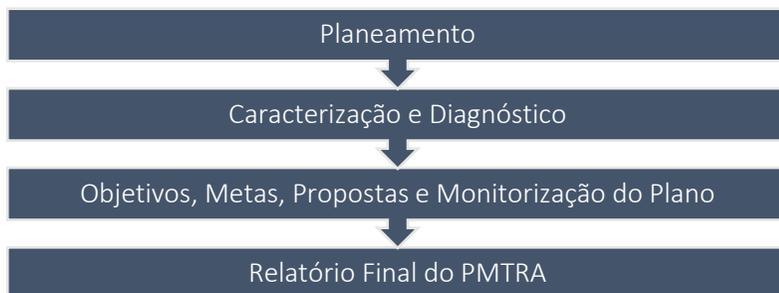
## SUMÁRIO EXECUTIVO

O Plano de Mobilidade Turística da Região do Algarve – PMTRA – decorre da vontade da AMAL de definir uma estratégia de curto e médio-prazo para o desenvolvimento de infraestruturas e serviços de transporte e mobilidade na Região do Algarve.

Pretendeu-se que esta estratégia combinasse e articulasse as **necessidades dos visitantes, trabalhadores e residentes da região, de forma a responder aos desafios futuros da mobilidade** e que se constituísse num conjunto de eixos de intervenção, que permitam **desenvolver um sistema de mobilidade e transportes promotor do desenvolvimento do setor do turismo**, seja na perspetiva de quem visita a região, seja na ótica dos trabalhadores do setor.

Este plano enquadra-se num conjunto de **objetivos e metas de âmbito nacional e europeu**, no contexto de **combate às alterações climáticas**, contribuindo também para os **objetivos de desenvolvimento sustentável estabelecidos pela ONU**.

O PMTRA desenvolveu-se em quatro etapas, a saber:



Tendo-se valorizado, em cada momento, a **participação pública e o envolvimento dos principais atores na região**, numa **perspetiva de cocriação e envolvimento das partes interessadas na construção do plano**.



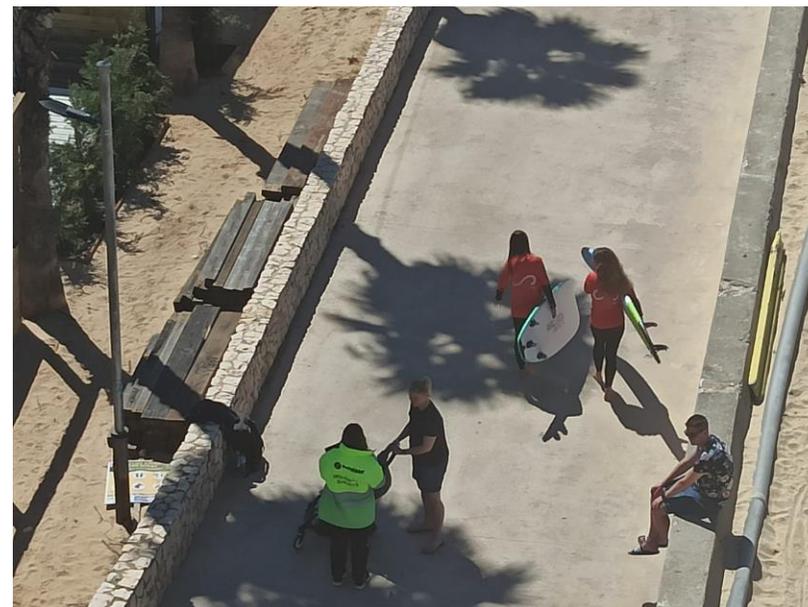
Workshop com os municípios na Fase de Caracterização e Diagnóstico

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Para o desenvolvimento deste projeto foi sistematizada a informação disponibilizada pelos fornecedores oficiais, bem como informação presente nos estudos sobre o setor turístico na Região do Algarve, sendo de salientar a escassez de informação sobre o número total de turistas presentes na Região e sobre o que é que estes turistas procuram no Algarve e como se deslocam.

Complementarmente, foi desenvolvida uma abordagem mais qualitativa, a qual passou pela **realização de inquéritos aos turistas** – através de uma campanha de inquéritos presenciais no período da Páscoa de 2022, no Aeroporto de Faro e num conjunto de praias tradicionalmente de grande afluência e que representassem as 3 sub-regiões do Algarve, bem como em inquéritos online (os quais ainda se encontram a decorrer) - e pelo **desenvolvimento de workshops com as partes interessadas**.

Pese embora existam limitações na informação existente, é possível referir que o diagnóstico da mobilidade turística do Algarve evidencia **uma dependência excessiva relativamente ao automóvel**, sendo este facto **comum** à mobilidade quotidiana dos **residentes, trabalhadores e estudantes na região**, em parte porque **o sistema de transportes públicos ainda não responde, de modo adequado, às necessidades de mobilidade dos vários segmentos de utilizadores**.



Inquéritos nas praias

## SUMÁRIO EXECUTIVO

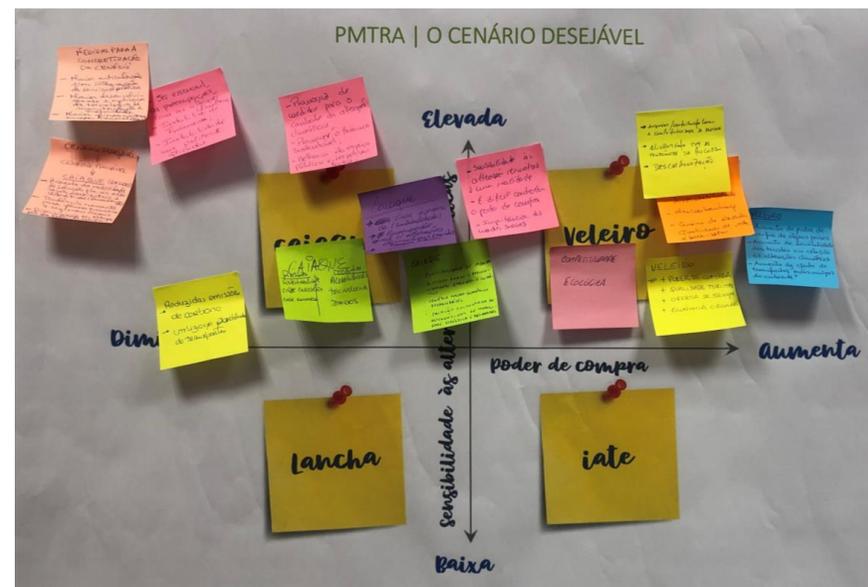
Com base no diagnóstico, recorreu-se à construção de cenários prospetivos como ferramenta para a reflexão sobre o futuro da mobilidade turística na região, no sentido de se apoiar a tomada de decisão no presente.

Tendo consciência da incerteza sobre o futuro, foram idealizados cenários prospetivos para um horizonte de 10 anos, baseados nas tendências futuras do turismo e da mobilidade, tendo estes cenários sido discutidos com as partes interessadas, em *workshop* organizado para o efeito.

Do *workshop* foi consensual a adoção de um cenário em que os turistas são sensíveis às alterações climáticas, podendo as suas escolhas, no entanto, serem condicionadas pelo seu poder de compra.

Neste contexto, o desenvolvimento da estratégia do PMTRA tem como principal objetivo contribuir para uma mobilidade ambientalmente mais sustentável, mas que seja também mais segura, inclusiva, flexível, resiliente e inteligente, respondendo às expetativas e necessidades dos turistas, dos residentes, dos trabalhadores e dos estudantes no Algarve.

Para tal, foram elencados 21 objetivos operacionais com ênfase nos transportes coletivos, na mobilidade ativa e/ou partilhada e na opção por soluções que potenciem que as emissões futuras sejam reduzidas ou nulas.



Workshop com as partes interessadas para a construção de cenários prospetivos

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Estes objetivos foram transpostos para um conjunto alargado de propostas (63), tendo em conta as 4 dimensões que nortearam este estudo - **chegadas e partidas do Algarve, mobilidade na região, informação e marketing e cooperação entre sectores.**

Comprova-se, neste estudo, que existem diversos projetos que podem vir a contribuir para uma mudança do paradigma atual, de uma mobilidade focada no automóvel.

No contexto de um maior equilíbrio modal nas **chegadas e partidas** à região, destaca-se:

- O **reforço da oferta ferroviária dos serviços Alfa e Intercidades a partir de Lisboa e do Porto**, de modo a que a oferta ferroviária possa ser utilizada por um maior número de turistas;
- A **reestruturação da oferta dos serviços Expresso**, assegurando ligações mais diretas e, por conseguinte, mais céleres entre outras cidades portuguesas e espanholas e os diferentes pontos do território algarvio;
- Uma melhoria da oferta de transportes públicos nas ligações ao Aeroporto, em articulação com o restante território, e que não dependa quase em exclusivo do aluguer dos veículos privados. Nesse contexto, o **reforço de horários e a expansão da rede Aerobus**, bem como a **implementação do corredor de TPSP entre Loulé, Faro e Olhão** podem ser indutores desta mudança.



## SUMÁRIO EXECUTIVO

Relativamente à mobilidade na região, salienta-se:

- Que a contratualização das redes de TPR de âmbito regional, municipal e urbano, juntamente com os investimentos preconizados para a Linha do Algarve, permitem ambicionar um maior equilíbrio da repartição modal. Todavia, para que estas sejam efetivas, é necessário apostar na **informação e sensibilização dos turistas, de forma continuada**;
- A importância da **aposta na melhoria e densificação da oferta de transporte público**, que sirva as necessidades e desejos dos turistas, dos residentes, dos estudantes e dos trabalhadores (com especial atenção para os do setor do turismo e canal Horeca);
- A necessidade de uma **rede de interfaces de transportes, desejavelmente com a construção da estação intermodal de transportes do Algarve**, a qual deverá beneficiar substancialmente a estratégia de mobilidade sustentável, através da promoção do acesso à rede de transportes públicos, mas também aos modos partilhados (bicicleta, micromobilidade, *carsharing*, etc.) ou dos serviços de rent-a-car, bem como disporem de capacidade de estacionamento (*park&ride*);
- A importância da **qualificação e expansão das redes de modos ativos** (pedonais e cicláveis), acompanhadas da implementação ou expansão de **zonas de coexistência e de medidas de acalmia de tráfego**, que contribuam para um aumento do sentimento de segurança e para a atratividade destes modos;
- A promoção de **implementação de uma rede de bicicletas partilhadas e micromobilidade** de âmbito regional que, em articulação entre si, potenciem o crescimento das viagens nestes modos. Para que tal seja possível, é necessário disseminar a informação sobre a sua existência, recomendando-se para tal a utilização das tecnologias de informação;
- A importância de **potenciar a evolução da *app* que está a ser desenvolvida para os transportes públicos da região**, a qual se pode constituir como um veículo de comunicação e informação muito relevante e vir a transformar-se numa plataforma MaaS (*Mobility as a Service*);
- A necessidade de atuar na organização e qualificação do espaço público, introduzindo **maior disciplina e controlo do estacionamento de acesso público**, sendo que este se pode assumir, simultaneamente, como um instrumento de gestão e fonte de receita para acelerar o processo de qualificação das restantes redes de transportes.
- As vantagens inequívocas da **promoção de uma maior articulação entre os setores do turismo e da mobilidade**, sendo fundamental o desenvolvimento de **plataformas de partilha de informação** e, simultaneamente, existir a vontade das entidades que gerem o setor do turismo e o setor dos transportes de **promover opções sustentáveis de transporte para os diversos eventos que existem na região**.

## SUMÁRIO EXECUTIVO

De igual modo, importa **acelerar o processo de descarbonização da Região do Algarve**, propondo-se para tal:

- Que os próximos contratos de serviço de TPR, imponham a **incorporação de veículos de classes de emissões mais exigentes** (Euro VI) e de veículos elétricos ou propulsionados por outras fontes de emissões zero;
- Promover a **descarbonização dos transportes marítimos e fluviais** que asseguram tanto o transporte regular de passageiros, como as atividades marítimo-turísticas;
- Implementar **Zonas de Emissões Reduzidas** nas zonas turísticas e zonas urbanas (em especial zonas comerciais) com maior procura;
- Estabelecer um programa ambicioso para a **expansão da rede de postos de carregamento elétricos** na região, que favoreça a expansão da rede de veículos elétricos;
- A **descarbonização dos veículos dos *rent-a-car* e dos veículos que asseguram os *transfers***.



## SUMÁRIO EXECUTIVO

Para a implementação desta estratégia, foram identificados os principais atores envolvidos na sua concretização, o nível de investimento exigido e os indicadores para a sua monitorização.

Salienta-se que nem todas as propostas envolvem níveis de investimento muito substanciais e, em muitos casos, passam apenas por uma maior **cooperação entre os diversos atores**.

O sucesso desta estratégia passa também pela **divulgação e promoção do sistema de mobilidade da Região**. Efetivamente, o desconhecimento ou a incapacidade de utilizar os serviços (e.g. a dificuldade ou falta de meios e conhecimento para utilizar os sistemas de mobilidade partilhada ou o transporte flexível), constituem barreiras à sua utilização, podendo colocar em causa a sua viabilidade.

Desta forma, é de extrema importância o envolvimento da AMAL, da RTA, dos municípios, das juntas de freguesias, dos operadores de transportes, dos operadores turísticos e dos *media* locais numa **estratégia conjunta de promoção e divulgação do sistema de mobilidade no Algarve**.

Também o desenvolvimento de **soluções de telemática para transportes** - *Intelligent Transport Systems* - deve ser entendido como uma oportunidade para melhorar a mobilidade atual, proporcionando um maior controlo, otimização e monitorização do sistema de transportes, por parte dos gestores de rede, assim como contribuindo para a melhoria da informação prestada aos utilizadores.

Igualmente, a **monitorização e avaliação continua das soluções adoptadas e a sua adaptação** quando necessária, são fatores cruciais para que a transição para uma mobilidade mais sustentável no Algarve seja possível. Para tal, foram listados os principais indicadores a observar aquando da concretização de cada uma das propostas.



## SUMÁRIO EXECUTIVO

Tendo consciência da necessidade de financiamento de algumas das propostas elencadas neste estudo, foram identificadas algumas **linhas de financiamento** que deverão ser observadas pelos diversos atores - e.g. financiamentos decorrente do quadro comunitário de apoio 2021-27, do PNI 2030, do PRR, do Fundo Ambiental, etc. – mas também mediante **outras fontes de financiamento** que poderão ser implementadas pelas autoridades locais – e.g. através da tarifação do estacionamento automóvel, de taxas turísticas, das receitas do transporte público, do financiamento voluntário acordado entre as autoridades locais e os promotores/ investidores no setor do turismo e da habitação, etc.

Em conclusão, é de referir que a **abrangência deste plano vai muito para além da mobilidade turística**, permitindo de igual forma, contribuir para uma **melhoria substancial da mobilidade e qualidade de vida dos residentes e trabalhadores da Região** - particularmente daqueles que trabalham em atividades económicas relacionadas com o turismo - bem como para a **minimização dos impactes negativos do turismo na região** e o **aumento da coesão e resiliência territorial**.

Salienta-se, por fim, a importância do segmento turístico para alavancar um **maior equilíbrio na operação dos diversos subsistemas de transporte**, visto permitir atenuar (ou mesmo eliminar) as reduções de procura sentidas no período do verão na generalidade dos sistemas de transportes do país.





I | INTRODUÇÃO

# 1. INTRODUÇÃO

## 1.1. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS DO PLANO

O Plano de Mobilidade Turística da Região do Algarve (PMTRA) traduz a vontade da AMAL de definir uma estratégia de curto e médio-prazo para o desenvolvimento de infraestruturas e serviços de transporte e mobilidade na Região do Algarve.

Esta estratégia deve permitir combinar e articular as necessidades de visitantes, trabalhadores e residentes da região, de forma a responder aos desafios futuros à mobilidade e constituir um conjunto de eixos de intervenção, que permitam desenvolver um sistema de mobilidade e transportes promotor do desenvolvimento do setor do turismo, seja na perspetiva de quem visita a região, seja na ótica dos trabalhadores do setor.

O PMTRA enquadrando-se no projeto RIA – Região Inteligente Algarve, financiado pelo Fundo Social Europeu, tem **6 objetivos estratégicos**, que se apresentam na figura à direita.



Compreender os **impactos do turismo no transporte e na mobilidade**



Potenciar **soluções de transporte que promovam a competitividade** do Algarve, a resiliência territorial e a preservação dos recursos naturais



**Aumentar as opções de transporte multimodais e eficientes**, tendo em conta a sazonalidade do turismo



**Consciencialização para a adoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis**



Promover uma **mobilidade mais inclusiva** e o uso dos modos ativos e transportes partilhados



**Aumentar a cooperação entre o turismo e a mobilidade** para um aumento sustentado do turismo

## 1.1. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS DO PLANO

Os objetivos anteriormente apresentados contribuem para alcançar os **objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU**, nomeadamente:

- **Objetivo 3 – Saúde de Qualidade**



- através da contribuição para a adoção de estilos de vida mais ativos e consequente redução do sedentarismo
- bem como para a redução de acidentes de tráfego e a diminuição da poluição e do ruído;

- **Objetivo 7 - Energias renováveis e acessíveis**



- através da melhoria da eficiência energética dos transportes

- **Objetivo 9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas**



- Através da criação de infraestruturas resilientes que apoiem o desenvolvimento económico e o bem-estar das pessoas, com foco na equidade social
- Através do recurso às tecnologias de informação e comunicação

- **Objetivo 10 – Redução das desigualdades**



- A partir do acesso universal ao transporte, tendo em atenção as necessidades das populações mais vulneráveis e a criação de alternativas de transporte para acesso aos locais de trabalho, nomeadamente para os trabalhadores no setor turístico



Objetivos de desenvolvimento Sustentável da ONU.  
Fonte: ONU

## 1.1. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS DO PLANO

### • Objetivo 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis



- A partir da adoção de estilos de vida mais ativos, e da diminuição do tráfego automóvel, contribuindo para a diminuição da ocorrência de acidentes de tráfego, assim como para a redução da emissão de partículas poluentes, CO<sub>2</sub> e níveis de ruído
- Através do apoio de relações económicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas e periurbanas, reforçando o planeamento regional de desenvolvimento.

### • Objetivo 12 - Produção e consumo sustentáveis:



- Através da redução do consumo de combustíveis fósseis

### • Objetivo 13 - Ação contra a mudança global do Clima



- Através da introdução de uma melhoria da eficiência do sistema de transportes e da redução do consumo de combustíveis fósseis

### • Objetivo 17 - Parcerias em prol de metas:



- através da cooperação entre diversos setores para uma mobilidade turística mais sustentável

## 1.1. ENQUADRAMENTO E OBJETIVOS DO PLANO

Este plano enquadra-se também num conjunto de objetivos e metas de âmbito nacional e europeu, no contexto de combate às alterações climáticas, sendo de referir:

- A **Lei de Bases do Clima** (Lei 98/2021), que estabelece uma política energética que assente, entre outros, no princípio da “descarbonização da mobilidade, privilegiando o sistema de mobilidade em transporte coletivo, os modos ativos de transporte, a mobilidade elétrica e outras tecnologias de zero emissões”, adotando como metas de redução de emissões de gases de efeito de estufa (relativamente a 2005) de, pelo menos: 55% até 2030, 65% - 75% até 2040, e 90% até 2050.
- O **Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050)** que identifica os principais vetores de descarbonização em todos os setores da economia, as opções de políticas e medidas e a trajetória de redução de emissões para atingir este fim, em diferentes cenários de desenvolvimento socioeconómico, em linha com o objetivo de neutralidade carbónica. No setor dos Transportes e da Mobilidade, o Roteiro aponta para a priorização:
  - das soluções tecnológicas com melhor desempenho ambiental;
  - de soluções partilhadas com ganhos de eficiência significativos;

- da uma maior adesão a utilização de modos suaves e ativos nos centros urbanos;
- da oferta dos sistemas de transporte público, bem como a expansão das redes e a respetiva integração multimodal.

O **Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)** além de assegurar a necessária resposta conjuntural aos efeitos da crise pandémica, assume-se como um instrumento de transformação estrutural, alinhado com os princípios da Estratégia Portugal 2030. O Plano estrutura-se em três dimensões, respetivamente a resiliência, a transição climática e a transição digital, que por sua vez se desenvolvem em nove roteiros para a retoma do crescimento sustentável e inclusivo. Destaca-se na dimensão da Transição Climática, o **roteiro da mobilidade sustentável**.

A **Estratégia Europeia de mobilidade Sustentável e Inteligente**, tem por base a ambição do **Pacto Ecológico Europeu** que visa **uma redução de 90% das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes em 2050**.

Esta estratégia tem a ambição de tornar as viagens associadas ao turismo mais ecológicas, inteligentes e resilientes a choques e crises, como foi a pandemia. Para tal, são preconizados um conjunto de eixos de ação, muito focados na eficiência energética dos veículos, assim como no desenvolvimento de infraestruturas conectadas e multimodais, de onde se destaca a rede ferroviária de alta-velocidade.

## 1.2. ESTRUTURA DO PMTRA

O Plano de Mobilidade e Turismo da Região do Algarve (PMTRA) está organizado em quatro fases, que se apresentam na figura seguinte.

O presente documento corresponde ao Relatório Final, no qual se compila o trabalho desenvolvido nas fases anteriores e integra as sugestões da AMAL e respetivos parceiros do projeto RIA, nomeadamente:

- A caracterização e diagnóstico da mobilidade turística da região
- Os objetivos e metas estabelecidas para o Plano
- As propostas elencadas para a concretização dos objetivos
- Os indicadores estabelecidos para a sua monitorização.

De forma a apoiar o desenvolvimento do Plano, além da recolha e compilação de um conjunto de dados públicos e que constam nos vários estudos desenvolvidos pela região e municípios nos últimos anos, foi elaborado um inquérito à mobilidade dos turistas e foram realizadas reuniões de trabalho e *workshops* com os principais interlocutores da região (vide Anexo I).

Pretendeu-se que o diagnóstico fosse tão sintético e orientado quanto possível para a compreensão dos principais resultados, no sentido de apoiar na definição dos objetivos e metas do PMTRA, bem como na elaboração das propostas para a sua concretização.



## 1.2. ESTRUTURA DO PMTRA

Pretendeu-se, também, que a definição da estratégia fosse amplamente participada e em ambiente de cocriação com os principais *stakeholders* da região.

Para tal, foi desenvolvido um *workshop* com os principais interlocutores da região: a AMAL, a CCDR Algarve, a Região de Turismo do Algarve, a Universidade do Algarve e os municípios da Região. O Anexo III apresenta a síntese dos resultados do *workshop*.

A estratégia do PMTRA deverá permitir **combinar e articular as necessidades de visitantes, trabalhadores e residentes da região**, de forma a responder aos desafios futuros à mobilidade e constituir um conjunto de eixos de intervenção, que possibilitem o desenvolvimento de um sistema de mobilidade e transportes promotor do desenvolvimento do setor do turismo, seja na perspetiva de quem visita a região, seja na ótica dos trabalhadores do setor.

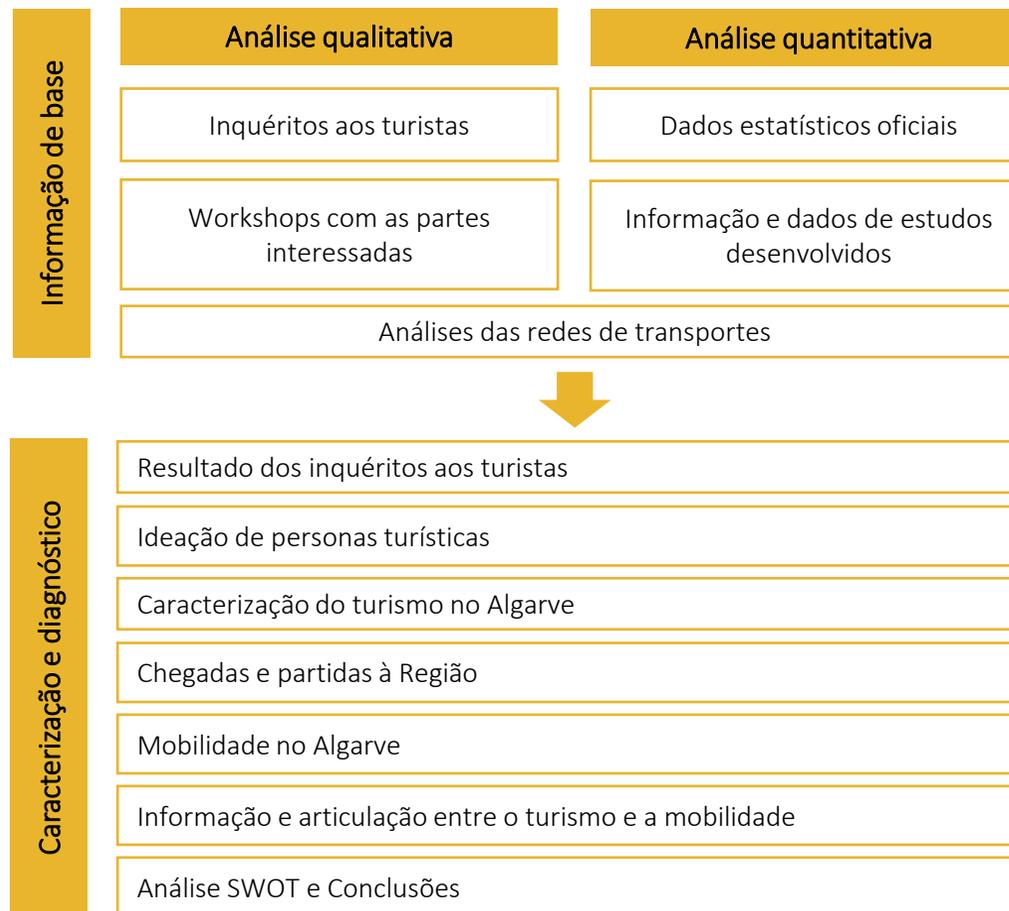
### 1.3. ESTRUTURA DO RELATÓRIO

Na fase de caracterização e diagnóstico pretendeu-se identificar as potencialidades e as barreiras relacionadas com a mobilidade turística no Algarve, e ao mesmo tempo refletir sobre a mobilidade dos trabalhadores do sector do turismo.

Para o desenvolvimento deste projeto foi sistematizada a informação disponibilizada pelos fornecedores oficiais, mas também a obtida nos estudos sobre o setor turístico na Região do Algarve.

Complementarmente foi desenvolvida uma abordagem mais qualitativa, a qual passou pela realização de inquéritos aos turistas e pelo desenvolvimento de *workshops* com as partes interessadas, tendo culminado com a ideação de *personas* turísticas.

Com base em todos estes elementos foi possível proceder à caracterização e diagnóstico, tendo em consideração as dimensões referidas no esquema apresentado ao lado (Abordagem metodológica e organização do relatório).



Abordagem metodológica para a caracterização e diagnóstico

## 1.2 ESTRUTURA DO RELATÓRIO

Com base no diagnóstico da mobilidade turística no Algarve foram idealizados cenários prospetivos para um horizonte de 10 anos e definida a estratégia deste PMTRA.

Tendo em conta os cenários prospetivos e a estratégia do PMTRA foram definidos os objetivos operacionais do Plano, as propostas desenvolvidas para a sua concretização e os respetivos indicadores de monitorização.

A figura à direita sintetiza esta abordagem metodológica.

### Cenários Prospetivos

- Construção de cenários prospetivos
- Escolha participada do cenário mais verosímil para os próximos 10 anos

### Definição da Estratégia do PMTRA

- Enquadramento nos objetivos e ambições europeias e nacionais em matéria de ambiente, mobilidade e segurança rodoviária
- Objetivos a alcançar com o PMTRA, estabelecidos pela AMAL
- Metas do PMTRA, discutidas e validadas com as partes interessadas

### Objetivos operacionais do PMTRA, Propostas e Indicadores de Monitorização

- Chegadas e partidas
- Mobilidade na Região
- Informação e Marketing
- Cooperação entre setores



## II | A MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE: CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

## 2. A MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE: CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO

### 2.1 PARTICIPAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS

Com base na informação recolhida procura-se responder a conjunto de questões fundamentais para a caracterização da mobilidade turística, que constituem a **estrutura desta primeira fase de caracterização e diagnóstico**:

- Qual é a importância do turismo para a região?
- Quem são os turistas que visitam o Algarve?
- O que os turistas procuram no Algarve?
- Como se processam as chegadas e partidas a esta Região?
- Como é realizada a mobilidade na região?
- Como é difundida a informação?
- Como é a cooperação entre o turismo e a mobilidade?

A resposta a estas perguntas permite alimentar a fase de ideação das *personas* turísticas, que constitui o corolário da fase de caracterização e diagnóstico, a partir da qual se identificam os principais constrangimentos à mobilidade turística na região.

Por último, apresenta-se uma análise SWOT, onde são apresentadas as Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças à mobilidade turística.



Realização de inquéritos aos turistas nas praias



Workshop com as partes interessadas

## 2.1 PARTICIPAÇÃO DAS PARTES INTERESSADAS

O diagnóstico da mobilidade turística no Algarve foi desenvolvido adotando uma abordagem participativa, na qual se procurou envolver as diversas partes interessadas, contando sempre com a participação da AMAL. Para tal foram desenvolvidos:

- **Reuniões com os restantes parceiros do Projeto RIA:** CCDR Algarve, RTA e UAlg;
- **Workshops com as partes interessadas:**
  - Realizados em junho e julho de 2022, tendo sido realizadas 4 sessões:
    - 3 sessões com os municípios, agregados por sub-região: Algarve Central, Sotavento e Barlavento;
    - 1 sessão para a qual foram convocadas as associações que representam os diversos setores da atividade turística na região (hotelaria, operadores turísticos, atividades desportivas e culturais, entre outras), operadores de transporte, Direção Regional de Cultura e Proteção Civil.
- **Inquéritos aos turistas para conhecer os padrões de mobilidade no acesso/egresso à Região e dentro do Algarve:**
  - Realizados no período da Páscoa de 2022, no Aeroporto de Faro e em 4 praias, tendo sido selecionadas as praias tradicionalmente mais movimentadas em cada sub-região:
    - Praia de Monte Gordo - Sotavento algarvio;
    - Praias de Quarteira e Vilamoura (areal contíguo) e praias centrais de Albufeira - Algarve Central;
    - Praia da Rocha - Barlavento algarvio;
  - Complementarmente, foi desenvolvido um inquérito *online*, do qual foram extraídas as informações para a elaboração deste relatório, no dia 17 de agosto de 2022.

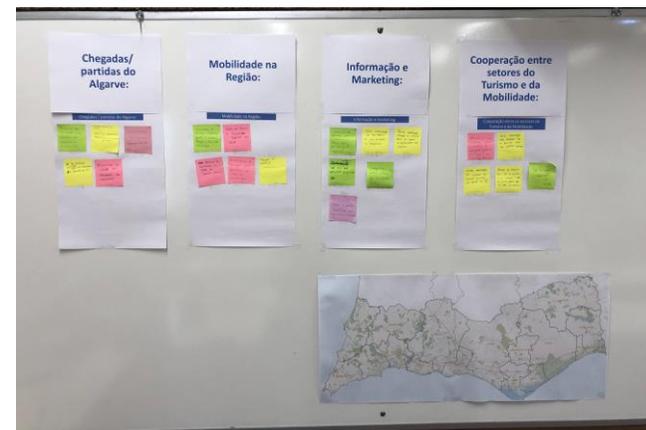
## 2.1.1 WORKSHOP COM OS STAKEHOLDERS (PARTES INTERESSADAS)

Os *workshops* realizados tiveram uma boa adesão por parte dos municípios. Participaram nestas sessões os municípios de Albufeira, Alcoutim, Faro, Lagoa, Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, São Brás de Alportel, Silves, Tavira, Vila do Bispo e Vila Real de Santo António.

Verificou-se, no entanto, uma menor participação por parte dos restantes *stakeholders*, provavelmente porque estes terem sido realizados no início do Verão, época turística de maior procura. Compareceram nesta sessão a Direção Regional de Cultura do Algarve, o operador das redes Vamus e Próximo e a associação Odiana.

No decurso dos *workshops*, foram indicados os principais produtos turísticos, a sua localização e identificados alguns dos obstáculos a eles associados numa ótica da mobilidade.

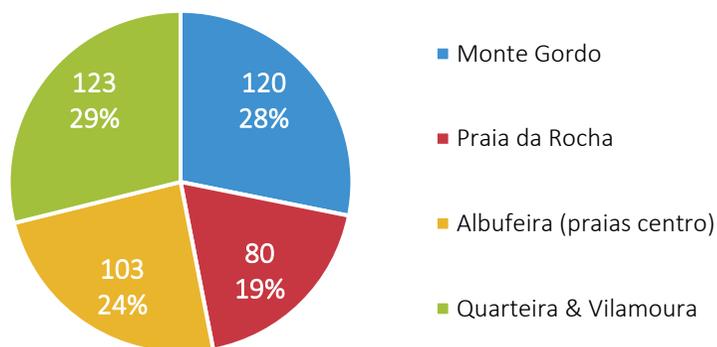
A informação recolhida encontra-se vertida nas secções seguintes deste documento e o resultado destes *workshops* é resumido no Anexo I.



## 2.1.2. INQUÉRITOS AOS TURISTAS | PRINCIPAIS RESULTADOS

Os Inquéritos presenciais nas 4 praias do Algarve foram realizados entre os dias 14 e 16 de abril de 2022 e no Aeroporto de Faro nos dias 16 e 17 de abril.

Nas praias foi realizado um total de 426 inquéritos válidos, com a distribuição apresentada no gráfico seguinte:



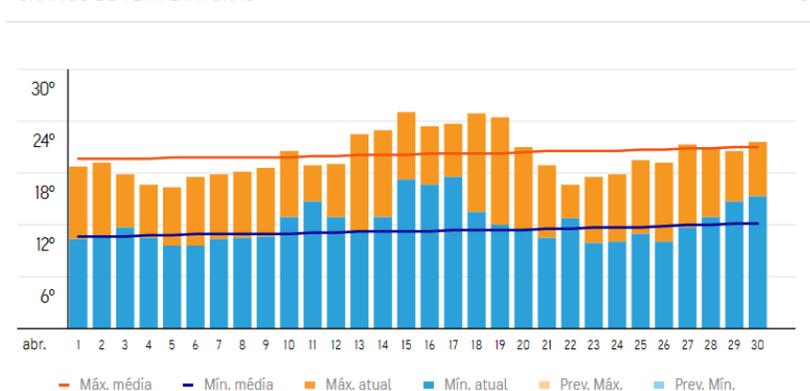
Total de inquéritos realizados nas praias do Algarve

Já no aeroporto foram contabilizados 355 inquéritos válidos.

Nos dias de recolha presencial de informação verificou-se, no Algarve, um tempo ameno, com sol e temperaturas acima dos 20°C, conforme apresentado no gráfico seguinte.

As temperaturas médias na semana Santa chegaram a alcançar os 25° C, o que motivou a procura do Algarve como destino de férias da Páscoa.

GRÁFICO DE TEMPERATURAS

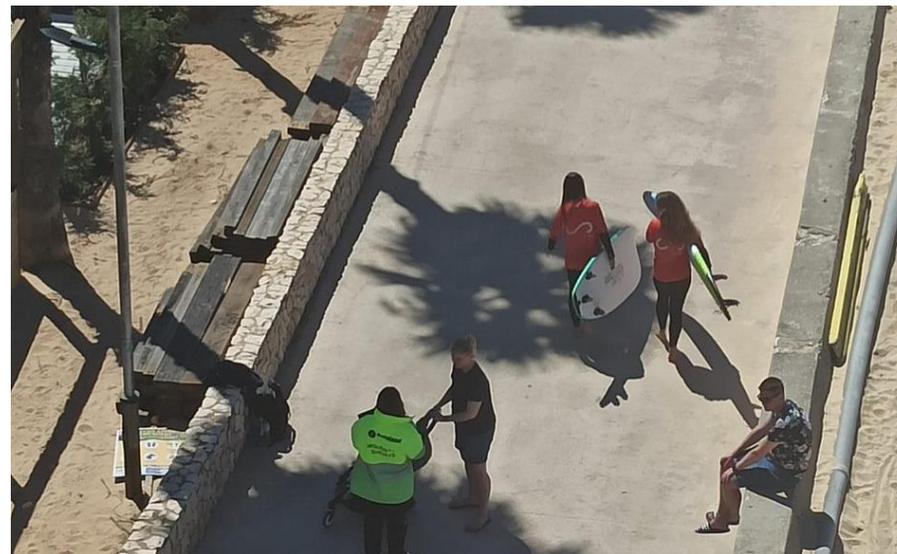


Fonte: <https://www.accuweather.com/pt/pt/albufeira/273200/april-weather/273200>

## 2.1.2. INQUÉRITOS AOS TURISTAS | PRINCIPAIS RESULTADOS

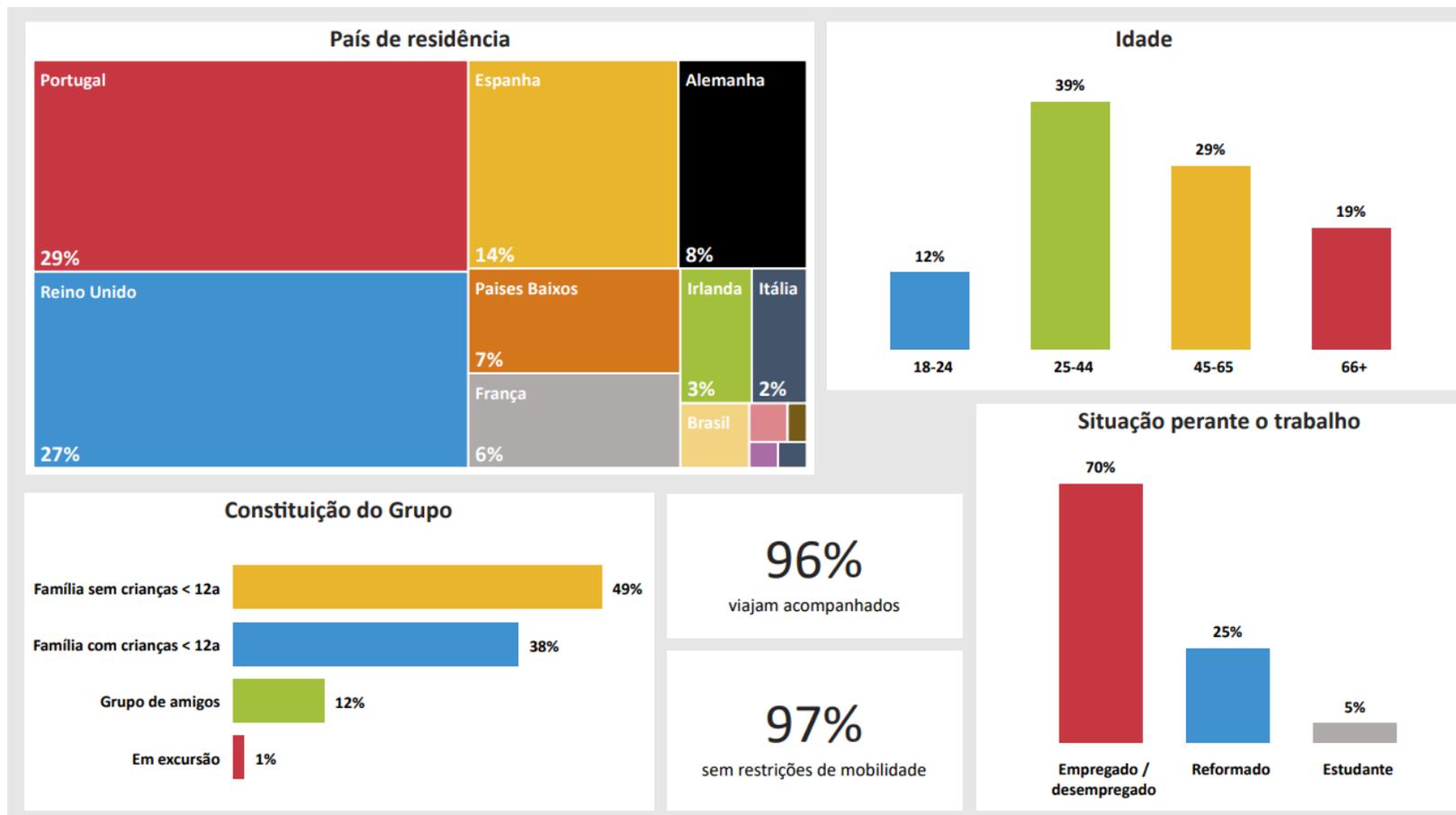
Relativamente à campanha de inquéritos *online*, foi recolhido até ao dia 17 de Agosto, um total de 228 respostas.

As figuras das páginas seguintes apresentam as análises efetuadas em *PowerBI*, aos resultados dos inquéritos, os quais permitem apoiar na caracterização da mobilidade turística, que se apresenta nas secções seguintes.



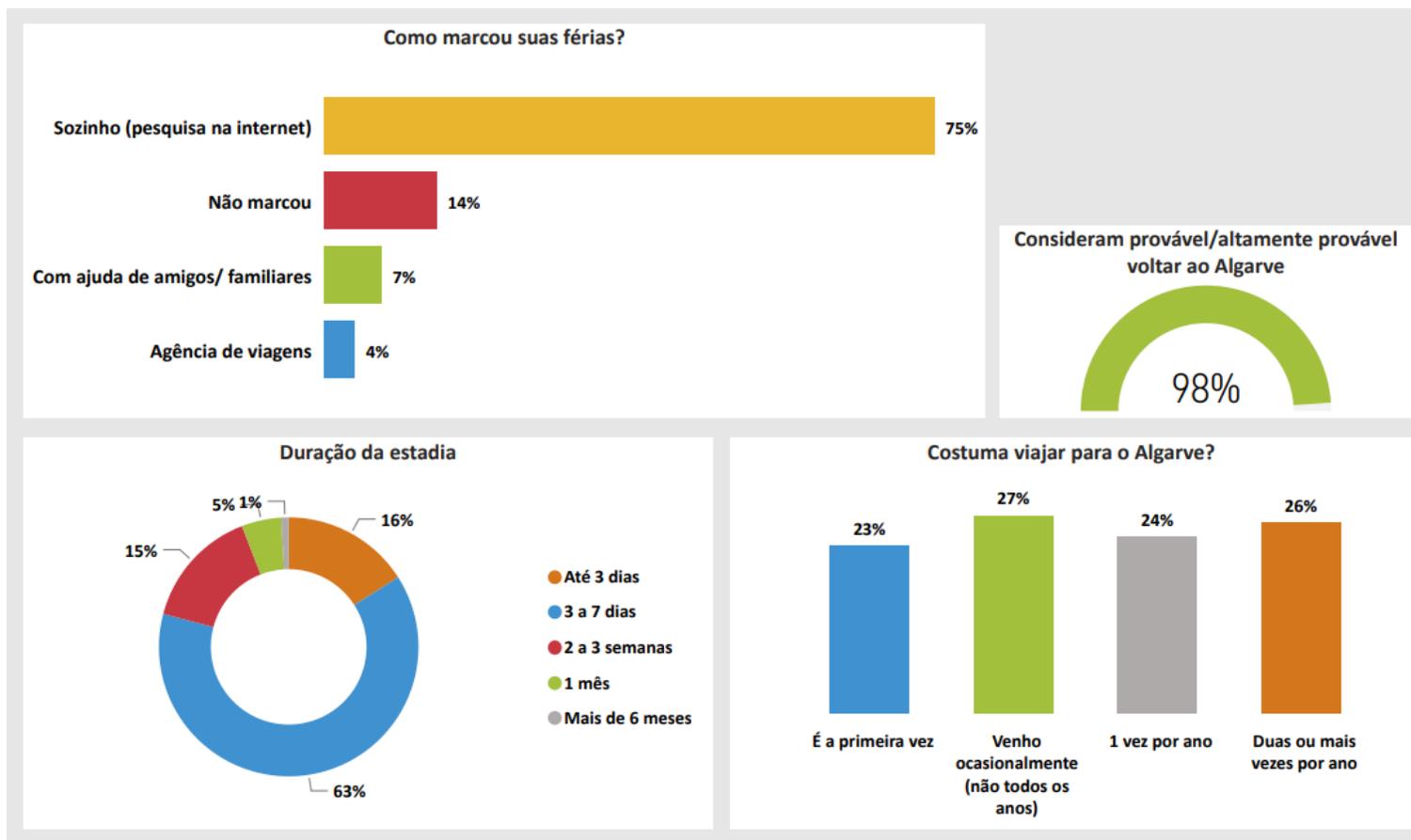
Realização de inquéritos aos turistas nas praias

## 2.1.2.1 INQUÉRITO NAS PRAIAS | QUEM SÃO OS TURISTAS?



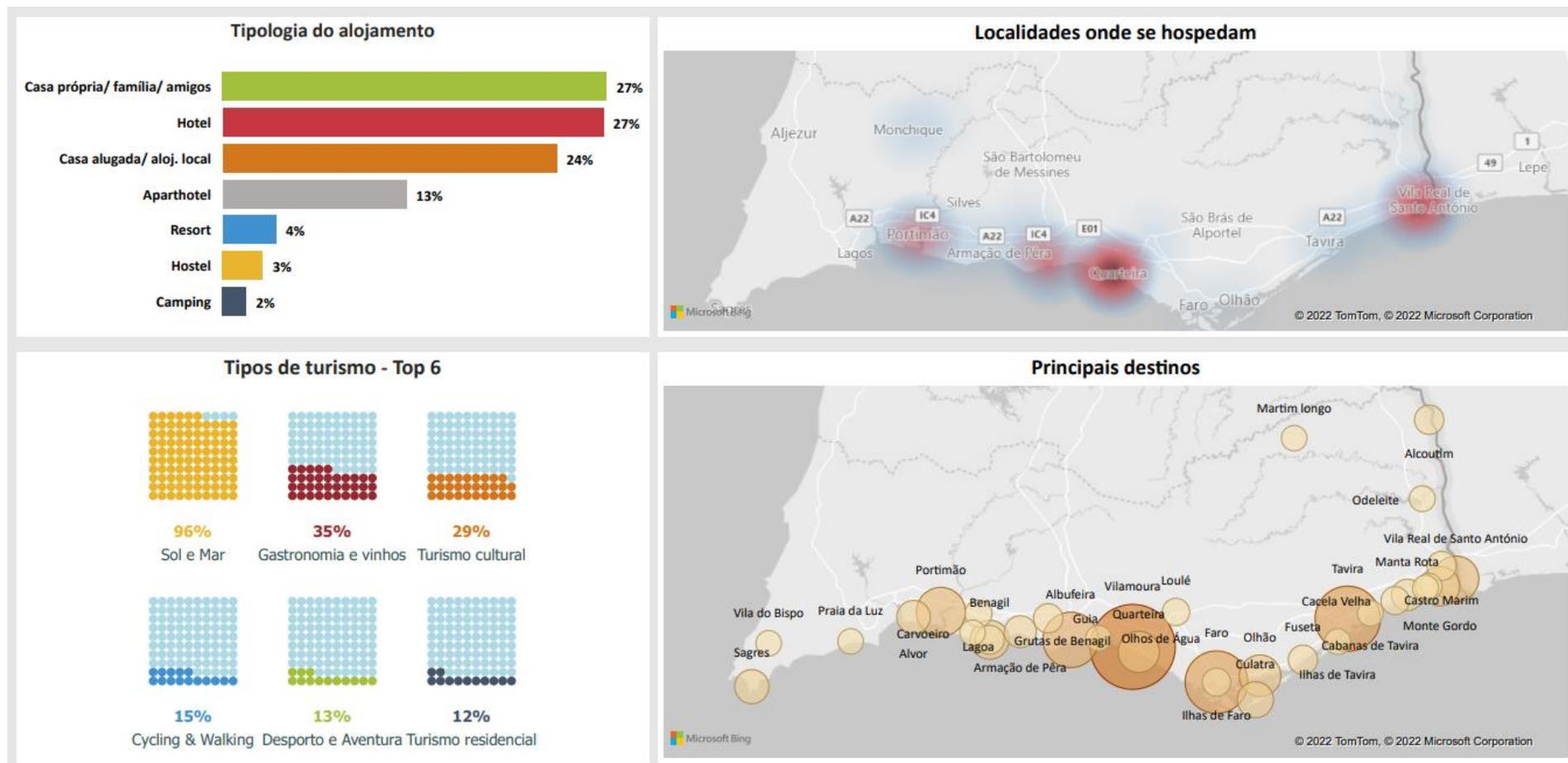
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados nas praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.1 INQUÉRITO NAS PRAIAS | QUEM SÃO OS TURISTAS?



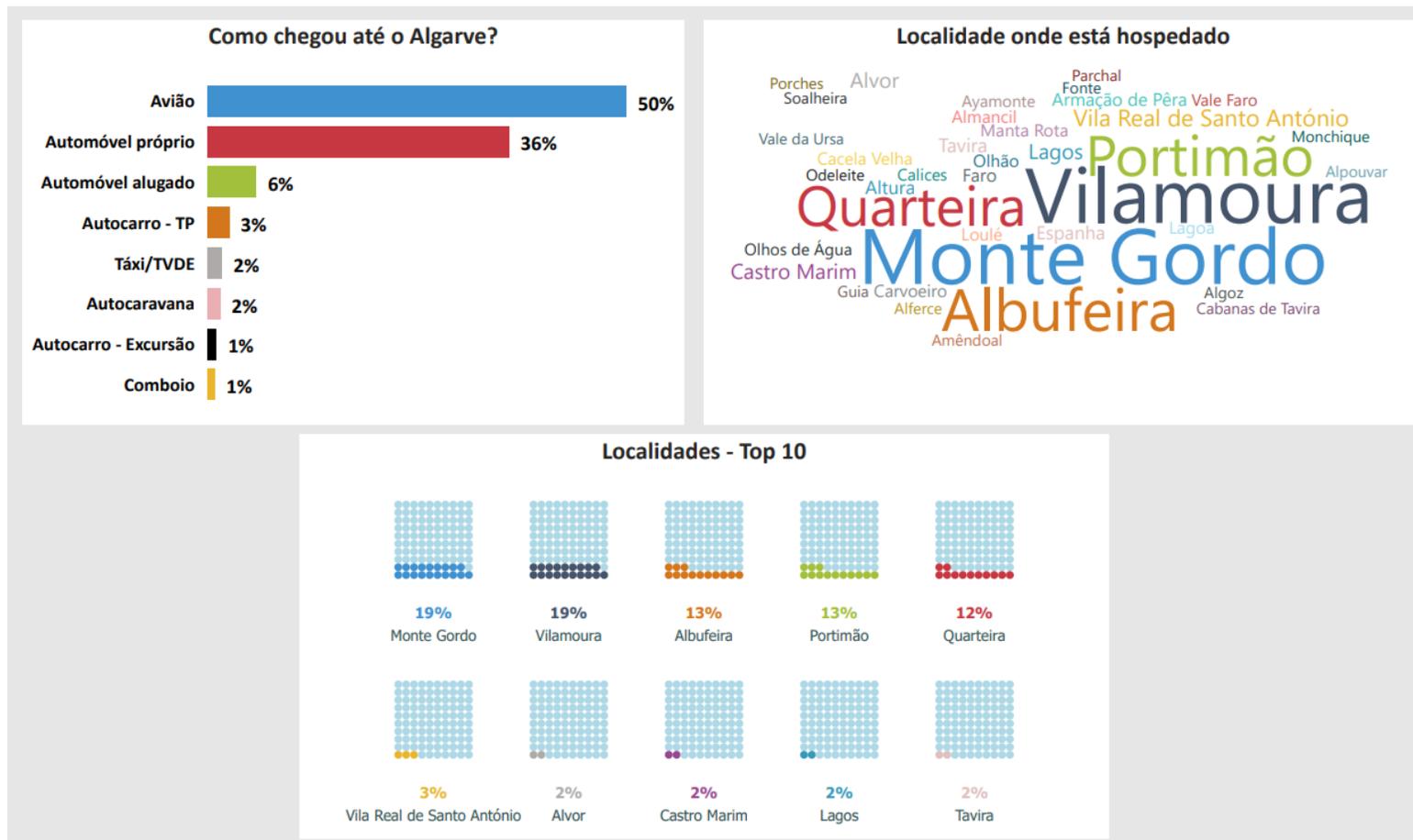
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados nas praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.1 INQUÉRITO NAS PRAIAS | O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE?



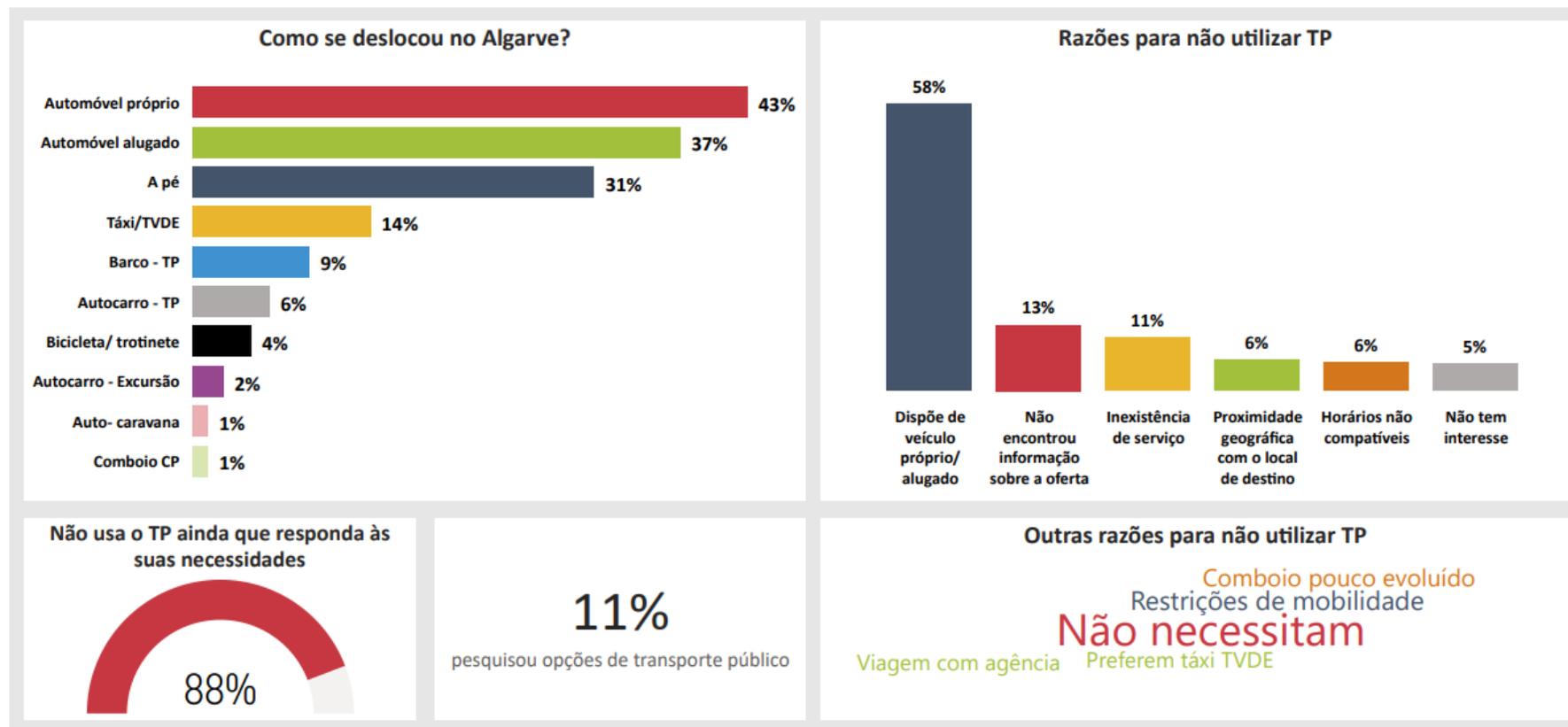
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados as praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.1 INQUÉRITO NAS PRAIAS | CHEGADAS E PARTIDAS



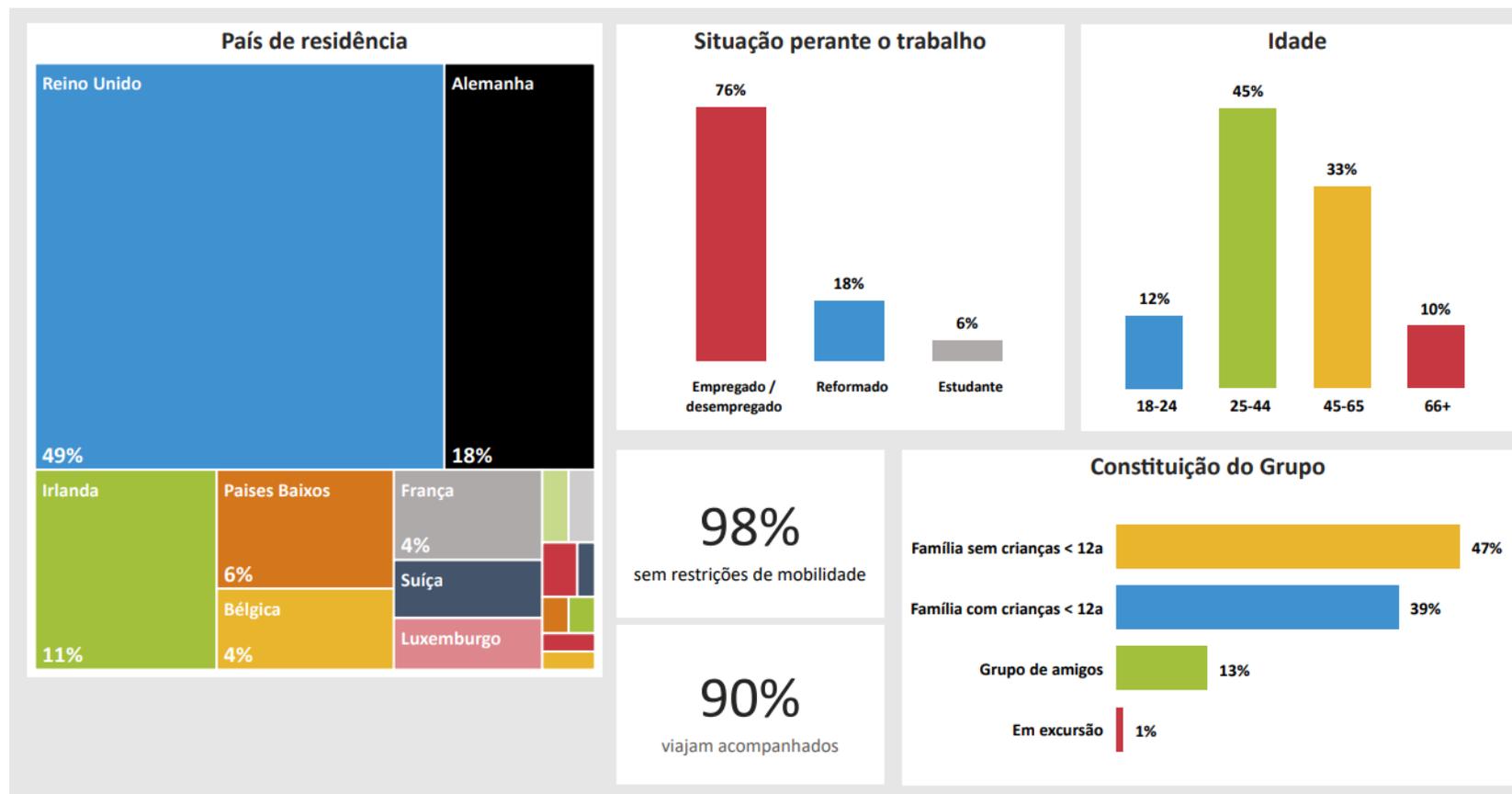
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados as praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.1 INQUÉRITO NAS PRAIAS | A MOBILIDADE NA REGIÃO



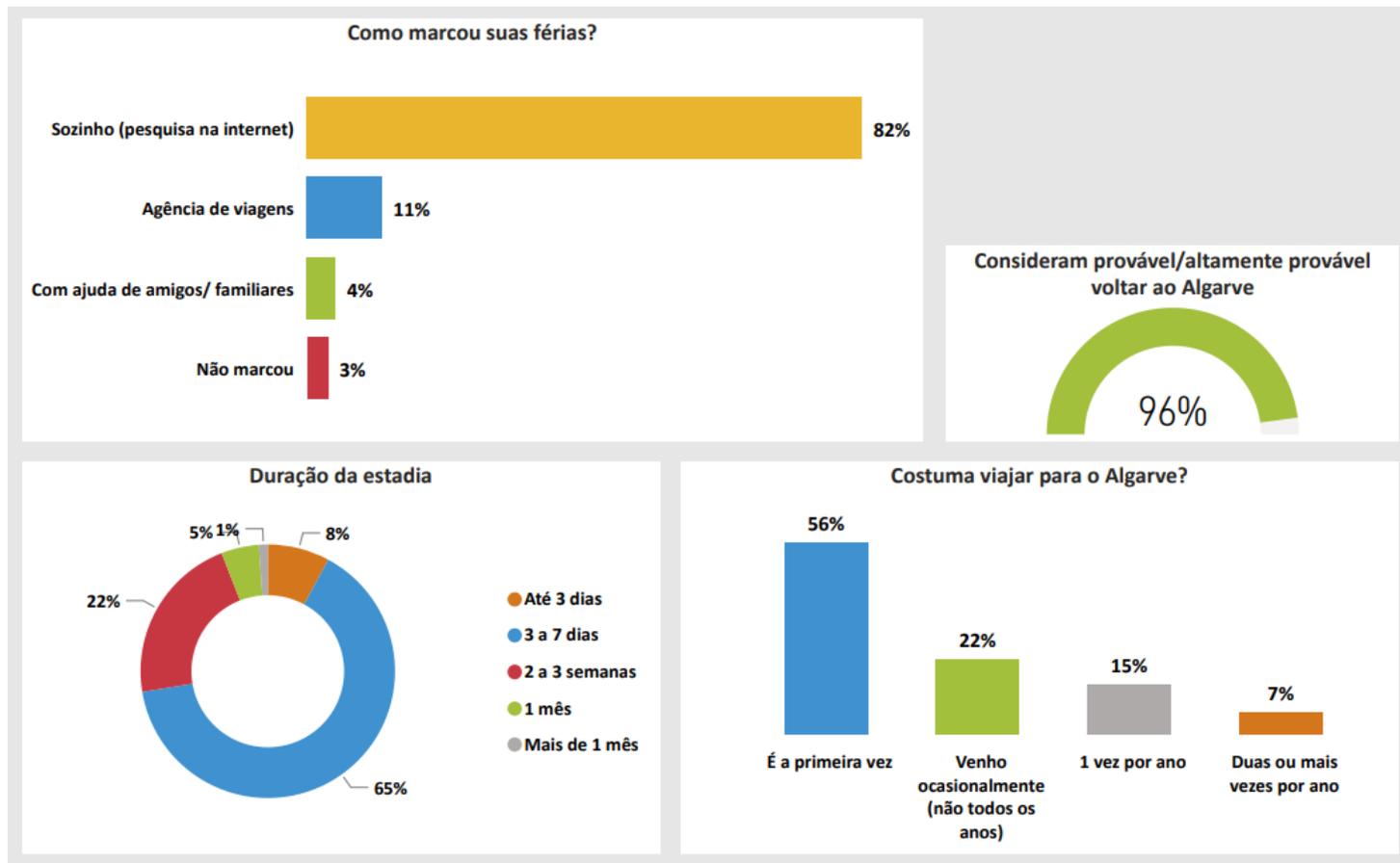
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados as praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.2 INQUÉRITO NO AEROPORTO DE FARO | QUEM SÃO OS TURISTAS?



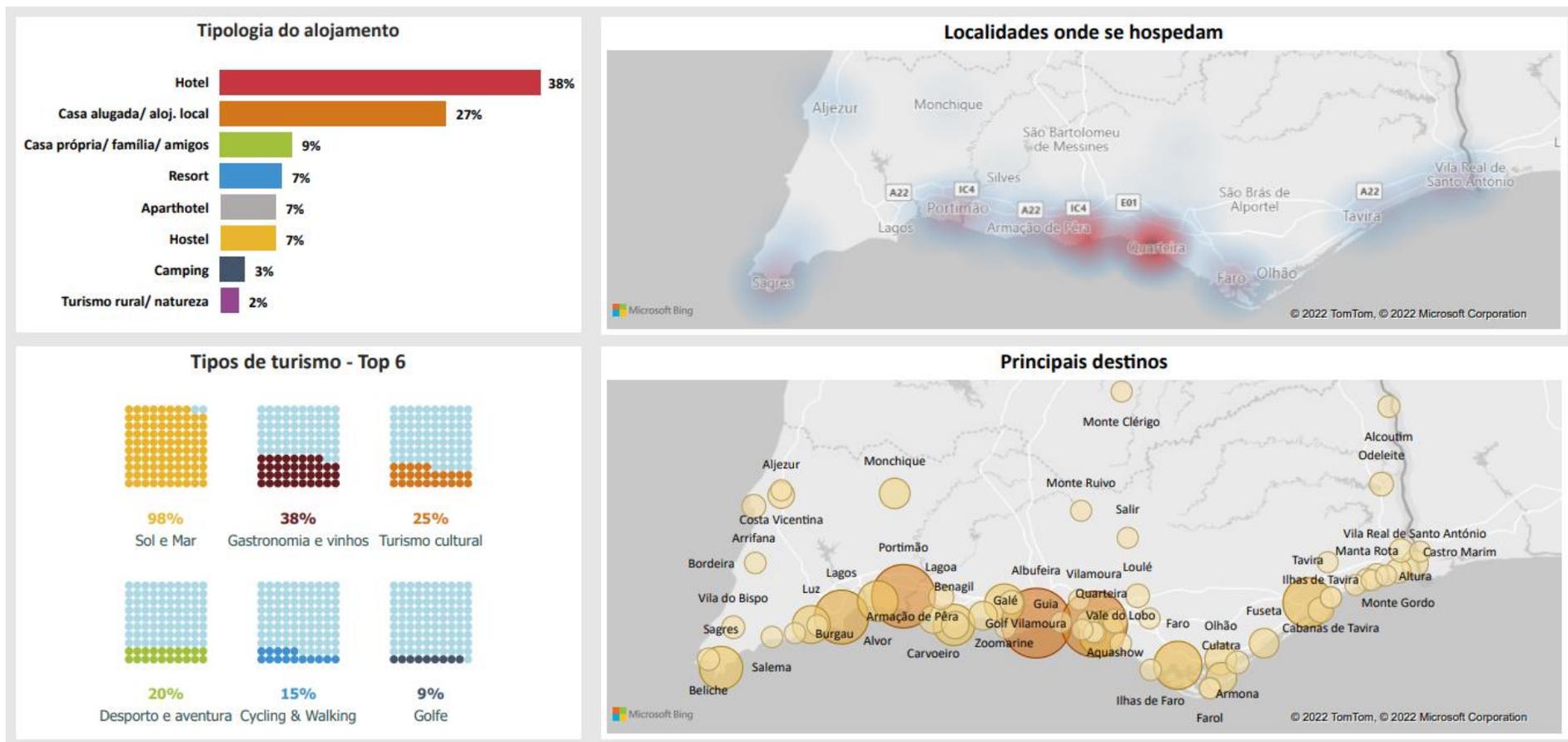
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados no Aeroporto de Faro (Páscoa 2022)

## 2.1.2.2 INQUÉRITO NO AEROPORTO DE FARO | QUEM SÃO OS TURISTAS?



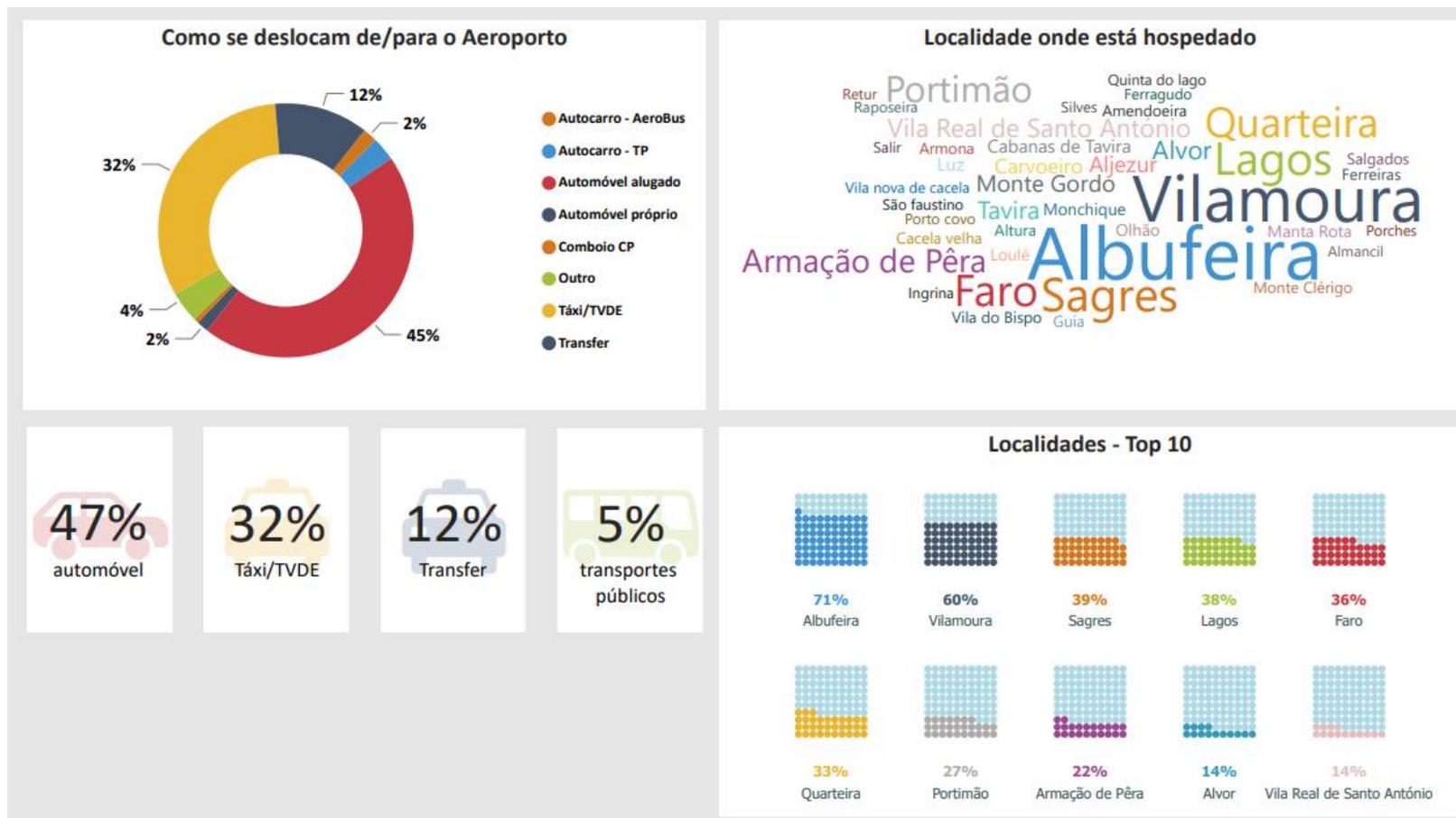
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados no Aeroporto de Faro (Páscoa 2022)

## 2.1.2.2 INQUÉRITO NO AEROPORTO DE FARO | O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE?



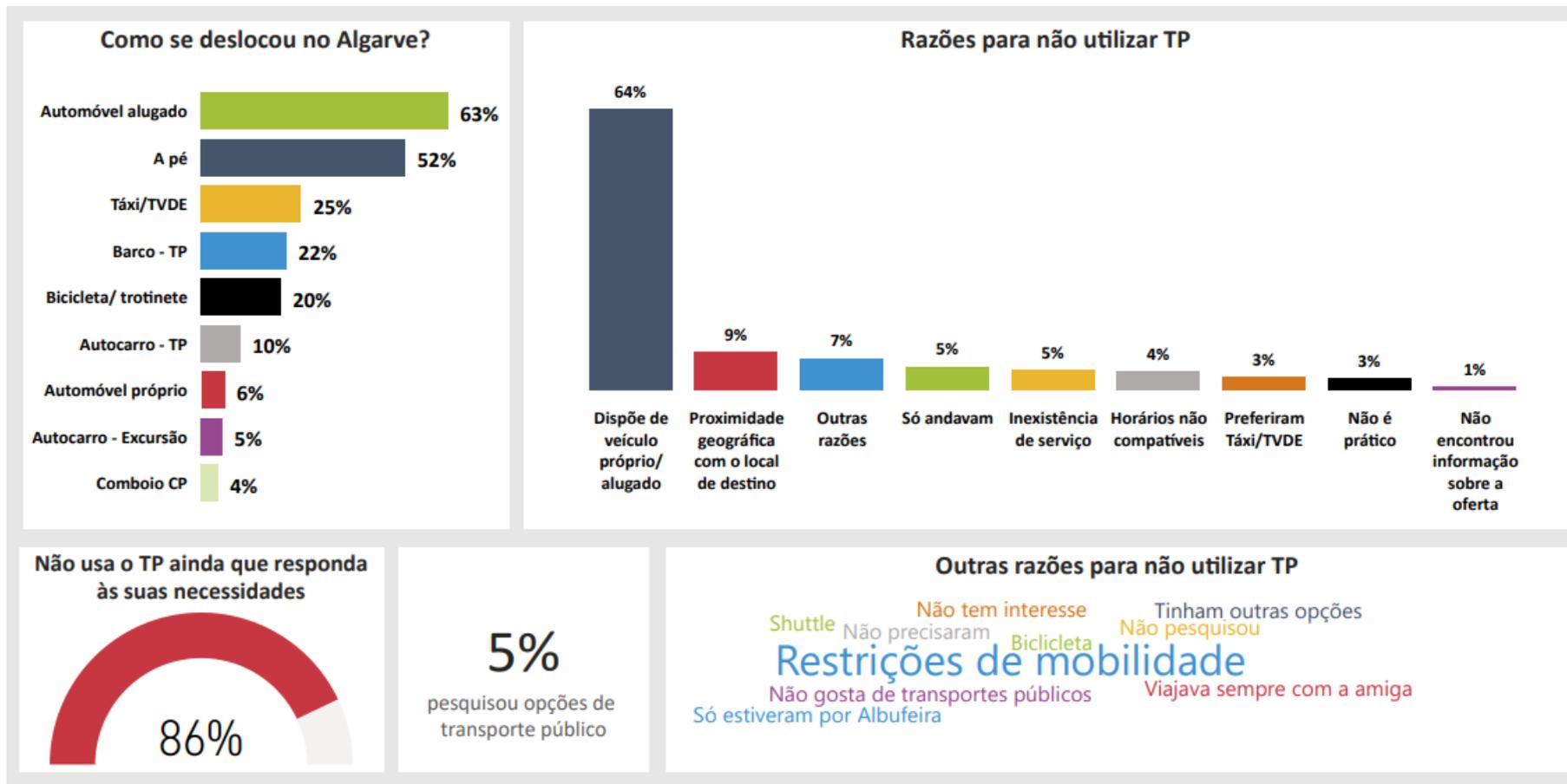
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados as praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.2 INQUÉRITO NO AEROPORTO DE FARO | CHEGADAS E PARTIDAS



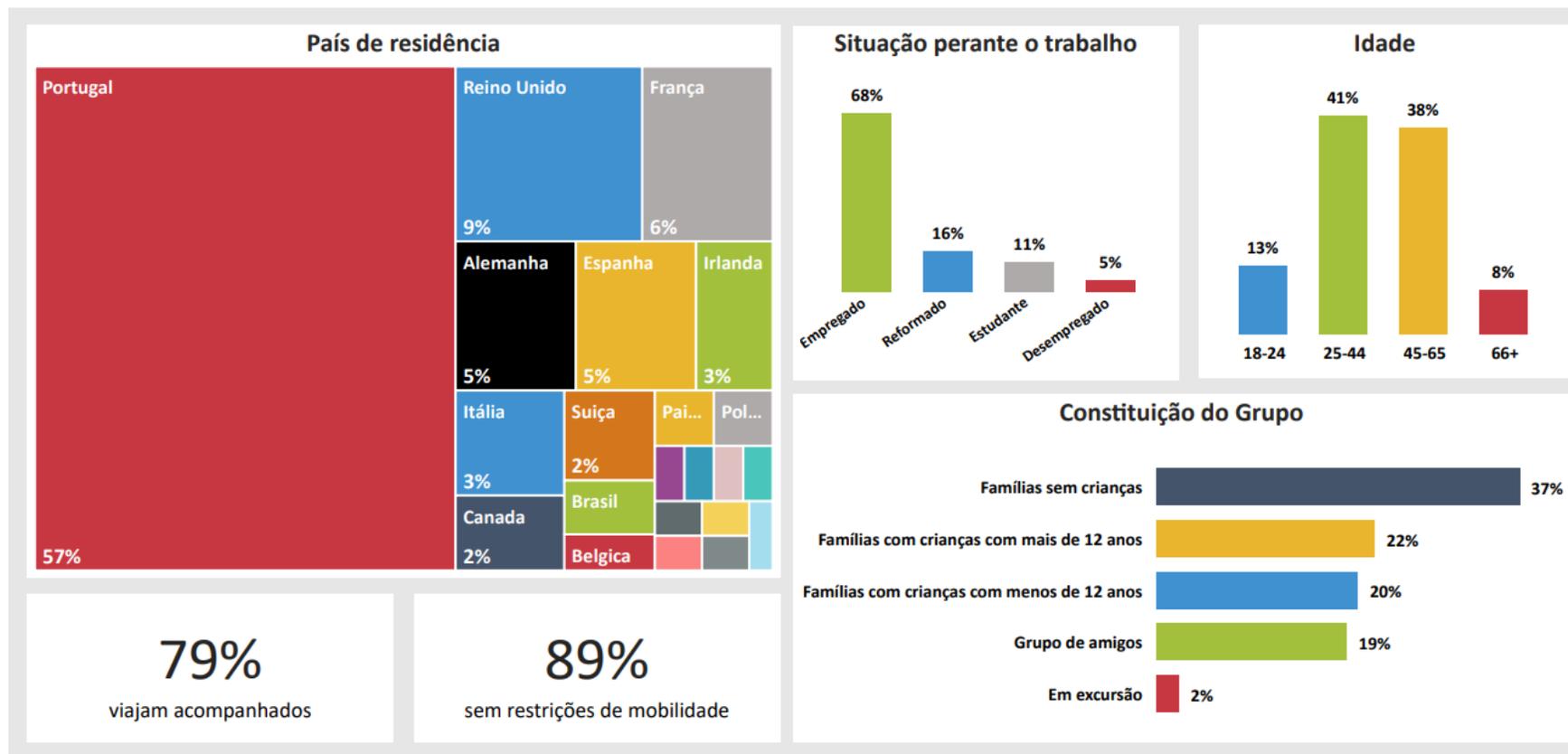
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados as praias do Algarve (Páscoa 2022)

## 2.1.2.2 INQUÉRITO NO AEROPORTO DE FARO | A MOBILIDADE NA REGIÃO



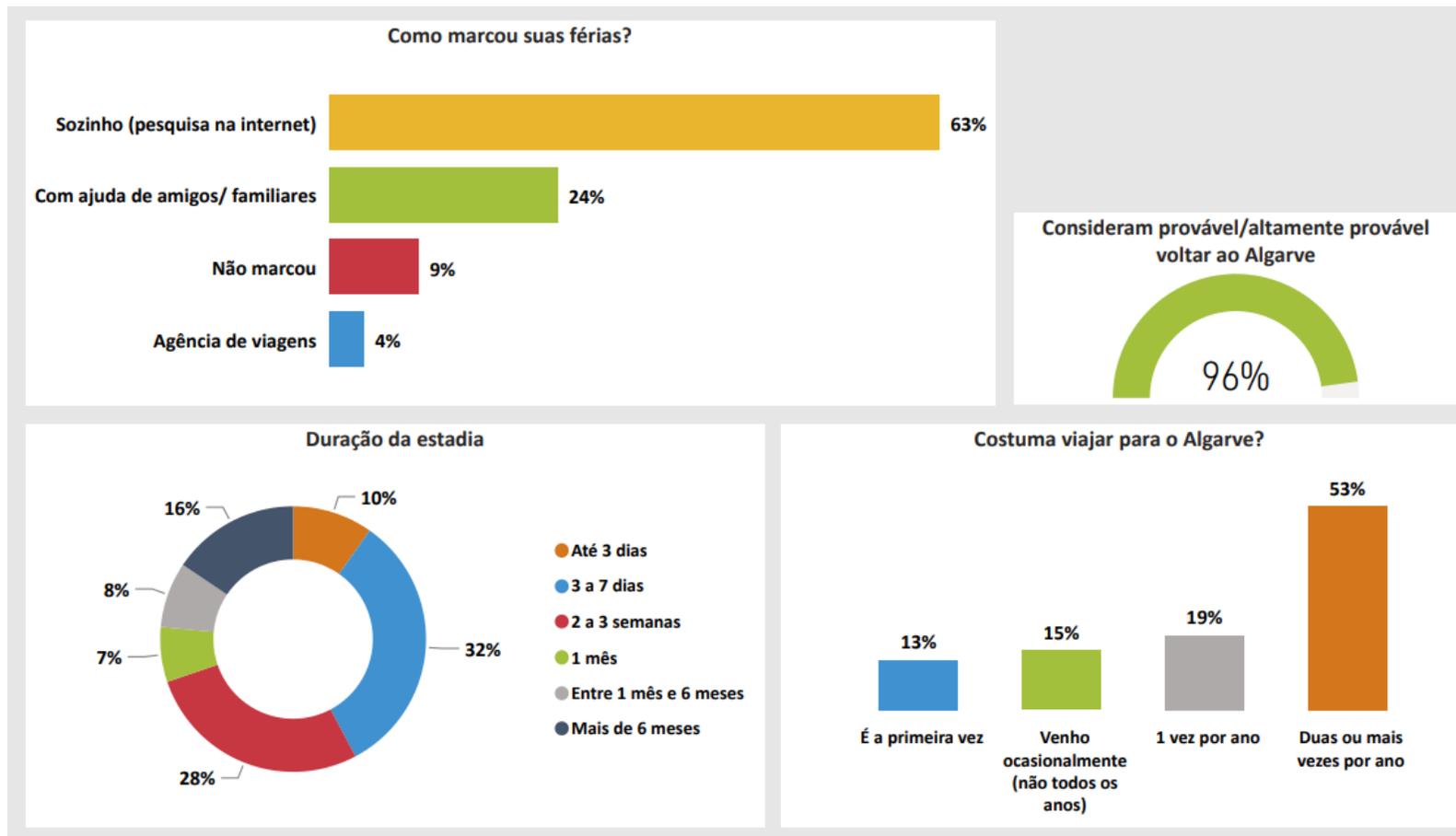
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados no Aeroporto de Faro (Páscoa 2022)

## 2.1.2.3 INQUÉRITO *ONLINE* | QUEM SÃO OS TURISTAS?



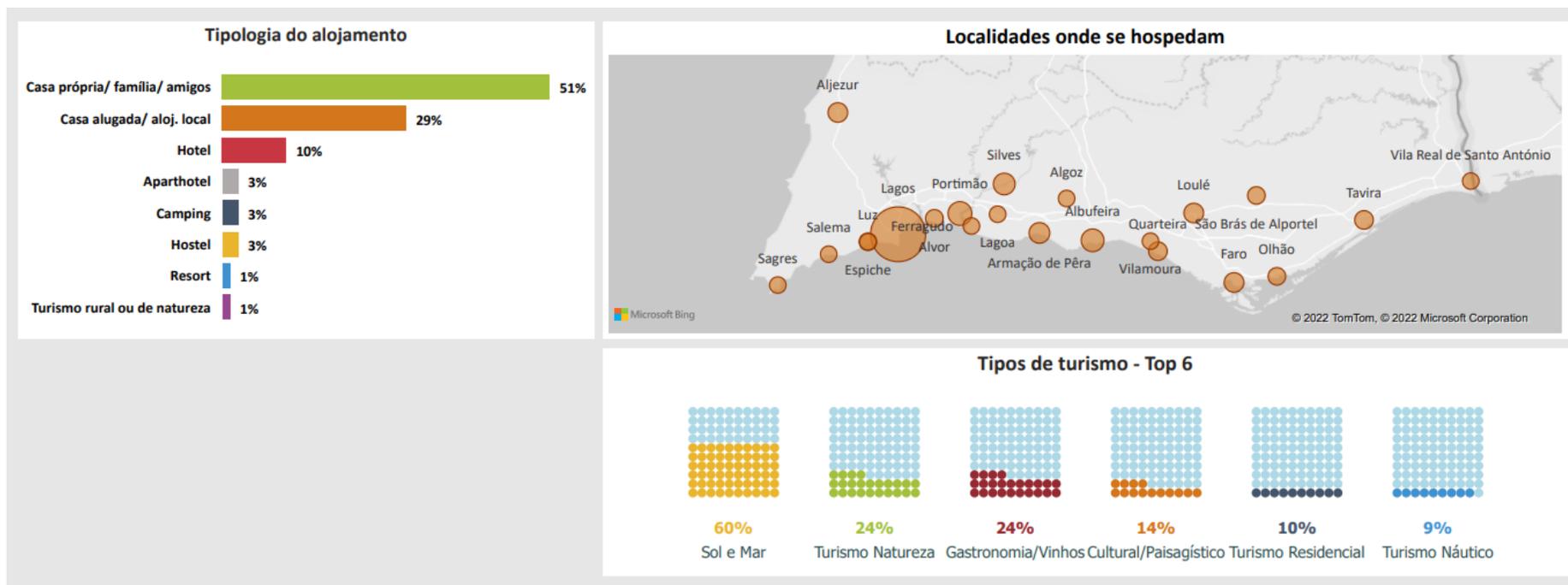
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados online (Informação extraída a 17 agosto 2022)

### 2.1.2.3 INQUÉRITO *ONLINE* | QUEM SÃO OS TURISTAS?



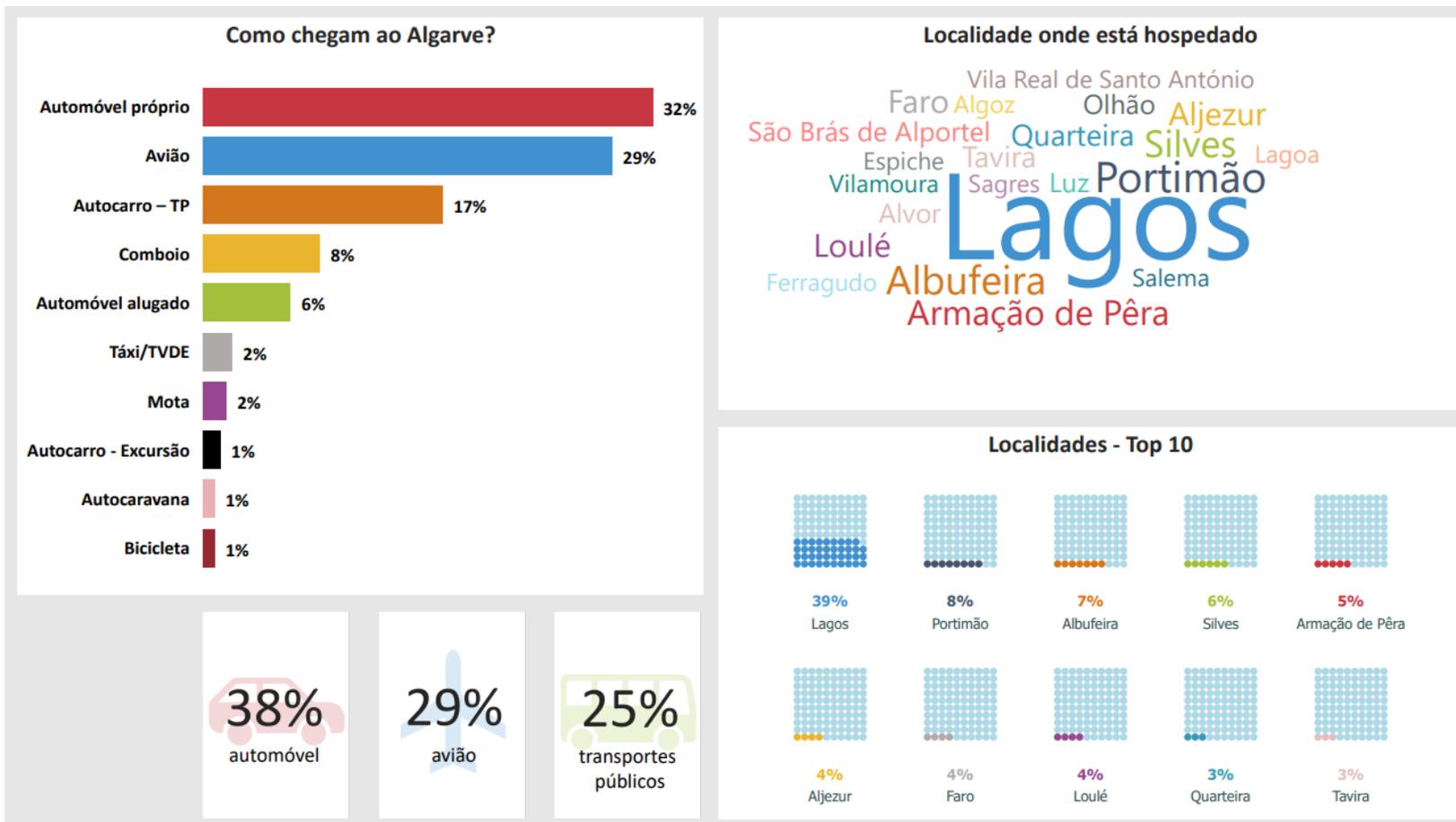
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados online (Informação extraída a 17 agosto 2022)

## 2.1.2.3 INQUÉRITO *ONLINE* | O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE?



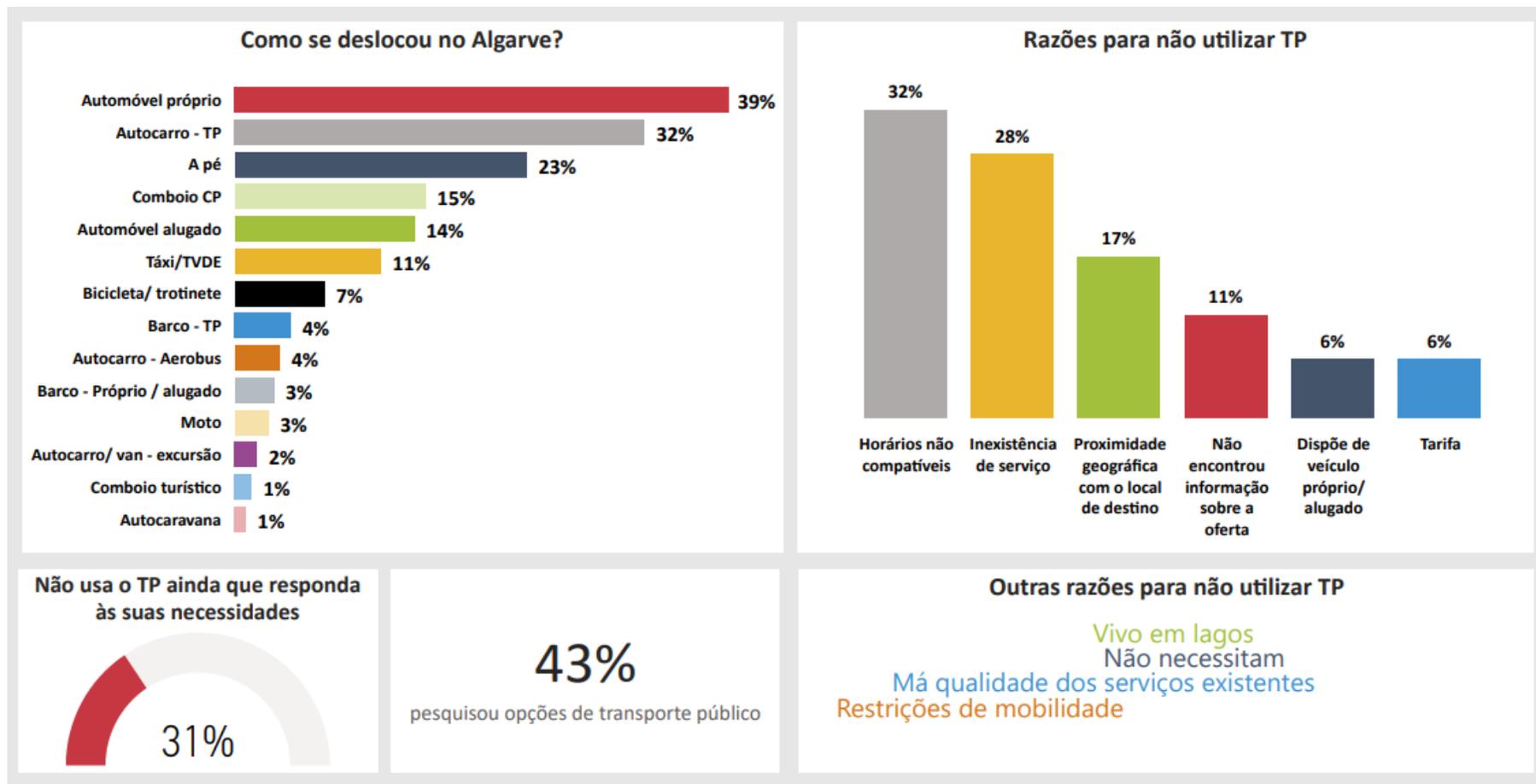
Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados online (Informação extraída a 17 agosto 2022)

## 2.1.2.3 INQUÉRITO ONLINE | CHEGADAS E PARTIDAS



Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados online (Informação extraída a 17 agosto 2022)

## 2.1.2.3 INQUÉRITO ONLINE | A MOBILIDADE NA REGIÃO



Dashboard do PowerBI. Elaboração própria com base no resultado dos inquéritos realizados online (Informação extraída a 17 agosto 2022)

## 2.1.2.4 SÍNTESE DOS INQUÉRITOS

Nesta secção apresenta-se um resumo sintético da análise dos 3 inquéritos, destacando-se aspetos semelhantes e diferenças mais significativas.

Os inquéritos têm o mérito de permitir conhecer melhor os diferentes segmentos de turistas, mas são em alguma medida, enviesados pelo contexto em que são realizados. Por exemplo, os inquéritos realizados no aeroporto abrangem sobretudo estrangeiros residentes fora da Península Ibérica e os inquéritos *online* apresentam uma maior incidência de pessoas a andar de transporte público, resultado de uma maior divulgação destes inquéritos pela AMAL e pelo operador Vamus.

Os inquéritos nas praias e *online* apontam para uma predominância de turistas residentes em Portugal, ao contrário do inquérito realizado no aeroporto, onde a maior parte dos turistas são provenientes do Reino Unido - este é, também, o país estrangeiro de origem mais referido nas restantes amostras. Saliente-se que a época do ano em que foram realizados os inquéritos presenciais (Páscoa) também influenciam este fator.

A maioria dos turistas, nas 3 amostras, permanecem na Região por um curto espaço de tempo, entre 3 a 7 dias. Esta opção é mais evidente nos inquéritos realizados no período da Páscoa, que tipicamente são férias mais curtas. No inquérito *online*, têm também um peso relevante, os turistas que permanecem 2 a 3 semanas.

O sol e mar é, claramente, o produto turístico mais procurado no Algarve, sendo referido por mais de 96% dos turistas que responderam ao inquérito na Páscoa e 60% dos que responderam ao inquérito *online*. Segue-se a este, a gastronomia e vinhos e o turismo de natureza, ainda que em menor proporção.

É, também, transversal aos inquéritos que a maioria dos turistas chegam ao Algarve de automóvel ou de avião, consoante residam na Península Ibérica ou fora dela. Para as deslocações na região, é evidente a preferência pelo uso do automóvel, seja próprio ou alugado.

Questionados sobre a possibilidade de usar o transporte público, caso este respondesse às suas necessidades, os inquéritos presenciais revelam que mais de 86% dos turistas não o utilizariam. A razão predominante pela qual não utilizariam o transporte público é o facto de já disporem de veículo próprio ou alugado.

Por outro lado, os turistas que responderam ao inquérito *online* estão mais predispostos a utilizar o transporte público e os que não o usam atualmente referem a incompatibilidade de horários e inexistência de serviços, como principal razão.

## 2.1.2.4 SÍNTESE DOS INQUÉRITOS

Nas sugestões de melhoria, os turistas referem, maioritariamente:

- Criação de ligações de TP ao aeroporto e maior frequência das ligações existentes
- Melhoria dos serviços ferroviários e integração com o TP rodoviário, incluindo ligações entre as zonas urbanas e as estações que ficam mais distantes.
- Transporte público para as praias
- Extensão dos horários ao período noturno
- Necessidade de mais ciclovias e opções de mobilidade partilhada (bicicletas e trotinetes)
- Melhoria das acessibilidades para pessoas com mobilidade reduzida (em cadeira de rodas, scooter, etc.)
- Melhor informação sobre a oferta e maior legibilidade da informação nas paragens
- Melhorar a qualidade das paragens e abrigos
- Melhoria do estacionamento

Estas sugestões de melhoria são coincidentes com as necessidades da população residente na Região e, conseqüentemente, ajudar a consolidar a ideia de que é preciso densificar uma estratégia regional de mobilidade sustentável e inclusiva global para todo o Algarve, potenciando sinergias entre modos e diferentes zonas do território.



## 2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS"

## 2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS"

### 2.2.1 ENQUADRAMENTO

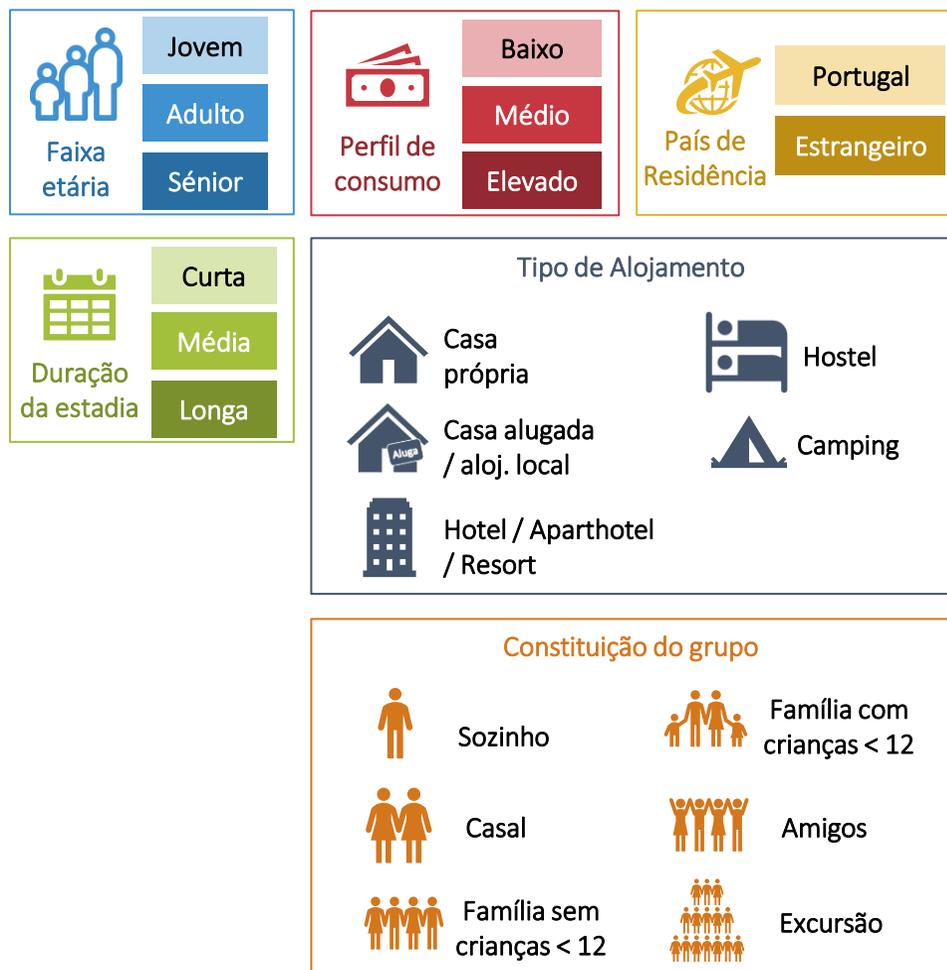
#### Ideação de *Personas* Turísticas

No sentido de se identificarem as lacunas e potencialidades do sistema de mobilidade turística do Algarve, foi realizado um exercício de ideação de *Personas* Turísticas, no qual foram desenvolvidas, a partir da informação recolhida, personagens, famílias ou grupos semifictícios que visitam o Algarve em turismo.

Neste exercício procurou-se idear os padrões de mobilidade das *personas* turísticas para mais fácil identificação das suas necessidades no decorrer da sua "experiência turística" no Algarve, principalmente no que se refere à sua chegada e partida do Algarve, bem como à sua mobilidade na região.

Foi ainda adicionada uma última *persona*, relativa a um trabalhador do setor turístico, a qual procura refletir um dia típico e as dificuldades sentidas por estes.

Em seguida são apresentadas as 8 *personas* desenvolvidas, com perfis e padrões de mobilidade distintos, os quais são complementados com um diagnóstico sobre como cada uma destas *personas* é limitada nas suas opções de mobilidade. Estas conclusões servirão para, posteriormente, alimentar a análise SWOT, apresentada em capítulos seguintes.



## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | FAMÍLIA SILVA: FAMÍLIA PORTUGUESA COM DOIS FILHOS DE 14 E 17 ANOS

### Persona 1



Adulto



Médio



Portugal



Curta



Casa  
própria



Família sem  
crianças < 12

### História:

Os Silva são uma família portuguesa de classe média/alta, com dois filhos de 14 e 17 anos. Costumam passar férias, cerca de 2 semanas por ano, em Alvor, em casa própria. Sempre que existem feriados próximo do fim de semana vêm também passar uns dias ao Algarve.

Normalmente vão à praia a pé e ao final da tarde, gostam de fazer passeios de bicicleta nas zonas com menos automóveis a circular.

Costumam fazer as refeições em casa ou na praia, ainda que, de vez em quando, vão jantar ao restaurante de peixe que frequentam há bastantes anos. Todos os dias fazem um passeio pela vila depois de jantar para aproveitar o bom tempo.

Das diferentes idades dos membros da família acabam por resultar programas variados para responder às preferências de todos. Gostam assim de visitar os eventos de música na região e não perdem a Fatacil. Também costumam visitar o Aquaparque e o Zoomarine, programa que o filho mais novo ainda adora.

Vêm para o Algarve no carro da família e é esse o modo que utilizam para se deslocar na região quando vão visitar outros lugares. Estão a pensar trocar para um carro elétrico, mas ainda têm muitas dúvidas relativamente às opções de carregamento.

Frequentemente, nas férias, um dos pais tem de se deslocar a Lisboa para algum compromisso inadiável e, nesse dia, o resto da família fica sem carro disponível. Quem tem de ir a Lisboa, chega cansado e a pensar que talvez pudesse optar por uma outra solução.

Os adolescentes, às vezes, suspiram por um pouco de liberdade de movimentos e por ver os amigos que estão próximos, mas, ou conseguem convencer os pais a darem-lhes boleia, ou desistem por desconhecimento da oferta que possa estar disponível.

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | FAMÍLIA PEREIRA: FAMÍLIA PORTUGUESA COM UM FILHO DE 3 ANOS DE IDADE

Photo by PNW Productions / Radhika Studio

### Persona 2



#### História:

Os Pereiras são uma jovem família Portuguesa que reside em Santarém. Têm um filho de 3 anos de idade e vão ficar 2 semanas numa casa alugada em Monte Gordo. Escolheram esta zona por causa das praias de grande extensão, da água quente e porque é uma zona onde é possível passear a pé.

Chegam ao Algarve em carro próprio, o qual utilizam nas suas deslocações. Vão normalmente para a praia de Monte Gordo, mas como a casa fica um pouco distante e o filho é pequeno, acabam por ir de carro para a praia.

Fazem as refeições em casa e ao final da tarde costumam passear a pé e vão ao parque infantil. Às vezes veem pessoas a passear de bicicleta e ficam a pensar que gostariam de experimentar, mas não sabem onde alugar as bicicletas.

De vez em quando, visitam outros lugares nas redondezas (Vila Real de Santo António, Ayamonte ou Tavira), mas com uma criança pequena e um orçamento limitado não se aventuram em passeios que os afastem muito de casa e não conhecem as opções existentes.

No final da primeira semana começam a ficar aborrecidos com a rotina, mas com o orçamento limitado têm dificuldade em se afastar desta zonas; se existissem soluções de transporte público que permitissem visitar outras zonas do Algarve a preços controlados eram capazes de experimentar.



Adulto



Médio/  
baixo



Portugal



Média



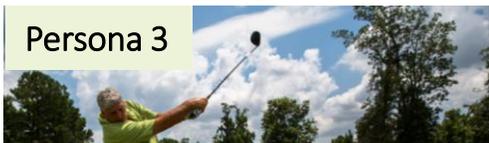
Casa alugada  
/ aloj. local



Família com  
crianças < 12

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | OS SCHMIDT: CASAL ALEMÃO REFORMADO

Persona 3



Photos licensed under CC BY-SA



Sénior



Elevado



Alemanha



Média



Hotel



Casal

### História:

Os Schmidt são um casal alemão, reformado, que fica 10 dias alojado num Hotel de 5 estrelas, em Vilamoura, durante o período da Páscoa.

Chegam de avião até Faro e alugam carro, durante o período de férias, visitando diversos lugares na Região. Não é a primeira vez que visitam o Algarve, mas não vêm todos os anos.

Praticam golfe, que jogam quase todos os dias de manhã cedo, para evitar o calor. O hotel assegura o transporte até ao campo de golfe e, por isso, o automóvel só é utilizado nas restantes deslocações.

Adoram a gastronomia portuguesa e por isso gostam de almoçar em restaurantes que já conhecem de outros anos e aos quais adicionam novidades, em função das suas pesquisas e de referências de amigos. Às vezes andam mais de 100 quilómetros à procura do sítio especial.

Depois do almoço passeiam nos lugares das redondezas para ficar a conhecer um pouco melhor, diferentes zonas do Algarve.

Procuram informar-se sobre os festivais que estejam a acontecer para os poderem visitar.

Ao final do dia, quando não saem de Vilamoura, passeiam na praia e regressam a pé ao hotel para se prepararem para o jantar, umas vezes no próprio hotel, outras em restaurante das redondezas.

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | ESTHER E JUAN: CASAL DE 30 ANOS A VIAJAR SOZINHOS

### Persona 4



Photo licensed under CC-BY-SA

#### História:

A Esther e o Juan são um casal de 30 anos, proveniente de Espanha, a viajar sozinhos. Vão ficar 5 dias alojados num hotel em Tavira.

Chegaram ao Algarve em carro próprio, o qual utilizam em algumas das deslocações para fora da cidade. Não é a primeira vez que visitam o Algarve, mas não vêm todos os anos, sendo que vão visitar diversos lugares nas redondezas.

Gostam de praia, em especial a da Ilha de Tavira, indo no barco público que sai do centro da cidade.

Durante 2 ou 3 dias alugam bicicleta e vão até Santa Luzia e até à praia do Barril como parte do seu trajeto para a praia, aproveitando as ciclovias existentes para circularem tranquilos na bicicleta.

Jantam em restaurantes, normalmente em Tavira, e gostam de ir ao bar depois de jantar, deslocando-se sempre a pé.

Uma ou outra vez vão a outras localidades nas redondezas para experimentar as iguarias locais, não perdendo o polvo em Santa Luzia ou o arroz de lingueirão em Cacela Velha.



Adulto



Médio



Espanha



Curta



Hotel



Casal

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | GRUPO DE REFORMADOS A VIAJAR EM EXCURSÃO

Persona 5



Sénior Elevado Irlanda



Curta Hotel Excursão

### História:

Grupo de reformados provenientes da Irlanda, que viajam em excursão durante uma semana, organizada pela agência com a qual reservaram a sua viagem. Ficam alojados em estabelecimentos hoteleiros de Sagres, Vilamoura e Silves.

Chegam ao aeroporto de Faro e viajam maioritariamente em carrinhas reservadas para o efeito. É a primeira vez que visitam o Algarve e, por isso, vão fazer um *tour* por diversos pontos turísticos existentes na região - praias, grutas de Benagil, Castelo de Silves, Termas de Monchique, serra algarvia, etc. - em carrinhas ou em barcos reservados para o efeito.

Gostam de praia, da restauração e dos eventos de gastronomia e vinhos. Procuram atividades desportivas e atividades culturais.

Algumas das pessoas do grupo, pensam que no ano seguinte seria simpático regressar ao Algarve com os filhos e netos e apresentar-lhes os locais que visitaram este ano. Pensam que nessa altura precisam de alugar um carro e procuram informações sobre os melhores alojamentos para famílias com crianças. Às vezes ao final da tarde, o tempo perdido nas deslocações aborrece-os um bocado, mas percebem que todos querem sair da praia à mesma hora e a rede de estradas não chega para responder à pressão de tantos carros.

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | GRUPO DE AMIGAS/AMIGOS

### Persona 6



Photo by RODNAE Productions



Jovem



Médio/  
Elevado



Reino  
Unido



Curta



Casa alugada  
/ aloj. local



Amigos

### História:

Grupo de 4 amigas/amigos entre 23 e 24 anos, provenientes do Reino Unido. É a primeira vez que visitam o Algarve e ficam alojados em Albufeira durante 5 dias, em alojamento local.

Chegam de avião até Faro e deslocam-se para Albufeira em TVDE, por não terem conhecimento da existência do Aerobus.

Durante o dia vão à praia, quase sempre à Praia dos Pescadores, que fica relativamente próxima do hotel e podem ir a pé. Almoçam nos restaurantes junto à praia, para fazer uma pequena pausa do calor.

Ao final da tarde regressam ao hotel para se prepararem para o jantar. Alguns dias jantam na zona central de Albufeira, onde se deslocam a pé, e outros na zona da Oura ou em Vilamoura, que por desconhecerem opções em transporte público, acabam por ir em TVDE, embora tentem sempre reservar veículos elétricos, quando disponíveis.

Gostam da animação noturna, pelo que acabam por ficar nestes locais até mais tarde e regressar ao hotel a pé (se for perto), em táxi ou TVDE.

Numa das manhãs trocam o descanso na praia, por um passeio de Kayak para explorar a costa e as grutas de Benagil, em transporte organizado desde Albufeira. Parece-lhes que o movimento de embarcações no interior da gruta de Benagil é excessivo e que talvez fosse melhor haver uma limitação máxima nas embarcações que estão em simultâneo no seu interior. No ano passado visitaram as Berlengas e lá sentiram um maior controlo do número de barcos e pessoas na ilha, o que tornou a experiência menos caótica.

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | CHLOÉ: NÓMADA DIGITAL

### Persona 7



Photo by RODNAE Productions



Adulta



Médio/  
Elevado



França



Longa



Casa alugada  
/ aloj. local



Sozinho

### História:

A Chloé tem 35 anos, é originária de França e encontra-se no Algarve há mais de 6 meses. Vive num apartamento alugado, em Lagos, e o seu dia-a-dia é relativamente idêntico ao dos residentes, trabalhando num espaço de *coworking*.

De manhã gosta de ir ao ginásio ou dar um mergulho no mar e, ao fim da tarde, depois do trabalho junta-se com os amigos num café do centro da cidade ou junto à praia.

A Chloé desloca-se quase sempre a pé ou de bicicleta, mas lamenta ter que contornar os automóveis estacionados em cima do passeio perto de casa e a ausência de infraestrutura ciclável. Utiliza ocasionalmente táxi/TVDE em alguns percursos menos seguros e sempre que sai à noite.

Aos fins-de-semana gosta de passear pelo Algarve em autocarro ou comboio, mas sente-se bastante limitada pela oferta de transporte existente, pelo que opta muitas vezes por frequentar praias e pontos de interesse turístico mais próximos.

No Verão não perde os festivais de música. Sempre que não consegue uma boleia entre amigos, acaba por ir em táxi/TVDE, pois não encontra outras opções de transporte, embora tentem sempre reservar veículos elétricos, quando disponíveis.

A mãe da Chloé vem visitá-la de vez em quando e adora passear, mas como tem algumas restrições de mobilidade, acabam por viajar mais em táxi ou em TVDE porque nenhuma delas tem carta de condução.

Uma a duas vezes por mês, a Chloé vai a Lisboa ou ao Porto ter com amigos que vivem lá. Normalmente vai de comboio, mas fica sempre frustrada porque gostava de chegar mais tarde ao Algarve, para aproveitar melhor o domingo com os amigos.

## 2.2.2 "PERSONAS TURÍSTICAS" | GONÇALO: TRABALHADOR DO TURISMO

Persona 8



Adulto



Médio /  
baixo



Portugal



Longa



Casa dos pais



Sozinho

### História:

Gonçalo é natural de São Brás de Alportel e trabalha no bar de um hotel em Vilamoura desde há dois anos, altura em que terminou o curso na Escola de Hotelaria e Turismo do Algarve.

Quando era estudante, Gonçalo apanhava boleia com um vizinho para Faro. Como os horários nem sempre eram coincidentes, por vezes regressava em autocarro, o que lhe limitava a liberdade porque os horários eram reduzidos e a oferta terminava muito cedo.

Desde a altura em que começou a estagiar, a sua vida alterou-se por completo por falta de opções de transporte entre a casa dos pais e as unidades hoteleiras onde estagiava. Entre dormidas em casa de amigos e familiares, boleias e algum esforço da mãe em levá-lo a algum lugar mais acessível para apanhar o autocarro, Gonçalo encontrou sempre solução, mas no final da semana estava sempre muito cansado.

As suas preocupações ambientalistas adiaram a vontade de ter um carro, mas ao final de algum tempo decidiu tirar a carta e comprar carro (muito velho) para poder trabalhar no setor do turismo.

Gasta cerca de 200€ mensais de despesa em gasolina, valor este que é muito pesado no seu orçamento. Não tem alternativa ao carro, mas se existisse uma ligação em autocarro ou comboio compatível com os seus horários, adotaria esta solução, mais integrada com os seus valores ambientais e orçamento disponível.

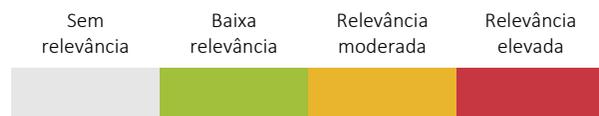
O seu projeto é de nos próximos 5 anos lançar um negócio de turismo rural sustentável na serra algarvia, estando já a estudar todas as soluções de alojamento e transporte que promovam a maior sustentabilidade.

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

As tabelas seguintes sistematizam as principais barreiras ao nível da mobilidade, identificadas no decurso da experiência turística de cada persona no Algarve, alocando o nível de incidência, conforme a relevância para a persona.

O nível de relevância por persona é assinalado por um cor, conforme a matriz de incidências que se apresenta em seguida:

### Matriz de incidências:



Os modos de transporte afetados estão representados pelos ícones que se encontram na imagem seguinte:

### Modos de transporte:



## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Infraestrutura</b>									
Rede viária razoável, embora existam alguns constrangimentos decorrentes de uma hierarquia deficiente		Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Baixa relevância	Baixa relevância	Baixa relevância	Relevância moderada
Dificuldade de estacionamento, que se agrava para veículos de maiores dimensões		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada
A rede de carregamento de veículos elétricos é reduzida na região e na A2		Relevância elevada	Sem relevância	Baixa relevância	Sem relevância	Baixa relevância	Relevância moderada	Relevância moderada	Sem relevância
Rede ciclável é limitada e não encoraja passeios mais extensos		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Baixa relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Insuficiência de bicicletários		Baixa relevância	Baixa relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Ciclovia estreita e partilhada com peões não permite disfrutar do passeio		Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Falta de continuidade da rede de ciclovias		Relevância moderada	Relevância moderada	Sem relevância	Baixa relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Infraestrutura</b>									
Ausência/ desqualificação de passeios e bermas, desincentiva o modo pedonal		Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada
Insuficiência de pontos de atravessamento pedonal		Relevância moderada							
Inexistência de rede pedonal estruturante		Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada					
Insuficiência de canal dedicado ao TP rodoviário incrementa o tempo de viagem		Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância elevada
Necessidade de requalificação de paragens (em especial fora das zonas mais turísticas)		Baixa relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Baixa relevância	Relevância elevada	Relevância elevada
Estações ferroviárias demasiado distantes de alguns centros urbanos		Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Infraestrutura</b>									
Necessidade de transbordo para viagens entre o Barlavento e o Sotavento, com tempos de espera elevados		Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada
Existência de diversos pontos de conflito entre a ferrovia e a rodovia		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada
Insuficiência de faixas dedicadas ao TC (táxi)		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância
Não definição de zonas para tomada de passageiros (TVDE)		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância
Inexistência de plataforma de <i>carpooling</i> regional		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada
Não existem parques de estacionamento ponto de encontro de "carpoolers"		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Níveis de serviço</b>									
Durante o verão, congestionamento acentuado nos horários de saída da praia e à noite no caminho para os principais pontos de interesse		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância elevada
Circulação rodoviária a velocidades elevadas e condução muito agressiva, associadas à ausência de medidas de acalmia de tráfego inibe a opção pela bicicleta ou trotinete		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Ausência de sistemas de bicicletas partilhadas		Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Baixa relevância	Sem relevância
Grandes fluxos pedonais em época alta, condicionam as deslocações a pé		Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada
Oferta de TP é escassa nas ligações da região com o exterior – dificuldades de acesso, em TP, ao aeroporto e à ferrovia e a disponibilidade de horários de TP para Lisboa ou Porto são limitados e nem sempre respondem às necessidades		Relevância elevada	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância				

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Níveis de serviço</b>									
TP condicionado pelo elevado congestionamento do tráfego na zona		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada
As ligações em TP entre zonas turísticas próximas são reduzidas ou inexistentes, limitando a interação entre estas		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada
Inexistência de horários ao longo do dia e no período noturno, leva a que esta não seja uma opção válida para muitos turistas por não responder às necessidades sentidas		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada
Baixas frequências e tempos de viagem longos do serviço regional na Linha do Algarve		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada
Diminuição dos horários do transporte fluvial fora do período de verão, condiciona as deslocações para as praias		Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância moderada	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Condicionalizados à disponibilidade do serviço		Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona								
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo	
<b>Segurança e conforto</b>										
EN125 com níveis de insegurança rodoviária elevados		Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red	Red
A necessidade de circular na EN125 em diversos percursos é uma barreira à maior utilização dos modos ativos		White	White	White	Yellow	White	White	Red	Yellow	Yellow
Insuficiência/ ineficácia de medidas de acalmia de tráfego põem em causa a segurança dos peões e ciclistas		Red	Red	Yellow	Yellow	Yellow	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Ausência de sombreamento nas vias cicláveis e percursos pedonais inibem a utilização destes modos sobretudo em dias de muito calor		Red	Red	Green	Red	Green	Yellow	Red	Yellow	Yellow
Utilização das redes cicláveis pelos peões cria problemas de insegurança à bicicleta e trotinete		Red	Red	White	Red	White	White	Red	White	White

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Segurança e conforto</b>									
Estacionamento ilegal nos percursos pedonais, condicionam a circulação do peão		Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada
Impossibilidade de pagar o TP com o <i>smartphone</i> ou cartão bancário, condiciona a sua utilização		Relevância elevada	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Sem relevância
Dificuldades no acesso ao TP limita a liberdade dos adolescentes na sua mobilidade, sendo esta muito condicionada pela disponibilidade dos pais		Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância				
Material circulante ferroviário obsoleto dissuade a opção por este modo		Baixa relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Estações e material circulante pouco acessíveis a pessoas com mobilidade condicionada		Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Segurança e conforto</b>									
Impossibilidade de pagamento eletrónico ou cartão de débito/ crédito em alguns táxis					Relevância elevada		Relevância elevada	Relevância elevada	
Desqualificação de alguns cais impossibilita o embarque/ desembarque de passageiros com mobilidade reduzida			Relevância elevada		Baixa relevância	Relevância elevada		Relevância elevada	
Barcos antigos usados em algumas travessias podem desmotivar a sua utilização por parte de alguns turistas			Relevância moderada		Baixa relevância	Relevância moderada		Relevância moderada	

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Ambiente e saúde</b>									
Forte dependência do automóvel com impactos profundos nos níveis de emissões e de ruído		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada	Baixa relevância	Relevância moderada	Baixa relevância	Relevância elevada
Dificuldade em encontrar lugar de estacionamento contribui para o aumento das distâncias percorridas e do <i>stress</i> familiar		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada
Veículos a circular em vazio à procura de passageiros aumenta o congestionamento e os níveis de emissões e de ruído		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância
Utilização de combustíveis fósseis nos barcos aumentam a pegada carbónica		Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona							
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo
<b>Informação</b>									
Sinalética de encaminhamento rodoviário e hierarquia rodoviária nem sempre são muito explícitas		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada
Ausência de informação sobre disponibilidade de lugares de estacionamento		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada
Inexistência de sinalética direcional nos percursos cicláveis em meio urbano		Relevância moderada	Relevância moderada	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância
Ausência de informação sobre disponibilidade de parqueamento de bicicletas		Relevância moderada	Relevância moderada	Sem relevância	Relevância moderada	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância
Insuficiente informação agregada sobre locais para aluguer de bicicletas		Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona								
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo	
<b>Informação</b>										
Inexistência/ insuficiência de sinalética direcional para percursos pedonais em meio urbano		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Baixa relevância
Inexistência/ insuficiência de informação em tempo real sobre fluxos pedonais e pontos de conflito		Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada	Baixa relevância
Desconhecimento da oferta de TP existente na Região		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Baixa relevância	Baixa relevância	Baixa relevância
Desconhecimento do serviço Aerobus		Sem relevância	Sem relevância	Baixa relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância
Ausência de informação sobre o serviço em algumas paragens da rede de TP (em especial fora das zonas mais turísticas)		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada
Ausência de informação em tempo real sobre atrasos, disrupções e alternativas		Relevância elevada	Relevância elevada	Sem relevância	Sem relevância	Sem relevância	Relevância moderada	Relevância elevada	Relevância elevada	Relevância elevada

## 2.2.3 "PERSONAS TURÍSTICAS" | SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

Matriz de incidências:



Barreira identificada	Modos de transporte afetados	Persona								
		Família Silva	Família Pereira	Casal Alemão	Casal Espanhol	Excursão	Grupo de amigos	Chloé	Gonçalo	
<b>Informação</b>										
Alguns dos táxis não disponibilizam informação em plataforma que permita planeamento, reserva e pagamentos <i>on-line</i>										
Informação dispersa sobre a oferta de transporte fluvial existente										
Não existe informação, nem promoção a nível regional ou municipal sobre <i>carpooling</i>										



## 2.3 O TURISMO NO ALGARVE

## 2.3 O TURISMO NO ALGARVE

### 2.3.1 ENQUADRAMENTO

Nesta secção apresenta-se uma análise prévia da importância do setor, bem como uma caracterização do tipo de turistas do Algarve e o que procuram na região.

### 2.3.2 A IMPORTÂNCIA DO TURISMO PARA A REGIÃO

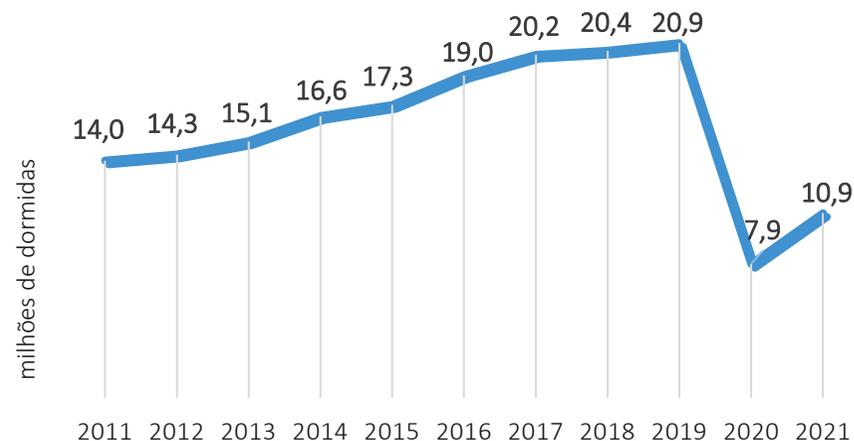
O turismo é, indiscutivelmente, uma importante atividade económica para a Região do Algarve, tendo-se registado em 2019 (pré-pandemia) benefícios globais superiores a 1,2 mil milhões de euros (+7,1% que em 2018)\*.

O Valor Acrescentado Bruto (VAB) do setor do **Alojamento, restauração e similares**, que, em **2020 correspondia a cerca de 17% do VAB** do total de empresas não financeiras da região, além do impacte indireto nos setores da construção, imobiliário e comércio, entre outros.

Note-se a comparação com o contexto nacional em que o VAB do setor do Alojamento, restauração e similares, representava apenas 3% do total VAB de empresas não financeiras.

Em 2020, a procura turística teve um decréscimo muito acentuado, devido à pandemia, tendo recuperado ligeiramente em 2021 (+38% do número de dormidas), embora tenha ficado ainda bastante aquém dos valores registados em 2019. Em 2022, de acordo com os dados mais recentes do INE, o nº de dormidas em estabelecimentos turísticos da região tem vindo a aproximar-se de valores pré-pandemia.

\* Fonte: Turismo de Portugal



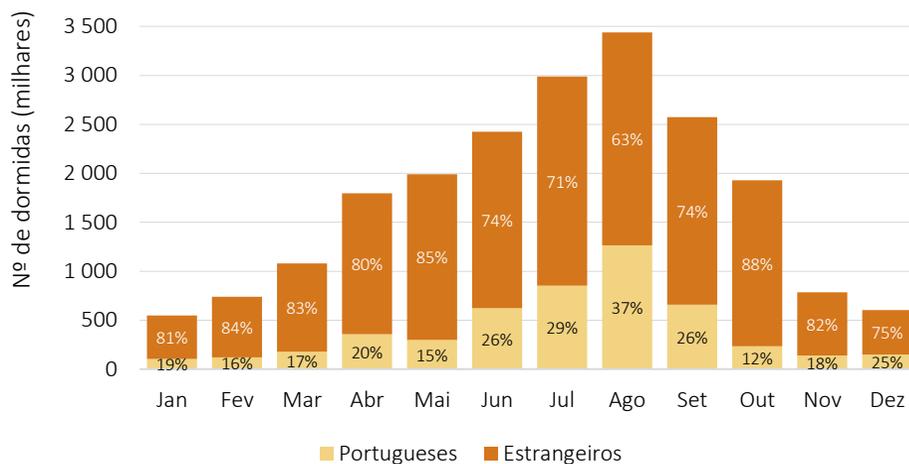
Número de dormidas no Algarve (milhões). Fonte: INE e RTA

### 2.3.2 IMPORTÂNCIA DO TURISMO PARA A REGIÃO

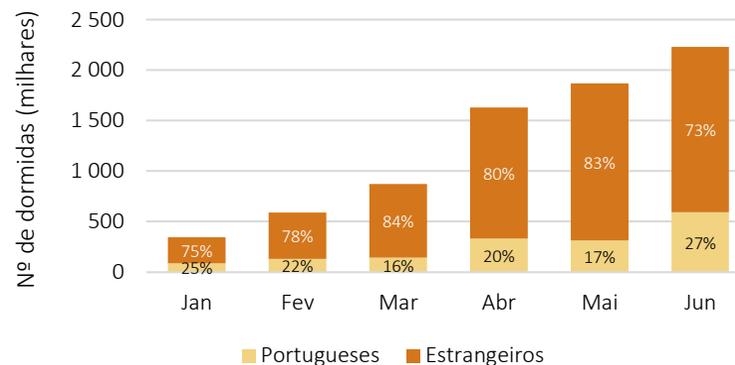
Cerca de 76% das dormidas correspondiam, em 2019 e na primeira metade de 2022, a turistas estrangeiros, o que tem repercussão sobre a mobilidade dos turistas, uma vez, que dada a distância percorrida pelos turistas estrangeiros, é mais provável que cheguem à região em avião e não tenham disponibilidade de veículo próprio no Algarve.

No entanto, é de salientar, que os turistas que têm segunda casa na região ou ficam alojados em casas de familiares e amigos, podem não fazer parte da amostra estatística podendo existir aqui algum enviesamento na análise. Note-se que no inquérito efetuado nas praias, os turistas estrangeiros representavam cerca de 70%.

Estas características das pessoas que procuram a região não só constitui um desafio para a gestão da mobilidade turística, mas também uma oportunidade para o aparecimento de novos serviços de transporte na região, que por sua vez permitam alavancar a captação de novos segmentos turísticos.



Dormidas no Algarve em 2019 - Repartição turistas nacionais e estrangeiros  
Fonte: INE e RTA



Dormidas no Algarve em 2022 - Repartição turistas nacionais e estrangeiros  
Fonte: INE e RTA

## 2.3.2 IMPORTÂNCIA DO TURISMO PARA A REGIÃO

O turismo é importante para a região como um todo, mas existem municípios onde essa relevância é superior a outros.

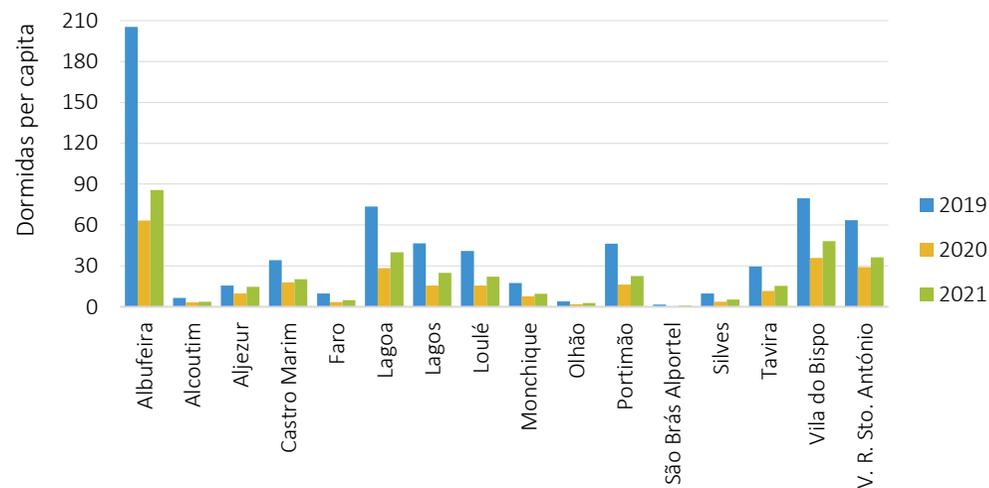
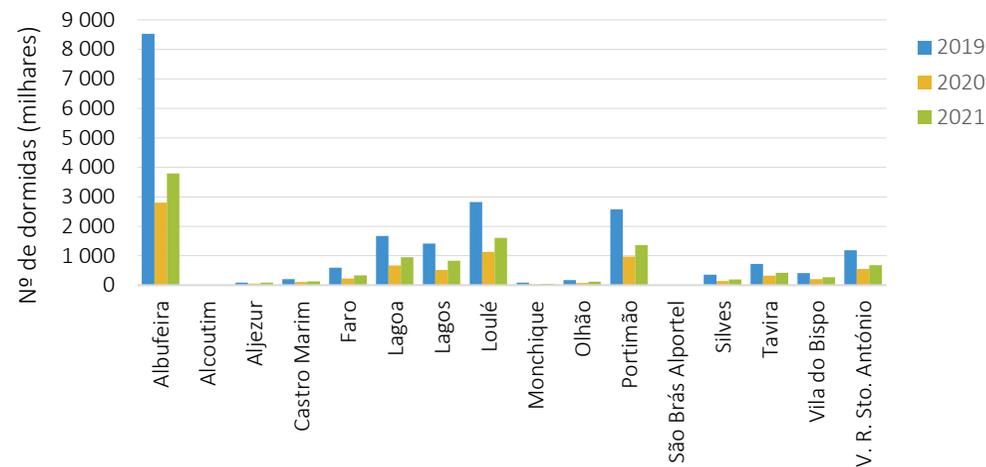
Destaca-se o município de Albufeira, quer em número absoluto, quer em nº de dormidas *per capita*.

Por outro lado, é de salientar a importância que o turismo assume em alguns concelhos, onde o número de dormidas é menos expressivo, como são o caso de Vila do Bispo e Castro Marim.

É igualmente de realçar o facto de os municípios do interior da Região (Alcoutim, Monchique e São Brás de Alportel) terem menor procura turística do que o resto do Algarve, o que é associado ao facto de não oferecerem o principal produto turístico da região, que é o sol e mar.

O município de Faro que beneficia da melhor oferta de transportes da região tem igualmente uma procura turística muito inferior à dos concelhos com maior procura, desempenhando sobretudo funções de *hub* de distribuição para os concelhos vizinhos.

Nº de dormidas e dormidas per capita (considerando a população residente nos concelhos (2019, 2020 e 2021). **Fonte:** INE, a partir dos dados do nº de dormidas, população residente a 31/12 de 2019 e 2020, população dos dados provisórios dos Censos de 2021)



### 2.3.3 QUEM SÃO OS TURISTAS?

Neste capítulo pretende-se caracterizar os turistas que visitam o Algarve, procurando-os enquadrar relativamente às características que melhor os definem, considerando aspetos como sejam países de origem, existência de restrições à mobilidade, estágio do ciclo de vida, duração da estadia ou a probabilidade de voltar ao Algarve.

Mediante a informação recolhida nos inquéritos (vide secção anterior) e nos *workshops* com as partes interessadas, bem como em fontes oficiais de informação, foi possível realizar uma caracterização dos turistas, de acordo com os seguintes indicadores previamente identificados.



Países de origem



Existência de restrições à mobilidade



Estádio do ciclo de vida em se encontram (idade, composição do grupo e situação perante o trabalho)



Duração da estadia



Probabilidade de voltar ao Algarve

### 2.3.3 QUEM SÃO OS TURISTAS?

Da análise dos inquéritos realizados nas praias conclui-se que cerca de 70% dos turistas é residente no estrangeiro, sendo que mais de 50% é proveniente do exterior da península ibérica. Estes dados são diferentes dos dados oficiais das dormidas (INE), na medida em que estes últimos apontam para que exista uma **proporção ainda maior de turistas provenientes do estrangeiro**. No entanto, esta informação é em certa medida coerente entre si, uma vez, que o indicador *número de dormidas* (INE) não tem em conta os turistas que têm segunda casa na região ou ficam alojados em casa própria ou de amigos, que, no inquérito realizado nas praias, representa quase 1/3 das respostas.

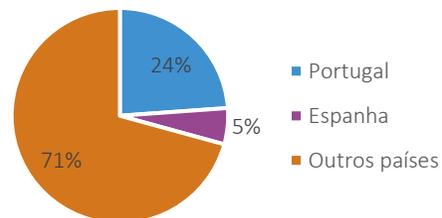
Note-se que não é possível traçar conclusões definitivas sobre a proveniência dos turistas a partir dos inquéritos realizados no aeroporto ou online, servindo estes “apenas” como fotografias da procura turística na região. Tal como referido anteriormente, a amostra do aeroporto é enviesada por este ser o ponto de chegada da quase totalidade de turistas externos à península ibérica, e o inquérito *online* porque uma parte da amostra é constituída por residentes na região (que responderam ao inquérito a bordo do transporte público VAMUS).

Os **resultados dos inquéritos permitem também concluir que existe uma elevada percentagem de turistas que já conhece a região**. Apenas no inquérito realizado no aeroporto existem mais respostas de turistas que vêm a primeira vez à região (56%). Nos restantes inquéritos é de realçar a vontade de voltar novamente à região no futuro e de já a ter visitado.

Esta elevada proporção de “turistas frequentes” poderá constituir uma vantagem para a implementação de estratégias de promoção de outros modos de transporte que não o carro próprio ou alugado, alicerçadas no conhecimento que os turistas já têm da região.

Por último, importa referir a **grande percentagem de pessoas que viajam acompanhadas** (superior a 79% das respostas em todos os inquéritos). Deste dado pode-se inferir que estes turistas são menos suscetíveis de utilizar o transporte público, pela economia de escala que conseguem garantir com o transporte individual.

A percentagem de pessoas que afirma ter restrições de mobilidade é apesar de tudo reduzida a moderada (entre 3% e 11%, dependendo do local de inquérito). Contudo importa realçar que os grupos com crianças, sobretudo mais pequenas, ou as pessoas mais idosas, ainda que ativas, são mais condicionadas ao nível da mobilidade.

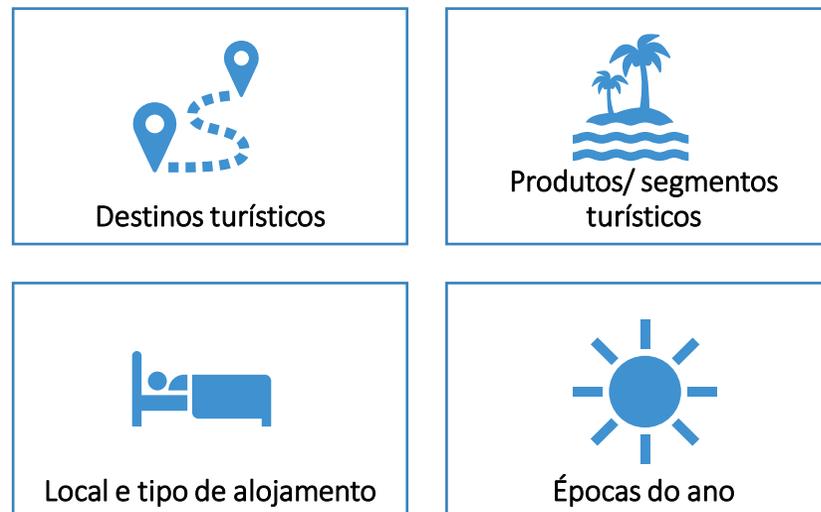


Dormidas no Algarve em 2019 - Repartição turistas nacionais, espanhóis e outros estrangeiros  
Fonte: INE e RTA

## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

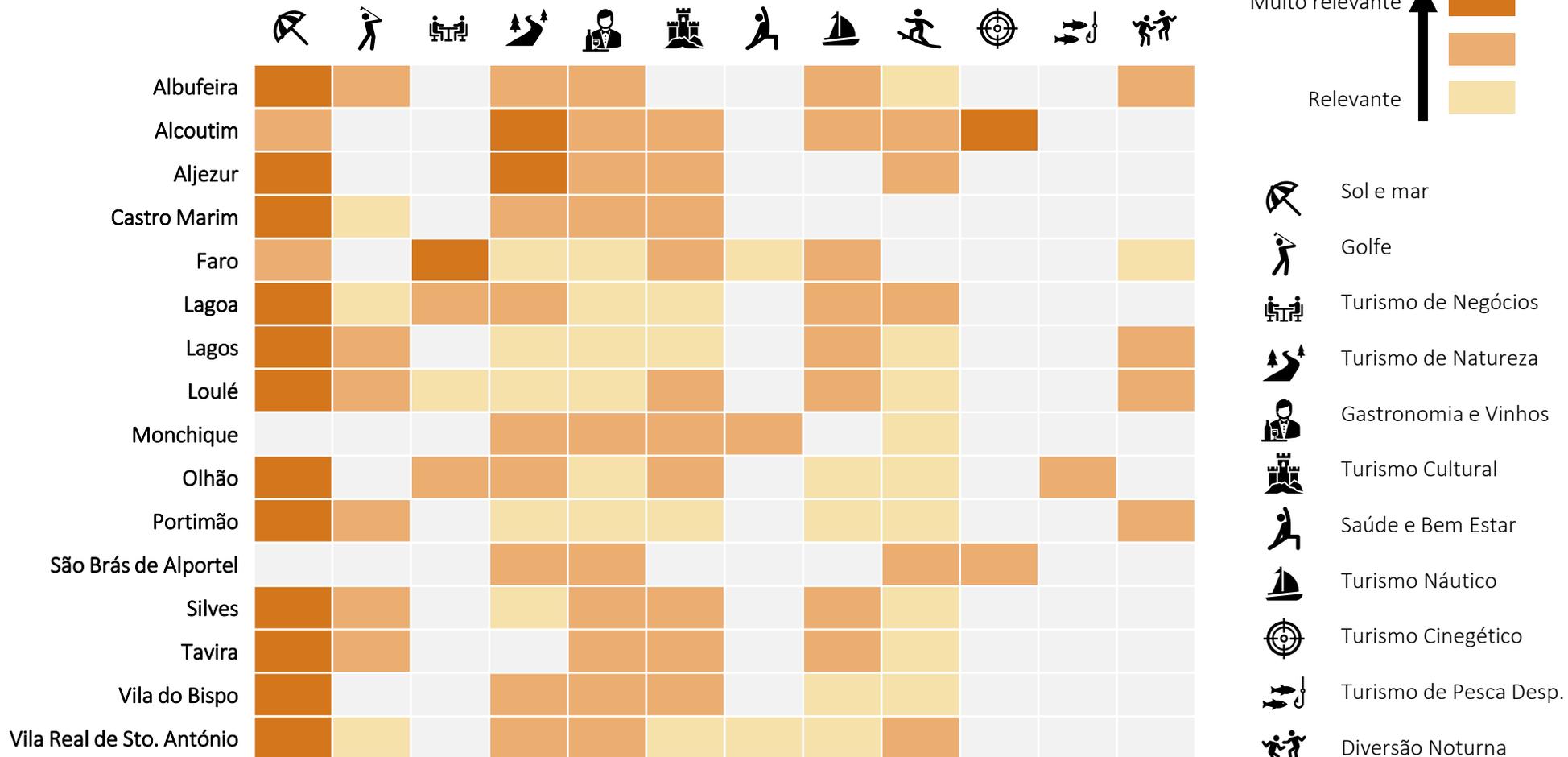
No sentido de caracterizar o que os turistas procuram no Algarve, analisou-se um conjunto de indicadores, que se encontram representados na figura à direita, sendo estas análises apoiadas nas respostas aos inquéritos realizados aos turistas.

A caracterização da procura dos produtos turísticos existentes nos diferentes concelhos foi desenvolvida a partir da informação recolhida nos *workshops* realizados e complementada com base na informação existente. A figura das página seguinte apresenta um resumo da informação recolhida nos *workshops* realizados.



## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DOS PRODUTOS TURÍSTICOS EXISTENTES NOS MUNICÍPIOS



## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

### Destinos Turísticos

Da análise dos inquéritos realizados no aeroporto e *online*, é possível confirmar que os **destinos turísticos mais procurados no Algarve situam-se no Barlavento Algarvio e Algarve Central, destacando-se entre estes, os eixos Lagos – Portimão / Lagoa e Albufeira – Vilamoura / Quarteira**. Esta informação é corroborada pelos dados do INE, a partir dos quais se identificam os concelhos de Albufeira, Loulé, Portimão, Lagoa e Lagos como aqueles em que existiu um maior número de dormidas em 2019.

### Produtos / segmentos turísticos

Como seria de esperar, o **produto / segmento turístico, de “Sol e Mar” destaca-se claramente**, sendo possível identificar a relação com os destinos turísticos identificados no litoral. A região do Algarve é por excelência um destino de sol e mar, sendo este produto turístico referenciado por 8 dos 11 municípios da região.

O **acesso às praias é assim uma problemática bem presente**, particularmente daquelas que atraem maior número de pessoas, ou que, pela situação geográfica apresentam dificuldades de acesso. As dificuldades de estacionamento, nomeadamente em período estival, foram apontadas por vários municípios, mas é igualmente de assinalar os problemas de acessibilidade pedonal e ciclável, para os quais o estacionamento automóvel desordenado também contribui.

O aumento da oferta de estacionamento automóvel tem sido prática corrente na generalidade dos concelhos, mas as equipas técnicas dos municípios consideram que esta solução não pode manter-se e que é urgente a adoção de outras soluções, nomeadamente a disponibilização de alternativas de transporte público, modos partilhados e pela melhoria da acessibilidade pedonal e ciclável às praias.

A “Gastronomia e Vinhos” embora tenha uma grande relevância em vários municípios da região, constitui-se como um produto turístico secundário, não sendo nunca o motivo principal das viagens turísticas para a região. O mesmo acontece com os outros produtos turísticos na época estival.

Fora da época estival, os outros produtos turísticos assumem uma maior relevância, existindo vários outros eventos e infraestruturas que garantem a afluência de turistas à região. **Destaca-se aqui o “Turismo Natureza”, que é alavancado pela riqueza natural da região**, de que são *exlibris* o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa vicentina e o Parque Natural na Ria Formosa, assim como, as serras de Monchique e do Caldeirão.

Neste contexto, existe uma **oferta de percursos pedestres e cicláveis**, de que se destacam a via Algarviana, que permite atravessar o Algarve pelo interior desde Alcoutim até ao Cabo de São Vicente, assim como a EuroVelo 1 – Rota ciclável europeia da Costa Atlântica. Além destes, existe um conjunto de outros percursos que os complementam ou se constituem como ofertas isoladas.

### 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

Do ponto de vista da mobilidade em modos ativos, destaca-se a necessidade de **manutenção destas infraestruturas**, bem como a importância de promover a sua utilização, através da **implementação de infraestruturas e sistemas de apoio** (e.g. estacionamentos para bicicletas e outros serviços), quer através da sua articulação com o sistema de transportes existente.

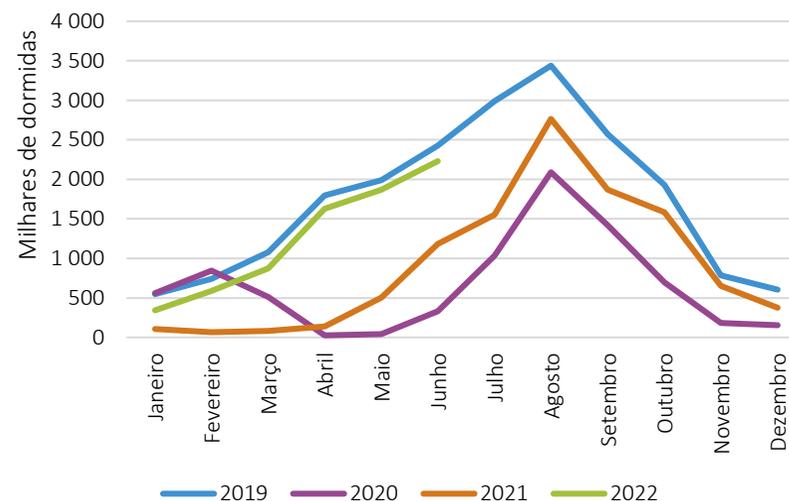
#### Eventos

À semelhança do que ocorre com as praias, os eventos geram elevados fluxos de pessoas, **quase sempre em transporte individual**, o que aliado ao facto de as infraestruturas de circulação e estacionamento não estarem dimensionados para esses fluxos, **geram conflitos e problemas de segurança**.

Neste sentido, é fundamental planear estes eventos também na ótica da busca de uma mobilidade mais sustentável, não só como medida preventiva de eventuais problemas que possam ocorrer, mas também na perspectiva de alargamento do público-alvo e de igualdade de acesso.

#### Épocas do ano

Tal como se constata pela análise do gráfico relativo ao número de dormidas, o Algarve é ainda um destino relativamente sazonal, com uma procura bastante acentuada nos meses de julho a setembro, atingindo um pico em agosto (coincide com o produto turismo sol e mar). Janeiro, fevereiro e novembro são, tipicamente, os meses de menor procura.



Dormidas em estabelecimentos hoteleiros no Algarve. Fonte: elaboração própria com base em dados da RTA

## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

É de referir, no entanto, que ao longo dos últimos anos se tem vindo a registar um crescimento da procura no Algarve no *shoulder period* (entre a época alta e a época baixa) \*.

A sazonalidade na região coloca desafios ao planeamento dos transportes, os quais deverão ser endereçados **considerando estratégias conjuntas entre os setores de turismo e dos transportes**, quer fomentando produtos turísticos fora da época estival, quer planeando o sistema de transportes para dar resposta às necessidades da procura turística nos diversos momentos do ano (p.e., considerando soluções de transporte flexível).

Apesar de, atualmente, existir uma maior diversificação da oferta turística do que no passado, a procura turística continua a ser muito sazonal. Veja-se que o número de dormidas na região em janeiro representa menos de 1/6 do número de dormidas no mês de agosto (respetivamente, os meses com o nº mínimo e máximo de dormidas na região, em 2019).

Em seguida apresenta-se a localização das principais praias da região, dos percursos pedonais e zonas protegidas, assim como os principais eventos na região do Algarve por época do ano. No Anexo II, disponibiliza-se mais informação sobre os principais eventos da região, complementando a informação do mapa seguinte.

\* Fonte: RTA

## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

### PRINCIPAIS PRAIAS DA REGIÃO E LOCALIZAÇÃO DOS PARQUES AQUÁTICOS



Percursos de turismo natureza (*cycling and walking*) e Áreas protegidas  
(Fonte: Elaboração própria com base de dados do Openstreetmap, COS 2018 – DGT)

## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

### TURISMO NATUREZA



Percursos de turismo natureza (*cycling and walking*) e Áreas protegidas

(Fonte: Elaboração própria com base de dados do Openstreetmap, COS 2018 – DGT, ICNF, Eurovelo, RTA, Via Algarviana, Rota Vicentina)

## 2.3.4 O QUE OS TURISTAS PROCURAM NO ALGARVE

### PRINCIPAIS EVENTOS NA REGIÃO DO ALGARVE POR ÉPOCA DO ANO

(INFORMAÇÃO MAIS DETALHADA NAS TABELAS NO ANEXO II)



Principais eventos na região do Algarve por época do ano.

(Fonte: Elaboração própria com base de dados do Openstreetmap, COS 2018 – DGT)



## 2.4 O SISTEMA DE MOBILIDADE NO ALGARVE

## 2.4 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### 2.4.1 ENQUADRAMENTO

Nesta secção apresenta-se a caracterização e diagnóstico da mobilidade turística, tendo em conta as 4 dimensões seguintes:





## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Neste ponto analisa-se como é que as pessoas chegam ao seu destino final no Algarve e quais as principais barreiras identificadas.

Esta análise foi realizada tendo por base os resultados dos inquéritos, mas também a análise da informação pública disponível sobre a oferta, horários, procura de serviços de transporte e dados de contagens.

Esta secção encontra-se organizada de forma a dar resposta a duas questões principais:

- **Que modos de transporte é os que os turistas têm à sua disposição para chegar ao Algarve, quanto tempo demoram e quanto custam estes modos - relacionada com a oferta de transportes existente no acesso/ egresso ao Algarve;**
- **E como é que, efetivamente os turistas, atualmente chegam ou partem do Algarve, o que está relacionado com a procura atual dos transportes para o acesso/egresso ao Algarve.**



Como chegaram até ao Algarve



Como se deslocam de/para o Aeroporto (inquérito Aeroporto)



Localidades onde ficam alojados

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Que modos de transporte é os que os turistas dispõem, quanto tempo demoram e quanto custam?

Relativamente às infraestruturas de transporte existentes no acesso e egresso do Algarve, estas encontram-se sintetizadas nos quadros e na figura seguintes:

	<b>Aeroporto Internacional de Faro</b>	Com ligações aos aeroportos de Lisboa e Porto e à Europa
	<b>Aeródromo Municipal de Portimão</b>	Integra a Rede Secundária de Aeródromos Civis Portugueses e tem ligações regulares ao aeródromo de Tires (Cascais), Vila Real, Viseu e Bragança
	<b>Terminal de Cruzeiros de Portimão</b>	Porto servido por várias escalas de cruzeiros anualmente
	<b>Linha do Sul</b>	Conecta a estação de Campolide, em Lisboa, com a estação de Tunes, em Silves. Esta linha conjuntamente com a linha do Norte e a linha do Algarve permitem ligações ferroviárias nacionais desde Braga até Faro, com paragens intermédias em várias estações da região
	<b>Linha do Algarve</b>	Entre as estações de Lagos a Vila Real de Santo António, com ligação à Linha do Sul em Tunes

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS



### Principais vias de entrada/ saída do Algarve

Autoestrada A2  
(Autoestrada do Sul)

Ligação entre Lisboa a Paderne (Albufeira).

Autoestrada A22  
(Via do Infante de Sagres)

Ligação entre Bensafirim (Lagos) e a Ponte Internacional do Guadiana, onde permite a ligação a Espanha.  
Conecta-se com a A2 em Ferreiras (Albufeira).



### Vias secundárias de entrada / saída do Algarve (constituem alternativas sem portagem às anteriores)

EN 2

Atravessa o país de Norte a Sul, entre Chaves e Faro.  
Esta via tem hoje uma grande importância turística.

IC1

Ligação entre Caminha e Albufeira.



### Principais ligações rodoviárias regionais e interconcelhias

EN 125

Atravessa todo o Algarve, entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António.

EN120 (futuro IC4)

Ligação entre Santiago do Cacém e Lagos, a qual permite, também a ligação entre Aljezur e Lagos e a A22.

EN122 (futuro IC27)

Ligação rodoviária entre Castro Marim a Alcoutim .  
(Quando concluído, o IC27 ligará à região do Alentejo, via Mértola)

EN268/ ER268

Principal ligação rodoviária entre Aljezur e Vila do Bispo.

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS



Principais infraestruturas de transporte no Algarve. Elaboração própria com base em mapa da ESRI e COS 2018, da DGT.

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

No sentido de se avaliar como se processam as chegadas e partidas do Algarve, tomou-se como ponto de partida a análise dos tempos de viagem nos diversos modos de transporte de entrada/saída da região.

A figura ao lado apresenta os tempos de viagem entre Lisboa e as sedes de concelho no Algarve, nos modos de transporte disponíveis: avião, expresso, comboio e automóvel. Apresenta também um rácio entre o tempo de viagem mais favorável em transporte público (expresso ou comboio) e o automóvel. Refere-se que uma análise tendo como ponto de partida a cidade do Porto, conduziram a conclusões idênticas, ainda que os tempos de viagem sejam distintos.

Desta análise verifica-se que:

- As viagens de avião entre Lisboa para Faro têm uma duração curta (45 min.) e a frequência diária é de 3 voos por sentido, atualmente operados pela TAP. A este tempo de viagem haverá que acrescentar o tempo entre o aeroporto e a cidade de Faro, que não é inferior a 15 minutos;
- As viagens de avião para Portimão são apenas possíveis desde o Aeródromo de Cascais, com 2 voos diários por sentido, operados pela Sevenair. O tempo entre Lisboa e Tires (Cascais) mínimo é de cerca de 30 min., podendo ser substancialmente mais elevado em função das condições de tráfego existentes;

Tempos de viagem entre LISBOA e as sedes de concelho no Algarve

	Automóvel	Comboio	Expresso	Avião	Rácio TP/TI
Aljezur	3:00	-	3:35	-	1,19
Vila do Bispo	3:10	-	3:50	-	1,21
Monchique	2:45	-	-	-	-
Lagos	3:00	3:45	3:40	-	1,22
Portimão	2:50	3:26	3:15	0:35	1,15
Lagoa	2:30	-	3:15	-	1,30
Silves	2:30	3:05	3:05	-	1,23
Albufeira	2:30	2:36	2:45	-	1,04
Loulé	2:30	2:50	3:50	-	1,13
São Brás de Alportel	2:40	-	-	-	-
Faro	2:50	3:00	3:15	0:45	1,06
Olhão	2:50	3:20	4:15	-	1,18
Alcoutim	2:55	-	-	-	-
Tavira	2:50	3:50	4:40	-	1,37
Castro Marim	3:00	-	4:50	-	1,61
Vila Real Santo António	3:10	4:14	4:25	-	1,34

Fonte: Automóvel (TI) – Google Maps, Comboio (TP) – CP, Expresso (TP) – RNE/ Flixbus, Avião – ANA e Sevenair

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

- Os **tempos de viagem em comboio** (considerando Lisboa (estação do Oriente)) e o Algarve foram calculados considerando a oferta do serviço Alfa Pendular, ainda que a **frequência diária destes serviços seja apenas de 2 por sentido**. Este serviço é **complementado por serviços de intercidades, 3 por sentido**, mas que acrescentam cerca de meia hora à viagem. Em resumo, realizam-se, diariamente:
  - **5 serviços no sentido Lisboa – Faro**, com chegadas a Faro entre as 11:23 e as 22:22;
  - **5 serviços por sentido para Lisboa**, com partidas de Faro entre as 07:00 e as 18:15;
- Verifica-se que os destinos para os quais é necessário realizar **o transbordo ferroviário para a Linha do Algarve, aumenta consideravelmente os tempos de viagem**, perdendo competitividade para o automóvel. Mais ainda, os serviços regionais na Linha do Algarve, obrigam a um transbordo em Faro para passageiros que circulem com destino no Barlavento e o Sotavento;
- Por outro lado é de referir que **diversas estações no Algarve estão afastadas dos núcleos urbanos** (e.g. Loulé, Albufeira e Silves), pelo que a sua utilização requer a utilização de um transporte adicional até ao centro das cidades).
- Relativamente aos serviços Expressos, é de referir que:
  - Os **tempos de viagem entre Lisboa (Sete Rios) e os destinos selecionados no Algarve é relativamente idêntica à do comboio**. Para além de existir uma frequência bastante superior à do comboio, os expressos têm a vantagem de ser mais flexíveis e permitir o acesso às localidades onde o comboio não opera;
  - **Existem bastantes ligações entre Lisboa e o Algarve**, contabilizando-se cerca de 30 ligações diárias para Faro, 40 para Albufeira, 17 para Tavira ou 34 para Lagos, as quais são asseguradas por diversos operadores;
  - **Não existe ligação em Expresso entre Lisboa e Alcoutim, São Brás de Alportel ou Monchique**. No caso de Alcoutim existe paragem junto à localidade de Balurcos, mas que não serve diretamente a sede de concelho.
- Genericamente o automóvel apresenta-se mais competitivo que os restantes modos de transporte, embora **a diferença seja muito reduzida no caso dos destinos servidos por Alfa Pendular**, destacando-se neste caso, **Faro e Albufeira (com rácios de 1,06 e 1,04 respetivamente)**. No caso de Albufeira, uma vez que a estação se localiza fora da cidade é necessário acrescentar um tempo de viagem nunca inferior a 15 min. Estes resultados permitem concluir que um eventual investimento no corredor ferroviário Lisboa-Faro e o reforço da oferta dos serviços Alfa neste eixo, pode constituir-se como uma oportunidade para alterar os padrões de repartição modal nas chegadas/partidas do Algarve.
- Entre os aspetos que é necessário melhorar, destaca-se a necessidade de **ampliar a amplitude dos serviços ferroviários de longo curso**, já que o último comboio de Faro para Lisboa é às 18:15 (intercidades) e o último voo é às 16h15.

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

De forma complementar, foram analisados também os custos associados a essas viagens.

A figura ao lado apresenta os custos de viagem entre Lisboa e as sedes de concelho no Algarve, nos mesmos modos de transporte disponíveis, apresentando também um rácio entre o custo de viagem mais baixo em transporte público (expresso ou comboio) e o automóvel.

Desta análise verifica-se que:

- As **opções pelo transporte público apresentam-se substancialmente mais económicas do que a opção pelo automóvel**, sendo que entre estas, as viagens por expresso (rodoviário) são mais baratas do que em comboio, verificando-se uma similaridade de preços para os diferentes destinos ao longo da região do Algarve, apenas diferindo nas sedes de concelho nos extremos da região, como Aljezur, Vila do Bispo e Vila Real de Sto. António;
- É de assinalar que **para os concelhos do Sotavento Algarvio com acesso ao litoral** (i.e., Tavira, Castro Marim e Vila Real de Santo António) a **opção rodoviária assume valores muito mais caros, o que torna a opção pelos modos ferroviário e rodoviário** muito mais atrativa. Se fosse possível estabelecer serviços Expresso mais diretos para estes 3 concelhos é de admitir que a captação para estes modos fosse mais significativa.

### Custos da viagem entre LISBOA e as sedes de concelho no Algarve

	Automóvel	Comboio	Expresso	Avião	Rácio TP/TI
Aljezur	40 €	-	19 €	-	0,48
Vila do Bispo	56 €	-	22 €	-	0,39
Monchique	46 €	-	-	-	-
Lagos	58 €	24 €	20 €	-	0,35
Portimão	54 €	24 €	20 €	45 €	0,37
Lagoa	53 €	-	20 €	-	0,38
Silves	49 €	23 €	20 €	-	0,41
Albufeira	51 €	23 €	20 €	-	0,39
Loulé	53 €	23 €	20 €	-	0,38
São Brás de Alportel	54 €	-	-	-	-
Faro	54 €	24 €	20 €	38 €	0,37
Olhão	55 €	24 €	20 €	-	0,36
Alcoutim	48 €	-	-	-	-
Tavira	58 €	25 €	20 €	-	0,34
Castro Marim	62 €	-	20 €	-	0,32
Vila Real Santo António	62 €	25 €	23 €	-	0,37

Fonte: Automóvel (TI) – Google Maps / Via Michelin / Via Livre, Comboio (TP) – CP, Expresso (TP) – RNE / Flixbus, Avião – TAP e Sevenair (valores arredondados à unidade)

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

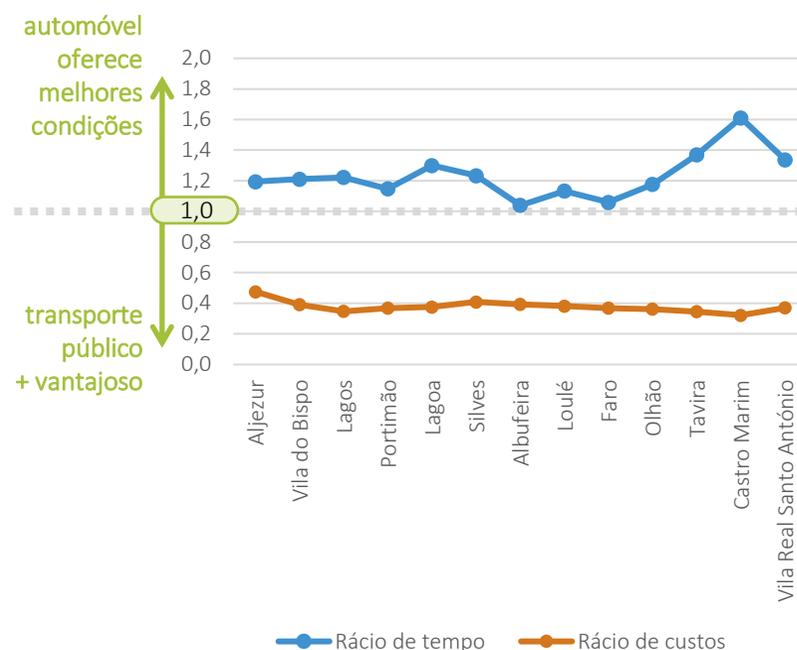
A figura à direita apresenta rácios de tempo de viagem e de custos entre o valor mais favorável em transporte público (expresso ou comboio) e o automóvel.

No caso de **Monchique, São Brás de Alportel e Alcoutim**, por não existirem ligações diretas em transporte público a Lisboa, não é possível o cálculo deste rácio, pelo que não são apresentados no gráfico.

Para os restantes municípios, verifica-se que apesar do tempo de viagem ser quase sempre mais favorável para o automóvel, os custos são sempre menores em transporte público.

**Faro e Albufeira** apresentam tempos de viagem idênticos entre o comboio e o automóvel, sendo de referir que os custos são substancialmente mais baixos em comboio. **Portimão, Loulé e Olhão** apresentam tempos ligeiramente mais elevados em transporte público, os quais são largamente compensados pelos custos muito mais baixos, o que torna a opção pelo transporte público bastante atrativa nas deslocações de e para Lisboa.

Rácio entre viagens em automóvel e em TP entre LISBOA e as sedes de concelho no Algarve



## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Para além de Lisboa, um dos centros urbanos de grande relevância para a região do Algarve é a cidade de Sevilha (e respetiva área de influência). A menos de 200km do Algarve, a área metropolitana tem cerca de 1,5 milhões de habitantes, de onde se pode aceder ao Algarve, usando o automóvel particular e os serviços Expresso (rodoviário).

Desta análise verifica-se que:

- As **sedes de concelho do Sotavento Algarvio ficam a menos de 2 horas de viagem**, o Algarve central a menos de 2h30, com todos os concelhos acessíveis até 3 horas;
- As **ligações por Expresso existem apenas relativamente às sedes de concelhos com maior expressão populacional e/ou turística**, sendo garantida, no entanto ligação ao Sotavento, Algarve Central e Barlavento;
- Os **tempos de viagem por expresso são competitivos para Tavira**. Nos restantes concelhos, a **opção pelo automóvel oferece tempos muito mais reduzidos**, sendo que a partir de Albufeira na direção do barlavento, o tempo de viagem é pelo menos superior a 50% do que o transporte individual;
- Existe um **grande número de circulações diárias entre Sevilha e o Algarve**, com cerca de 14 idas para Tavira, 22 para Faro, 18 para Albufeira, e 10 para Portimão e Lagos, o que indicia um potencial de procura relevante com proveniência em Espanha, o que pode ser um argumento a favor de se estudar a viabilidade de melhorar as ligações ferroviárias entre o Algarve e a zona da Andaluzia.

### Tempos de viagem entre SEVILHA e as sedes de concelho no Algarve

	Automóvel	Expresso	Rácio TP/TI
Aljezur	03:00	-	-
Vila do Bispo	03:00	-	-
Monchique	02:50	-	-
Lagos	02:45	04:45	1,73
Portimão	02:38	04:20	1,65
Lagoa	02:25	-	-
Silves	02:30	-	-
Albufeira	02:22	03:30	1,48
Loulé	02:05	-	-
São Brás de Alportel	02:00	-	-
Faro	02:10	03:00	1,38
Olhão	02:00	-	-
Alcoutim	01:53	-	-
Tavira	01:48	02:15	1,25
Castro Marim	01:30	-	-
Vila Real Santo António	01:30	-	-

Fonte: Automóvel (TI) – Google Maps / Via Michelin / Via Livre, Expresso (TP) – RNE / FlixBus

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Foram também analisados os custos de realização de uma viagem entre Sevilha e as sedes de cada um dos concelhos, sendo possível verificar que:

- Os custos das viagens em serviços Expresso existentes são bastante próximos para os vários destinos para os quais existe oferta, variando estes entre 20€ e 25€ para a generalidade dos pares, aumentado apenas o valor na ligação a Lagos, ligação na qual o valor chega aos 45€;
- A viagem em automóvel apresentam custos bastantes competitivos para as sedes de concelho localizadas no Algarve Central, com custos até aos 30€. Os concelhos mais distantes de Aljezur e de Vila do Bispo implicam um custo de viagem de cerca de 40€. No caso dos concelhos mais próximos da fronteira, o custo da viagem é igual ou inferior a 20€, o que explica em boa medida, a pressão que é sentida aos fins de semana por parte dos Espanhóis que vivem perto da fronteira com Portugal.

Refira-se que as estimativas dos custos de viagem automóvel entraram em linha de conta com o preço do combustível que é praticado em Portugal.

### Custos da viagem entre SEVILHA e as sedes de concelho no Algarve

	Automóvel	Expresso	Rácio TP/TI
Aljezur	41 €	-	-
Vila do Bispo	41 €	-	-
Monchique	38 €	-	-
Lagos	38 €	28 €	0,74
Portimão	35 €	27 €	0,77
Lagoa	34 €	-	-
Silves	34 €	-	-
Albufeira	31 €	20 €	0,67
Loulé	26 €	-	-
São Brás de Alportel	23 €	-	-
Faro	26 €	20 €	0,79
Olhão	24 €	-	-
Alcoutim	21 €	-	-
Tavira	20 €	22 €	1,10
Castro Marim	16 €	-	-
Vila Real Santo António	17 €	-	-

Fonte: Automóvel (TI) – Google Maps / Via Michelin / Via Livre, Expresso (TP) – RNE / FlixBus (valores arredondados à unidade)

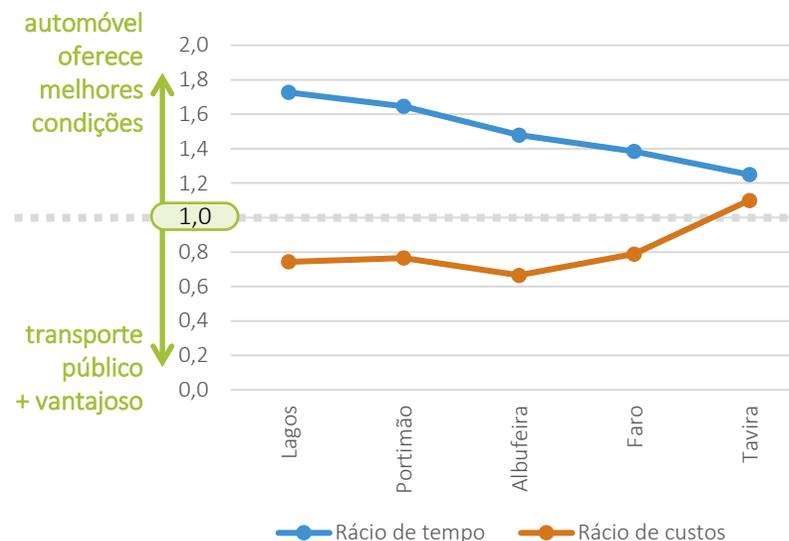
## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

À semelhança da análise realizada, compararam-se os rácios de tempo de viagem e de custos entre o transporte público e o automóvel nas ligações entre Sevilha e os destinos no Algarve para os quais existe ligação em Serviço Expresso desde esta cidade.

Verifica-se que em termos do **tempo de viagem é sempre mais vantajoso viajar em automóvel**, acentuando-se a diferença com o aumento da distância a Sevilha (o rácio de Tavira é de 1,25, aumentando gradualmente para 1,73 em Lagos).

O rácio de custos tem um comportamento distinto, variando com o número de serviços disponíveis e de operadores, bem como com a existência de portagens do lado de Portugal. Para todos os destinos considerados, o custo da viagem é mais baixo quando é utilizado o transporte público; a exceção ocorre quando se considera Tavira, para a qual, a opção pelo automóvel é mais favorável, devido aos menores custos das portagens.

Rácio entre viagens em automóvel e em TP entre SEVILHA e as sedes de concelho no Algarve



## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Tendo em consideração a importância do Aeroporto de Faro como “porta de entrada” para os turistas com origem fora da Península Ibérica, analisaram-se também os tempos de viagem médios entre o Aeroporto de Faro e as sedes de concelho no Algarve, em automóvel, no Aerobus e em comboio\*.

É de salientar que o **Aerobus tem serviço apenas para Faro (Terminal Rodoviário), Albufeira, Lagoa, Portimão e Lagos**. Também se determinou um rácio entre o tempo de viagem mais favorável em transporte público (Aerobus ou comboio) e o automóvel.

Da análise realizada salienta-se que:

- O **serviço Aerobus é bastante competitivo quando se considera as ligações ao centro de Faro e a Albufeira**. Todavia, vai perdendo competitividade para o automóvel ao longo do percurso, chegando a demorar quase 1 hora a mais (de/para Lagos), o que está relacionado com o facto de uma mesma linha servir os vários destinos. Tendo em consideração que Loulé é um importante destino para os turistas que chegam em avião, seria de esperar que existisse uma ligação do Aerobus a servir os diversos pontos de interesse deste concelho, mas este serviço ainda não existe, tema que será retomado em fases seguintes do estudo
- O **comboio apresenta-se pouco competitivo para a generalidade dos concelhos**, o que está relacionado com o facto de não existir uma ligação em transporte público rodoviário com a rede ferroviária. Note-se que não existe qualquer paragem de autocarro junto à estação de Faro.
- O **tempo de viagem em transporte público é bastante mais elevado do que em transporte individual**, sendo particularmente penalizador para Vila Real de Santo António (onde duplica o tempo de viagem) e para Lagos (onde praticamente duplica);

\* Inclui o tempo médio de viagem, em autocarro, entre o Aeroporto e a estação de Faro, podendo este diferir consoante a hora de partida.

Tempos de viagem entre o Aeroporto de Faro e as sedes de concelho do Algarve

	Automóvel	Aerobus	Comboio*	Rácio TP
Aljezur	01:15	-	-	-
Vila do Bispo	01:20	-	-	-
Monchique	01:10	-	-	-
Lagos	01:05	02:00	02:00	1,85
Portimão	00:55	01:30	01:45	1,64
Lagoa	00:45	01:20	-	1,78
Silves	00:50	-	01:30	1,80
Albufeira	00:40	00:50	00:50	1,25
Loulé	00:25	-	-	-
São Brás Alportel	00:30	-	-	-
Faro	00:15	00:20	-	1,33
Olhão	00:20	-	00:30	1,50
Alcoutim	01:10	-	-	-
Tavira	00:40	-	01:00	1,50
Castro Marim	00:45	-	-	-
Vila Real Santo António	00:50	-	01:40	2,00

Fonte: Automóvel e comboio – GoogleMaps, Aerobus (TP) – vamusalgarve.pt

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Como anteriormente referido, **não existem ligações em transporte público (via Aerobus ou comboio) para várias sedes de concelho**, destacando-se entre estas, Aljezur, Vila do Bispo, Monchique, Loulé, São Brás de Alportel, Alcoutim e Castro Marim. No caso de Loulé, é de referir que embora exista um serviço operado pela rede Vamus (linha 118), este funciona apenas nos dias úteis com uma frequência de 3 serviços por dia e sentido (entre as 07:45 (de Loulé) e as 17:45 (do aeroporto)), o que não é suficiente para satisfazer as necessidades ou desejos, quer dos turistas, quer da maioria dos funcionários do aeroporto e dos serviços relacionados.

Embora algumas destas localidades estejam conectadas com o aeroporto através da restante rede Vamus, o facto de não existir uma opção em transporte público com tempos de viagem e frequências satisfatórias, motiva o aluguer de automóvel por parte destes turistas, porque as opções convencionais são inevitavelmente muito penalizadoras no tempo total da viagem.

Por outro lado, a inexistência ou a limitação de oferta em transporte público nas **ligações do Aeroporto às principais cidades e aglomerados da região é uma fator que condiciona a atração de trabalhadores para os diversos serviços no aeroporto**, particularmente os trabalhos menos especializados (e por isso menos remunerados), sendo já hoje uma limitação importante sentida pelo aeroporto na retenção e atração de novos trabalhadores.

\* Inclui o custo de um bilhete de bordo em autocarro (Aerobus e Rede Próximo), entre o Aeroporto e a estação de Faro, aplicando-se um valor médio de 3€.

## Custos da viagem entre o Aeroporto de Faro e as sedes de concelho do Algarve

	Automóvel	Aerobus	Comboio*	Rácio TP/TI
Aljezur	15 €	-	-	-
Vila do Bispo	17 €	-	-	-
Monchique	14 €	-	-	-
Lagos	14 €	12 €	11 €	0,74
Portimão	11 €	11 €	10 €	0,83
Lagoa	9 €	10 €	9 €	0,93
Silves	10 €	-	9 €	0,83
Albufeira	7 €	8 €	7 €	0,94
Loulé	3 €	-	-	-
São Brás Alportel	3 €	-	-	-
Faro	1 €	4 €	-	3,50
Olhão	2 €	-	5 €	2,24
Alcoutim	14 €	-	-	-
Tavira	6 €	-	7 €	1,02
Castro Marim	10 €	-	-	-
Vila Real Santo António	10 €	-	9 €	0,80

Fonte: Automóvel (TI) – via michelin, Aerobus (TP) – vamusalgarve.pt, comboio (TP) – cp.pt (valores arredondados à unidade)

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Quando se considera os custos associados a cada ligação, é possível verificar que a **ligação em comboio é a mais económica na média e longa distância**, mesmo com considerando o custo de chegada à estação de Faro no Aerobus. Ainda assim, pode-se considerar que em termos de custos também a opção pelo Aerobus é competitiva para as ligações existentes.

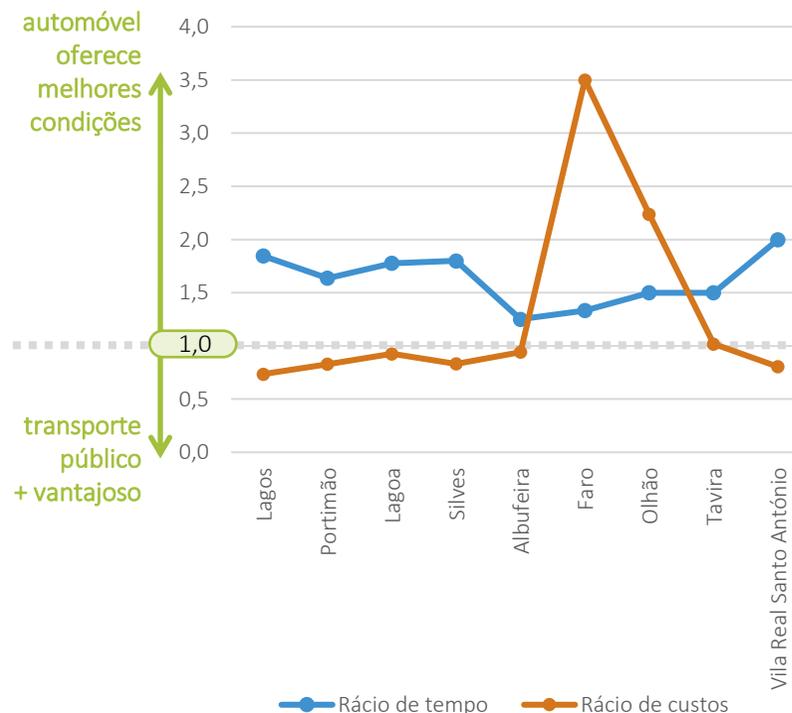
Tal como nas análises anteriores, compararam-se também os rácios de tempo de viagem e de custos entre o transporte público e o automóvel nas ligações entre o aeroporto e as sedes de concelho no Algarve que dispõem de ligação ferroviária ou através do aerobus.

Verifica-se que em termos de tempo, é sempre mais vantajoso viajar de automóvel, embora que para Albufeira e Faro, a diferença não seja significativa.

Em termos de custos e, ao contrário das análises anteriores, nem sempre é mais vantajoso viajar em TP. Salientam-se os casos de Faro, Olhão e Tavira, sendo o que primeiro caso se deve ao preço da viagem no Aerobus ser superior que em carro e os casos de Olhão e Tavira, se devam ao transbordo necessário para a rede ferroviária, que obriga à compra de 2 títulos de transporte (autocarro e comboio), diferenças que se acentuam pela curta distância em veículo privado.

Esta análise vem confirmar a necessidade de melhores ligações, em transporte público, entre o Aeroporto e as diferentes sedes de concelho, principalmente as 7 sedes de concelho que não encontram representadas neste gráfico por não disporem de ligação direta com frequências satisfatórias (Aljezur, Vila do Bispo, Monchique, Loulé, São Brás de Alportel, Alcoutim e Castro Marim).

Rácio entre viagens em automóvel e em TP entre o Aeroporto de Faro e as sedes de concelho do Algarve



## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

Como é que os turistas, efetivamente, chegam ou partem do Algarve?

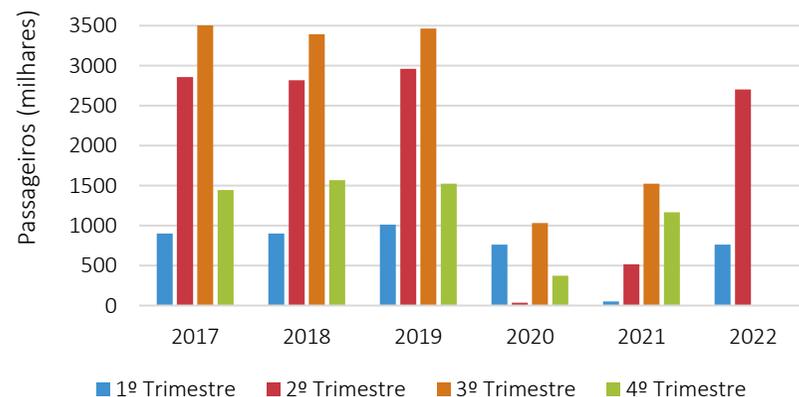
### Avião

Os inquéritos presenciais realizados na Páscoa apontam para uma maior utilização do avião (50% nos inquéritos realizados nas praias), coincidente com o predomínio de turistas com residência fora da Península Ibérica. Já nos inquéritos *online*, o avião é indicado por “apenas” 29% dos turistas.

De acordo com informação disponibilizada pela CCDR Algarve, em 2019 registaram-se cerca de 59,7 mil voos no Aeroporto de Faro (+ 4,1% do que em 2018), transportando cerca de 8,9 milhões de passageiros (+3,2% do que em 2018). Destes, cerca de 448 mil passageiros tiveram origem/destino noutros aeroportos nacionais (- 3,9% do que em 2018).

O número de passageiros movimentados no Aeroporto de Faro cresceu quase 70% entre 2010 e 2019, revelando um **crescimento acentuado da procura nesta região**.

Os movimentos no Aeroporto de Faro são marcados pela sazonalidade da procura. Em 2019, 39% dos movimentos concentraram-se no terceiro trimestre e 33% no segundo trimestre (vide imagem à direita). Todavia, esta sazonalidade tem-se vindo a esbater gradualmente, com uma redução do peso das viagens nos trimestres de verão (em 2010, o 3º trimestre representou quase 43% dos movimentos anuais).



Movimento de passageiros no Aeroporto de Faro, por trimestre.  
Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

### Comboio

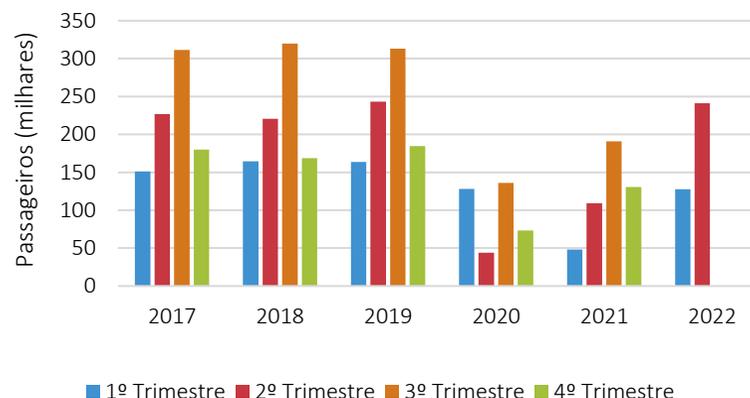
As chegadas e/ou partidas ao Algarve em comboio têm uma expressão reduzida nos inquéritos presenciais realizados na Páscoa - apenas 1% dos turistas nas praias e 2% no aeroporto revelam ter utilizado o comboio como modo de chegada ou partida ao seu destino final no Algarve. Já no inquérito *online*, este modo é referido por 8% dos turistas.

De acordo com dados publicados pela CCDR Algarve, o **serviço de longo curso ferroviário de/para o Algarve - Alfa Pendular e Intercidades** - movimentou, em 2019, cerca de 904,6 mil passageiros, representando um aumento de 3,5%, face a 2018, e 46%, face a 2010.

Embora tenha existido um decréscimo da procura em 2020 e 2021 (devido à pandemia), verifica-se uma recuperação da mesma no segundo trimestre de 2022, em comparação com o trimestre homólogo de 2019 (vide figura à direita).

Também no modo ferroviário existe alguma sazonalidade da procura deste serviço com 35% da procura de 2019 a concentrar-se no terceiro trimestre, o que permite concluir que este modo é escolhido por uma parte dos turistas que se deslocam desde outras zonas do país.

O relatório anual da CCDR Algarve divulga que, em 2019, os passageiros transportados no serviço de Longo Curso tiveram como principal origem/destino a região de Lisboa - 84%. A região Norte representou quase 8%, a região Centro 4% e o Alentejo quase 3%. A região do Algarve, através da captação da procura do serviço regional, absorveu mais de 1% deste tráfego.



Movimento de passageiros nos serviços ferroviários de Longo Curso, por trimestre. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

### Expresso/ Autocarro

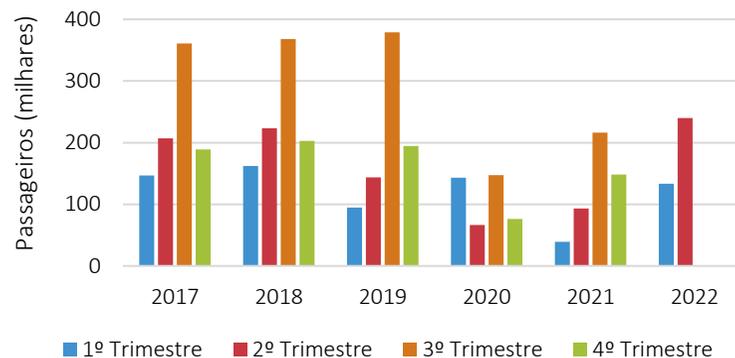
Os inquéritos realizados presencialmente na Páscoa, apontam para uma baixa utilização deste modo de transporte neste período - apenas 3% dos turistas, em cada uma das amostras, indica ter utilizado o autocarro. Já no inquérito online, este modo é referido por 17% dos turistas.

O transporte público rodoviário inter-regional de passageiros na região do Algarve, de acordo com dados publicados pela CCDR Algarve, movimentaram cerca de **811,5 mil passageiros em 2019, 47% dos quais no terceiro trimestre**, mais uma vez revelando o carácter de sazonalidade da procura deste serviço.

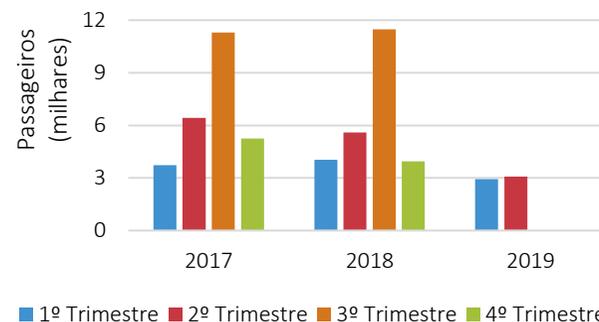
Embora **em 2019, se tenha registado um decréscimo de 15% da procura anual face a 2018**, a procura do terceiro trimestre aumentou 3%, relativamente ao trimestre homólogo de 2018. A procura nos restantes períodos reduziu-se, de modo muito significativo, face aos anos anteriores (vide primeira figura à direita), com quebras no primeiro e segundo trimestres na ordem dos 41% e 36%, respetivamente, face a 2018. Os anos de 2020 e 2021 foram marcados por uma baixa procura destes serviços, mas verificou-se **uma recuperação da mesma no primeiro e segundo trimestres de 2022**, registando-se um aumento de 40% e 67%, respetivamente, face aos trimestres homólogos de 2019.

Relativamente às **ligações internacionais**, os dados publicados pela CCDR Algarve, **apontam também para uma forte sazonalidade na utilização dos serviços** (45% dos 25 mil passageiros transportados em 2018 utilizaram este serviço no terceiro trimestre). Todavia, verificou-se uma quebra significativa da procura no primeiro e segundo trimestres de 2019, com reduções de 28% e 45%, respetivamente, face ao trimestre homólogo de 2018.

Não são óbvias as razões associadas à diminuição da procura em 2019, mas esta pode estar relacionada com a redução da oferta proporcionada.



Movimento de passageiros nos serviços de TP rodoviário inter-regionais, por trimestre. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve



Movimento de passageiros nas ligações internacionais de TP rodoviário, por trimestre. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve. Nota: À data de elaboração, não existiam dados relativos ao 3º e 4º semestres de 2019

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

O recém-criado **serviço Aerobus**, operado pela rede Vamus, embora seja de âmbito limitado (como já referido, serve apenas Faro, Albufeira, Portimão e Lagos), **surge como uma alternativa modal atrativa na ligação aos centros urbanos mais movimentados do Algarve**.

Nos inquéritos realizados pretendeu-se isolar a informação relativa à utilização do Aerobus, de forma a entender a adesão a este serviço, tendo-se observado uma baixa utilização do mesmo – 2% no inquérito presencial no Aeroporto e 4% no inquérito *online*. Mas é necessário referir que, por um lado, o **Aerobus serve ainda uma zona restrita**, deixando de fora destinos com bastante procura, tanto no Sotavento (e.g. Tavira ou Vila Real de Santo António), Algarve Central (Loulé e Olhão) ou Barlavento (e.g. Sagres ou Aljezur).

Por outro lado, **existe espaço para uma melhor divulgação do serviço nos canais de pesquisa turística** porque o modelo atual não torna muito fácil o conhecimento desta opção de transporte (e.g. site do aeroporto).

### Automóvel

De acordo com o inquérito realizado nas praias durante a Páscoa, 36% dos turistas chegaram em automóvel privado, sendo este valor explicado maioritariamente pela presença dos turistas com residência na Península Ibérica (43%).

Da mesma forma, o inquérito *online* apresenta também uma forte ocorrência de turistas que utilizam o automóvel privado (32%), o que em parte é explicado pela prevalência de turistas nacionais e espanhóis (62%) “apanhados” por este inquérito. Com base na mesma amostra verifica-se que 6% dos turistas referiu utilizar automóvel alugado durante a sua estadia no Algarve.

No inquérito realizado no Aeroporto, a **maioria dos turistas refere que se deslocou de/para o aeroporto em automóvel alugado** (45%), enquanto que 32% se deslocaram em Taxi/TVDE e 12% em automóvel próprio.

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

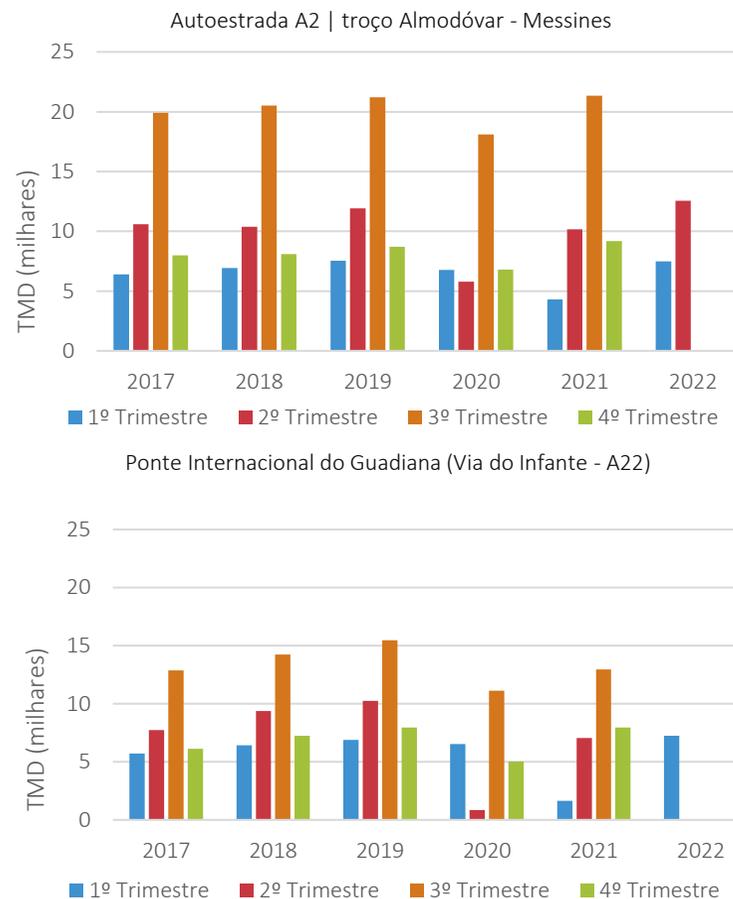
No que concerne ao tráfego rodoviário nas fronteiras da região do Algarve, importa considerar as duas principais portas de entrada na região, respetivamente:

- **Autoestrada A2** como “porta principal de entrada” para os passageiros provenientes das outras zonas de Portugal continental;
- e a **Ponte Internacional do Guadiana**, como principal porta de entrada na região, para os turistas com origem em Espanha.

De acordo com os dados dos postos de contagem automáticos de tráfego geridos pela Infraestruturas de Portugal, o **troço da A2 Almodôvar – Messines apresentou em 2019 um Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) de cerca de 12,4 mil veículos** e a **Ponte Internacional do Guadiana apresentou um TMDA de cerca de 10,1 mil veículos**.

Também aqui existe uma forte sazonalidade, sendo que no troço da A2 o TMD do 3º trimestre foi cerca de 71% superior ao TMD anual. Na Ponte Internacional do Guadiana, o TMD do 3º trimestre foi 52% superior ao TMD anual.

As consequências da pandemia na sazonalidade da afluência ao Algarve só poderão ser melhor avaliadas depois de todos os dados de 2022 estarem disponíveis.



TMD – Tráfego Médio Diário de veículos por trimestre.  
Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

## 2.4.1 CHEGADAS E PARTIDAS

### Síntese

Os inquéritos à mobilidade dos turistas apontam resultados distintos quando se consideram o modo de transporte utilizados na chegada ao Algarve e na forma como estes se deslocam na Região, mas revelam sem sombra de dúvida aquilo que a informação estatística consolidada nos diz: **a maior parte dos passageiros chega/parte do Algarve de carro ou em avião, sendo também de assinalar um crescimento nas estatísticas de passageiros transportados nos modos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros.**

Para alguns dos concelhos do Algarve Central, **a opção pelo modo de transporte público rodoviário e ferroviário é muito competitiva** do ponto de vista dos custos (considerando famílias pouco numerosas) e na perspetiva do tempo, não existindo uma penalização excessiva face ao automóvel. Estas vantagens podem **ser desde já divulgadas no presente enquadramento e, simultaneamente, serem desenvolvidos os esforços no sentido de melhorar a oferta ao longo do tempo.**

As **ligações entre o Aeroporto e os diferentes concelhos dependem excessivamente do automóvel**, o que restringe as opções de turistas e de funcionários na infraestrutura aeroportuária. A existência do serviço de **Aerobus é uma solução que responde bem às necessidades dos turistas** e também às dos funcionários, visto que esta linha está integrada na assinatura mensal da rede Vamus (desde que a origem e o destino da assinatura coincidam com o percurso do Aerobus, isto é, entre Lagos e o Aeroporto de Faro). Será desejável **considerar o alargamento desta oferta a outras localizações**, identificando-se como prioritárias as ligações às zonas de maior concentração turística do concelho de Loulé (Quarteira e Vilamoura), bem como ao Sotavento Algarvio (Tavira).

Nesse contexto é muito importante concretizar a existência de um **serviço de transporte público de elevada qualidade (com capacidade e frequência) que promova a ligação do Aeroporto aos principais aglomerados do Algarve Central** e, simultaneamente, estabeleça ligação com a rede ferroviária e as interfaces de transportes estruturantes.

Ainda que a gestão da rede Expressos não esteja sobre a competência da AMAL (e sim da do IMT), seria importante **sensibilizar os operadores existentes em estarem mais focados em oferecer tempos de percurso mais competitivos, com menos paragens no Algarve em cada um dos circuitos** e, menos na maximização da taxa de ocupação dos veículos. Esta questão é especialmente importante para os passageiros que se deslocam para os concelhos mais periféricos que são obrigados a parar em todas as interfaces intermédias.

Finalmente, importa ir acompanhando como está a acontecer a evolução da procura a partir da Andaluzia e em que medida é possível influenciar a repartição modal destes passageiros no acesso ao Algarve porque este pode ser um segmento turístico que poderia ser captado para serviços Expresso com a função balnear ou, em alternativa, ajudar a pensar no potencial do modo ferroviário nas ligação entre Espanha e o Algarve.



## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Neste plano temos também como objetivo analisar como é que os turistas se deslocam no Algarve e quais as principais barreiras identificadas, sendo de referir a importância desta análise para a mobilidade dos residentes e trabalhadores na região. Nesse sentido, o presente capítulo procura avaliar se o atual sistema de transportes:

- É intuitivo e a um custo comportável;
- Proporciona acesso, com baixas emissões, aos locais de trabalho, aos equipamentos de educação e saúde e demais pontos de geração de viagens;
- Encontra-se adaptado a pessoas com restrições de mobilidade, com crianças de colo ou a idosos.

Os inquéritos realizados no âmbito deste estudo ajudaram a recolher informação que complementa esta análise, abordando um conjunto de temas. O resumo destas análises é apresentado nas páginas seguintes.

Esta secção encontra-se organizada de forma a dar resposta a duas questões principais:

- Que serviços de transporte são oferecidos aos turistas no Algarve? Esta dimensão traduz a análise da oferta de transportes existente;
- E como é que, efetivamente, os turistas se movimentam no Algarve? Esta dimensão está relacionada com a procura atual dos transportes.



Como se deslocam no Algarve?



Se pesquisou opções de TP (caso não usem)



A razão de não usar TP (caso não usem)



Se usaria o TP caso tivesse uma opção em transporte público que respondesse às suas necessidades (caso não usem)

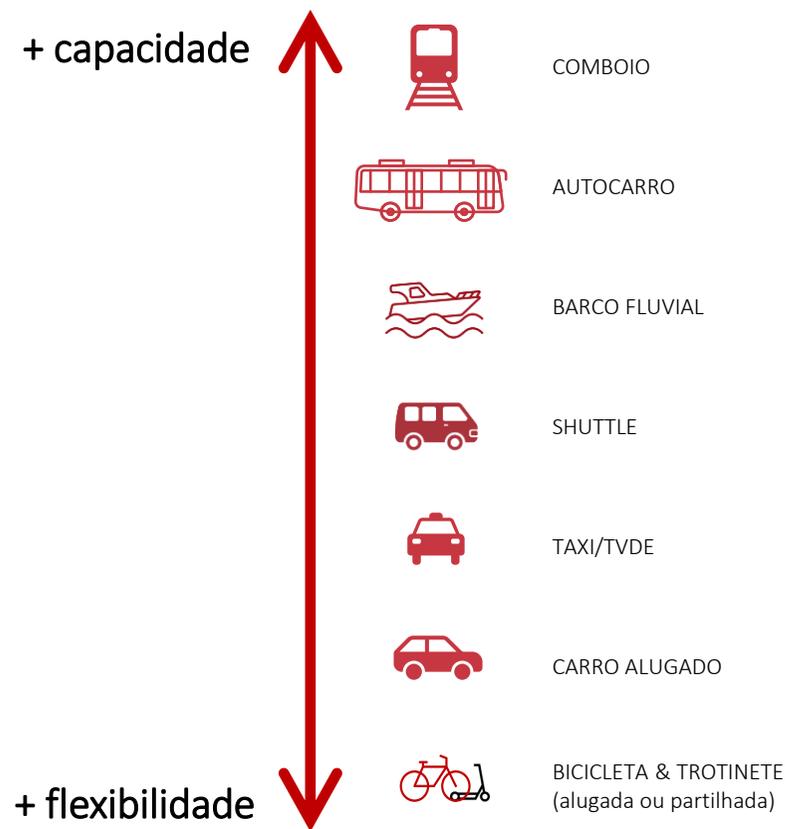
## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Que serviços de transporte são oferecidos aos turistas no Algarve?

Os **serviços de transporte público** existentes são diversos, com cobertura espacial relevante, que assenta sobretudo na linha ferroviária do algarve, na rede de transportes públicos rodoviários Vamus, nas redes urbanas de diversos dos municípios e ainda nos vários serviços de transporte fluvial por barco na Ria Formosa, que fazem a ligação às várias ilhas e praias.

A figura da página seguinte representa a rede principal de transportes públicos no Algarve.

Para além dos serviços de transportes públicos referidos estão ainda disponíveis **outros serviços de transporte**, como sejam o aluguer de automóveis, os serviços de Taxi e TVDE, o transporte organizado para excursões, bem como o aluguer de bicicletas, ou os sistemas de partilha de bicicletas e/ou de trotinetes.



Serviços de transporte disponíveis no Algarve

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO



Rede principal de transportes públicos no Algarve.

(Fonte: Elaboração própria com base de dados do Openstreetmap, COS 2018 – DGT)

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

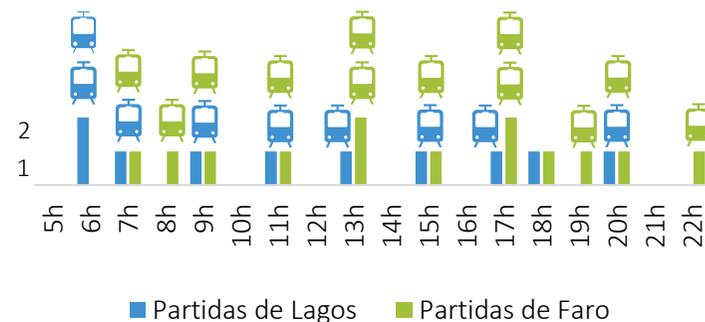
### Transporte Ferroviário

Na Linha do Algarve são oferecidos serviços regionais, com partidas de Lagos e de Faro e que obrigam à realização de transbordo nas deslocações de passageiros que circulem entre o Barlavento e o Sotavento. No sentido do Barlavento para Sotavento existem, em dia útil:

- **9 serviços diários, com partidas de Lagos** entre as 06:14 e as 20:15, sendo que o comboio das 09:03 circula apenas até Portimão (apenas nos dias úteis). Os restantes circulam até Faro;
- **13 comboios diários entre Faro e Vila Real de Santo António**, com partidas entre as 07:20 e as 22:16;
- Embora **existam 8 ligações possíveis entre o serviço Lagos-Faro e Faro-Vila Real de Santo António**, os tempos de espera podem ser superiores a meia hora (e.g., o comboio de Lagos com chegada a Faro às 19:56, tem ligação apenas com o comboio das 20:30 para Vila Real de Santo António), o que é muito penalizador e desincentiva a utilização do comboio nas ligações oeste-este.

No sentido de Sotavento para Barlavento existem, em dia útil:

- **12 serviços diários para Faro, com partidas de Vila Real de Santo António** entre as 05:48 e as 21:07;
- **9 comboios diários entre Faro e Lagos**, com partidas entre as 07:11 e as 20:50;
- Tal como no sentido oposto, apesar de existirem 9 ligações entre o Sotavento e o Barlavento em Faro, **apenas 4 serviços permitem um transbordo com tempos de espera inferiores a 30 minutos** (e.g., o comboio de Vila Real de Santo António com chegada a Faro às 09:46, tem apenas ligação às 10:23).
- 1 comboio, entre Portimão e Lagos, com partida às 09:31.



Nº circulações, em dia útil, por período horário na Linha do Algarve, sentido Barlavento - Sotavento



Nº circulações, em dia útil, por período horário na Linha do Algarve, sentido Sotavento - Barlavento

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Da análise à oferta na Linha do Algarve, verifica-se que **os intervalos entre serviços são de, pelo menos, 1 hora, com exceção do primeiros dois serviços da manhã em Lagos, que têm um intervalo de 44 minutos entre si.** Existem períodos horários sem qualquer serviço, como é o caso das 10h, 12h, 14h, 16h e 21h no sentido de Barlavento para Sotavento e, no período horários das 13h, no sentido oposto.

Os tempos de viagem são também elevados quando se considera viagens entre extremos das linhas, facto este agravado pelo tempo de espera no transbordo em Faro para serviços entre o Barlavento e o Sotavento (e vice-versa), concretamente:

- **Tempo médio de viagem de Lagos a Faro (e vice-versa)** é de 01:40 a 01:45. Em automóvel esta viagem demora, em média, cerca de 1 hora;
- **Tempo médio de viagem de Vila Real de Santo António a Faro (e vice-versa)** varia entre 01:05 e 01:15. Em automóvel esta viagem pode ter uma duração média de cerca de 50 minutos;
- **Tempo médio de viagem de Vila Real de Santo António a Lagos (e vice-versa)** varia entre as 03:00 e as 03:28, em função do tempo de espera entre serviços. Em automóvel esta viagem pode ter uma duração média de cerca de 01:25.

**Aos fins-de-semana verifica-se uma redução da oferta bastante significativa,** com uma redução de 4 serviços aos sábados e de 5 serviços aos domingos e feriados nos serviços do Barlavento e do Sotavento até Faro. No sentido oposto, reduzem-se 3 serviços aos sábados e 4 aos domingos e feriados. Esta redução faz aumentar consideravelmente o intervalo de tempos entre os serviços, tendo maiores impactos na mobilidade turística, uma vez que os turistas residentes e nómadas digitais poderão ter mais disponibilidade para viajar aos fins-de-semana. No entanto, é ainda possível viajar-se de manhã num sentido e regressar-se ao final do dia, no sentido oposto.

Atualmente estão em curso, **investimentos significativos para a modernização da Linha do Algarve,** os quais envolvem a eletrificação, bem como a introdução de novos sistemas de sinalização e de telecomunicações, sistemas de informação ao público e a supressão de passagens de nível. Estes investimentos permitirão:

- A introdução de novo material circulante neste corredor;
- uma redução de 25 minutos no tempo de viagem entre Lagos e Vila Real de Santo António (- 14% do tempo);
- e de 10 a 25 minutos, o tempo de viagem entre Faro e Vila Real de Santo António (entre -15% a -33% do tempo).

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Ainda que, com **a conclusão dos investimentos em curso seja possível ambicionar uma melhoria muito substancial do serviço ferroviário** (previstos até ao final de 2023), a possibilidade de aumentar a frequência dos serviços regionais continuará limitada, porque o canal ferroviário desenvolve-se em via única na generalidade do traçado (com existência de poucos pontos de entrecruzamento).

Por outro lado, é reconhecido que o **sistema ferroviário nem sempre está articulado com o desenvolvimento do tecido urbano**, verificando-se que, em várias das estações, a estação ferroviária encontra-se numa situação periférica relativamente ao centro urbano que procura servir (é o que acontece em Loulé ou em Portimão, só para dar dois exemplos). A **ausência de uma rede de interfaces, nomeadamente com oferta de transporte público rodoviário e de oferta de estacionamento de longa duração** limita igualmente a capacidade de atração deste modo de transporte.

Nesse sentido, há já vários anos que é equacionada a **introdução de um corredor de transportes público em sítio próprio (TPSP) que sirva os centros urbanos de Loulé, Faro e Olhão, mas também o Aeroporto, a Universidade e os principais espaços comerciais existentes neste eixo** e que poderia complementar a oferta ferroviária da Linha do Algarve, se fosse garantida uma correta integração dos serviços (horários, amarração física e tarifários).

Recentemente, a CCDR Algarve procedeu ao desenvolvimento de um **Estudo Preliminar de Viabilidade para a introdução de um serviço de TPSP** no qual foi estudada a viabilidade física, tecnológica e económica associada a este projeto. Este estudo concluiu que existe cabimento para aprofundar os estudos sobre este corredor, mas é necessário determinar qual o modelo de investimento em que este se poderá afirmar.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

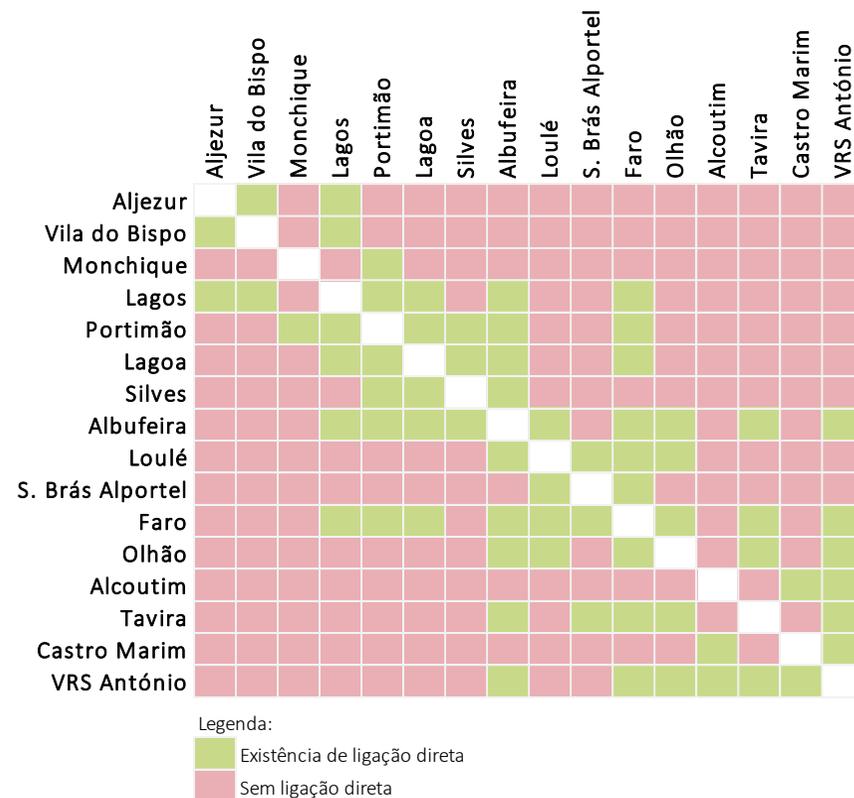
### Transporte público rodoviário

A rede Vamus que recentemente entrou em operação, vem complementar a oferta do serviço ferroviário, oferecendo uma rede de transporte regular e de transporte flexível que serve toda a região do Algarve (vide diagrama de rede na página seguinte).

Ainda que este rede introduza uma importante melhoria da oferta em transporte público rodoviário, é possível verificar que **esta rede ainda não dá uma resposta eficaz às necessidades e desejos de mobilidade dos turistas.**

Com efeito, a figura à direita apresenta uma matriz dos serviços diretos (sem transbordo) de ligação entre as sedes de concelho do Algarve, verificando-se que:

- **Nem todas as sedes de concelho dispõem de serviços de TP diretos a Faro (capital de distrito)**, em especial, os municípios mais distantes do Barlavento e aqueles que abrangem a Serra Algarvia. Isto, conjugado com o facto de não existir ligação direta ao aeroporto para muitos destes municípios é um fator de forte inibição da utilização do transporte público;
- **Existem poucas ligações diretas entre o Barlavento e o Sotavento, e entre os municípios da Serra Algarvia e os da costa**, sendo que as ligações existentes são normalmente com os municípios vizinhos.



Matriz de serviços diretos ,entre sedes de concelho, oferecidas pela rede Vamus. Fonte: elaboração própria com base na informação disponibilizada no site [vamusalgarve.pt](http://vamusalgarve.pt)



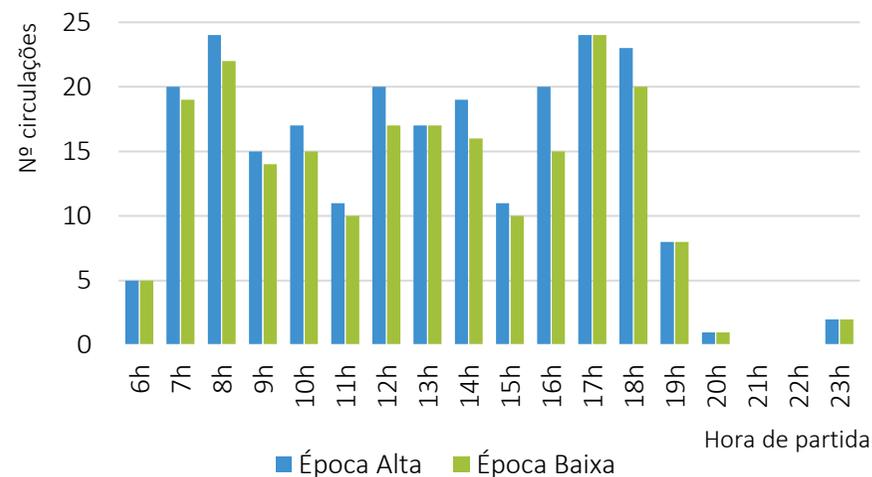
## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Esta rede apresenta **níveis de serviços bastante distintos, consoante o dia da semana e época do ano** (período escolar, período de férias escolares, época alta, época baixa, verão, inverno, etc.), o que dificulta a compreensão da oferta disponível por parte dos turistas que não estão familiarizados com os calendários escolares nacionais, nem com os conceitos de época alta ou baixa.

Uma das críticas com maior expressão relativamente ao sistema de transportes rodoviários no Algarve constante nos inquéritos diz respeito à **redução significativa/inexistência de oferta nos períodos noturnos e aos fins-de-semana**. Na figura à direita, que representa o número de circulações totais da rede Vamus aos domingos e feriados é evidente a redução da oferta a partir das 20h (inclusive), o que inviabiliza a utilização do transporte público para ir jantar fora e o regresso dos trabalhadores do canal Horeca depois do fecho dos estabelecimentos.

O esforço de promoção da oferta da rede Vamus juntos dos turistas é patente, sendo de destacar a **criação do passe turístico**, o qual permite aceder a todas as linhas da rede Vamus, incluindo o Aerobus, mas é importante que **a oferta, em termos de percursos e horários, corresponda aos desejos e necessidades de mobilidade dos turistas**, que não coincidem necessariamente com as necessidades de todos residentes e trabalhadores.

Mais recentemente, foi **criado o serviço EVA Cliffs Line** (também incluído no passe turístico), que percorre a zona da costa entre o Zoomarine e o Alvor, e que **surge de modo a dar resposta à procura turística**. Todavia, é de referir que o período de funcionamento da linha (entre as 09:00 e as 17:00) é condicionante da utilização do serviço por parte dos turistas que queiram permanecer mais tempo, mas também dos trabalhadores dos empreendimentos turísticos que se localizam ao longo do percurso da linha.



Número de circulações da rede Vamus aos domingos e feriados em época alta e época baixa

Espera-se que durante este contrato seja possível introduzir novas linhas que sirvam a procura turística (mas não só) e que seja viável a consideração de um reforço da oferta existente nos períodos noturno e ao fim de semana.

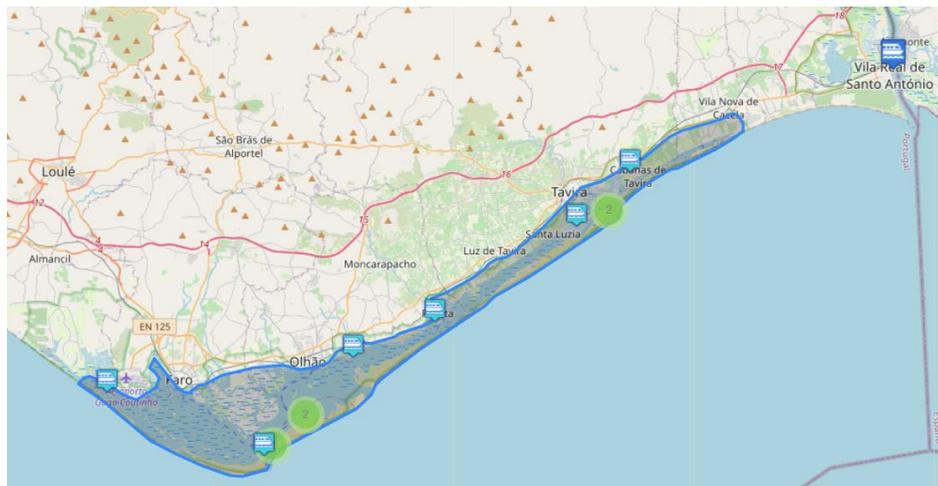
## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Transporte Marítimo-Fluvial

O transporte marítimo-fluvial é fundamental para assegurar o acesso às ilhas barreira da Ria Formosa. Atualmente **existem 12 carreiras da Ria Formosa** (vide imagem à direita) que promovem a ligação entre:

- 2 ligações respetivamente que promovem a ligação de Faro com a Ilha de Faro (1) e Faro e a Ilha Deserta (2);
- 2 ligações que promovem a ligação entre Faro e Olhão com a Ilha do Farol (Ilha da Culatra) (3 e 4)
- 2 ligações também de Faro e de Olhão com a Ilha da Culatra (5 e 6)
- 2 ligações respetivamente que promovem a ligação de Olhão e da Fuzeta com a Ilha da Armona (7 e 8)
- 1 ligação de Santa Luzia para a Terra Estreita (9);
- 2 ligações de Quatro Águas (Tavira) e de Tavira para a Ilha de Tavira (10 e 11)
- 1 ligação entre Cabanas e a Ilha de Cabanas (12)

Acrescenta-se ainda o **serviço de ferry que faz a travessia internacional pelo Guadiana entre Vila Real de Santo António e Ayamonte**.



Transporte marítimo-fluvial no Algarve. Fonte: CCDR Algarve

Estes **serviços de transporte fluvial não estão integrados com a rede de transportes públicos no que respeita ao sistema tarifário** e por isso um turista que queira visitar as praias das Ilhas Barreira terá de “estudar” a informação da oferta (percursos, horários, pontos de amarração), compreender a estrutura tarifária praticada e comprar um título de viagem que sirva em exclusivo em cada um dos canais utilizados.

Esta ausência de integração é particularmente penalizadora e, será certamente um fator de dissuasão para que exista uma experiência de “outras praias da vizinhança” por parte da generalidade dos turistas.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Acessibilidade Pedonal

A região do Algarve é, por excelência, um destino turístico cujo meio natural e beleza arquitetónica convida as deslocações a pé. Associa-se a esta vantagem intrínseca à região, o facto de existirem vários de **percursos pedonais sinalizados, que ligam os principais pontos de interesse turístico** e permitem a fruição da natureza e da paisagem. Entre estes, **destacam-se Via Algarviana, os percursos da costa Vicentina, da Ria Formosa e do Guadiana**, os quais são complementados por percursos pedonais implementados pelos municípios ao longo do tempo. São também de destacar pela sua maior visibilidade e atração, os corredores pedonais implementados no alinhamento das frentes de mar das principais praias urbanas.

Se na perspetiva dos percursos pedonais de lazer tem existido algum desenvolvimento, foi possível identificar lacunas importantes no que respeita à qualidade da rede pedonal que é oferecida e que passa pelas seguintes disfuncionalidades:

- **Rede pedonal desqualificada e descontínua;**
- **Ocupação de passeios por estacionamento ilegal** (ausência de gestão do estacionamento e fiscalização insuficiente);
- **Acessibilidade pedonal pouco tida em conta aquando da realização de eventos.**



Parque Natural da Ria Formosa, Tavira (em cima) e Caminho dos Promontórios, Lagoa (em baixo)

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

- **Estacionamento desregulado de veículos automóveis em espaços naturais e de elevado valor paisagístico** junto às zonas de praias (e. g. Costa Vicentina), **mas também quando existem eventos temáticos**, o que coloca problemas de segurança (e.g., incêndios, acidentes, etc.) e de acessibilidade aos mais vulneráveis.
- **Inexistência de canais de circulação pedonal acessíveis entre parques de estacionamento automóvel e alguns locais de interesse turístico.** Neste capítulo é paradigmática a inexistência de canal de circulação pedonal entre a praia de Odeixe e os parques de estacionamento que a servem.
- **Invasão de espaços naturais e dunas** por parte das pessoas, o que ocorre quando não existe canal de circulação pedonal marcado e visível (e.g: Dunas Praia de Cacela Velha).
- **Ausência de uma estratégia para a reabilitação dos espaços de circulação pedonal**, nomeadamente na sua articulação com os polos geradores e atractores de deslocações e os Transportes Públicos.
- **Ausência frequente de zona de sombreamento de percursos pedonais (e cicláveis) e oferta limitada de espaços verdes para desporto, estadia e/ou lazer.**



Estacionamento ilegal em frente a paragens de autocarro, junto à estação de Tunes (esquerda) e no acesso a Albufeira (direita)



Bermas inseguras à circulação de peões, em Algoz



Ausência de passeios, em Sagres

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Mobilidade em bicicleta

A região do Algarve é atravessada por uma das rotas cicláveis de longa distância da rede EuroVelo - a **EuroVelo 1 Rota da Costa Atlântica**. Este percurso está implementado em grande parte sobre a rede viária existente e em infraestrutura ciclável dedicada.

A partilha com o modo rodoviário é privilegiada em troços onde o tráfego motorizado é reduzido, mas **existem também várias secções deste percurso implementadas em estradas de hierarquia superior** (e.g., na EN125, ER268, etc.), **ou em secções onde a coexistência com o modo rodoviário não é adequada do ponto de vista do conforto e segurança dos ciclistas** (e.g. Ponte Velha em Portimão, acesso à praia de Odeceixe e ligação à costa alentejana, etc.), tendo em conta a pressão existente sobre as infraestruturas atuais.

O EuroVelo 1 tem um enorme potencial para se constituir como um eixo estruturante ciclável junto à faixa litoral, mas para tal **será necessário dotá-lo de uma infraestrutura contínua** que garanta o conforto e segurança dos utilizadores e que esta esteja articulada com os pontos de interesse turístico.

Importa referir que existem alguns eixos cicláveis, onde esse cuidado tem existido, destacando-se entre esses projetos, as **intervenções realizadas em Albufeira, no eixo Vilamoura - Quarteira, em Tavira e em Vila Real de Santo António**.

A existência de infraestruturas cicláveis que liguem os centros urbanos e zonas de alojamento turístico aos pontos de atração turística (praias e outros pontos notáveis), para além poderem servir os residentes, **têm um papel fundamental na captação dos turistas convencionais tipicamente motorizados que podem ser seduzidos para a experimentação deste modo de transporte** e para a descoberta dos percursos cicláveis existentes, mas para isso é necessário garantir que estes são muito seguros e facilmente acessíveis e que é fácil alugar uma bicicleta, mesmo numa base ocasional.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Vários municípios têm implementado sistemas de bicicletas partilhadas (entre estes, Lagoa, Loulé e Faro), os quais têm um enorme potencial de utilização nas viagens de curta e média distância (este é o modo mais eficiente quando se considera as viagens até os 4 km de distância), mas também nas viagens de última milha, em articulação com o transporte público. Adicionalmente, podem constituir-se como uma alternativa para a realização de viagens turísticas de curta distância (e.g. acesso às praias).

Apesar de terem sido feito alguns investimentos na infraestrutura ciclável, verifica-se que fora do eixo da EV1 não tem existido uma aposta forte e consistente na mobilidade ativa (e mesmo neste a uma velocidade mais lenta do que seria o desejável). Com efeito, as **infraestrutura de rebatimento ao EV1 são quase inexistentes e a oferta de estacionamento para bicicletas são muito escassas e não respondem às necessidades sentidas pelos ciclistas**. Por outro lado, é de realçar o **déficit de manutenção das infraestruturas ciclável e da sinalética direcional** em alguns troços.

Com efeito, ainda que o PAMUS do Algarve tenha sido bastante ambicioso no objetivo de aumentar a rede pedonal e ciclável, constata-se que a maior parte dos projetos está ainda por concretizar.

Por último, importa realçar que, apesar de a quota modal do modo ciclável ser muito reduzida na região (à exceção do município de Vila Real de Santo António), **existem sinais que apontam para a existência de um mercado de cicloturismo emergente na região**, com o aparecimento de serviços destinados a este segmento turístico, nomeadamente relacionados com o aluguer e reparação de bicicletas elétricas e convencionais.



Troço de ciclovia da Eurovelo 1, em Tavira



Bicicletas estacionadas, junto à Praia do Barril, em Tavira

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Micromobilidade na região

A **utilização de trotinetes e microveículos elétricos de utilização partilhada na região está atualmente restrita a Faro e Olhão**, sendo que Faro foi a primeira cidade da Península Ibérica a subscrever a carta de princípios da “mobilidade partilhada para cidades humanas”.

Atualmente, estão presentes em Faro duas das empresas fornecedoras de serviços de micromobilidade partilhada (respetivamente a Link e a Bird), estando o município a negociar com outras empresas (Flash, Tier Mobility, Lime). Estas soluções de micromobilidade são bastante voláteis, sendo de registar que estiveram já presentes neste concelho, a BOLT, Circ e a Voi. Estas duas últimas empresas estiveram implementadas também em Portimão durante um curto período de tempo antes da pandemia\*.

Esta **volatilidade e reduzida informação sobre a utilização das opções de micromobilidade partilhada** estão associadas ao facto destas opções serem exclusivamente disponibilizadas por operadores privados, num mercado muito competitivo, muitas vezes a título experimental.

Estas soluções **têm um grande potencial para as deslocações de última milha, sendo uma excelente opção em zonas turísticas para a realização de trajetos curtos**. A sua ausência na região foi referido em diversos inquéritos como uma oportunidade de melhoria.

\* Fonte: [www.sabado.pt/portugal/detalhe/ja-nao-ha-trotinetes-no-algarve](http://www.sabado.pt/portugal/detalhe/ja-nao-ha-trotinetes-no-algarve)

Todavia, **não devem ser ignorados alguns dos problemas relacionados com a sua utilização**, destacando-se entre estes, as limitações colocadas à segurança rodoviária, seja devido à velocidade excessiva de circulação das trotinetes em passeios e vias cicláveis, mas também devido ao abandono indiscriminado destes veículos em zonas de circulação pedonal. Nesse sentido, à semelhança do que acontece em Faro, é fundamental regular a utilização da circulação e estacionamento destes veículos, de modo a assegurar que não se transformam em “novos obstáculos móveis” na Região



Trotinetas LINK em Faro (fonte: <https://welectric.pt/>)

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Automóvel

É indiscutível a **preferência dos turistas pelo uso do automóvel nas suas deslocações** devido à flexibilidade e conforto que este modo proporciona e que foi claramente expressa pelos turistas nas respostas aos inquéritos realizados. Por outro lado, é inegável a **grande pressão exercida pelo automóvel na região**, nomeadamente:

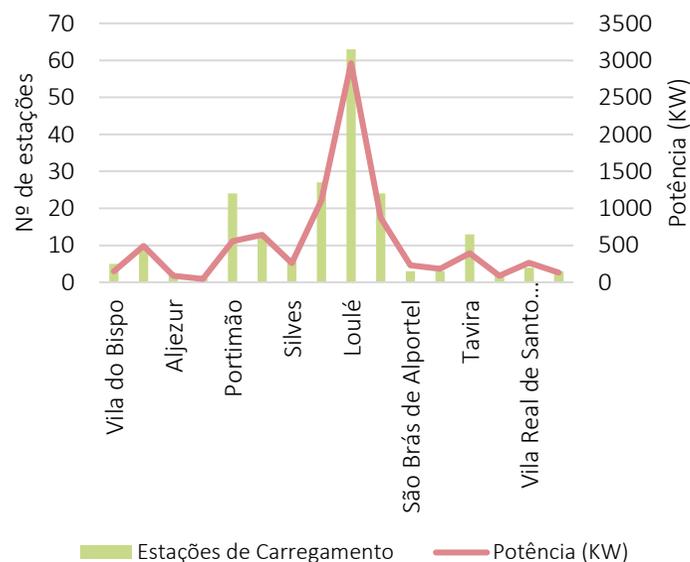
- Na ocupação do espaço público, com forte incidência de estacionamento ilegal e desregulado;
- Na pressão sobre a rede rodoviária, com a ocorrência de fenómenos de congestionamento frequente e excesso de velocidade;
- Nos problemas de sinistralidade rodoviária e perceção de insegurança por parte de peões e ciclistas;
- Nas elevadas emissões de poluentes e emissão de ruído.

Neste contexto, é urgente a **implementação de soluções que contribuam para a redução do uso do automóvel privado**, seja limitando a capacidade rodoviária e a velocidade de circulação nos aglomerados e vias de acesso, seja potenciando alternativas de transporte, tais como os modos partilhados.

De modo a fomentar a partilha dos veículos pelo maior número de utilizadores, é importante que a Região fomente soluções de *carsharing* e *carpooling* (e.g. com maior enfoque inicial nos segmentos *rent-a-car*, táxi e TVDE).

Por outro lado, num contexto em que está em curso a transformação tecnológica e energética do parque automóvel nacional, importa **dotar a região de boas condições para a utilização independente dos veículos movidos a eletricidade**.

Nesse sentido, é de referir que **todos os concelhos do Algarve possuem, no mínimo, uma estação de carregamento elétrico** (vide imagem à direita), verificando-se que os concelhos com maior população são também aqueles que têm maior número de estações de carregamento e maior potência instalada, destacando-se, a esse nível, o município de Loulé.



Nº de estações de carregamento e potência instalada / concelho. Fonte: Mobi.e

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Tendo em conta a expectativa de crescimento do automóvel elétrico no futuro, é expectável que a capacidade instalada venha a ser reforçada. No entanto, é **necessário acautelar que a capacidade das infraestruturas de carregamento acompanha a evolução da procura, sob pena de existirem disrupções do serviço e perda de confiança no sistema**, e garantir que a rede seja suficiente para dar resposta a essa aceleração da mobilidade elétrica.

Todavia, é necessário ter em consideração que **a mobilidade elétrica não é por si só resposta para os problemas identificados relativamente à excessiva dependência do automóvel** e, por isso, não deve ser utilizada como argumento para a tão necessária alteração do modelo de mobilidade existente na Região.

### Aluguer de viaturas

Tal como referido anteriormente, **o aluguer de viaturas desempenha um papel muito importante no Algarve**, sendo que 63% dos turistas inquiridos no aeroporto referiram utilizar esta opção para se deslocar na região durante a sua estadia.

Os **serviços de *rent-a-car* no Algarve localizam-se na sua maioria, junto ao Aeroporto de Faro** (4 operadores) **ou em grandes centros urbanos ou turísticos**, tais como Lagos (1 operador), Portimão e Praia da Rocha (3 operadores em total), Vilamoura (3 operadores), Albufeira (4 operadores), Porches (1 operador) e Monte Gordo (1 operador), ficando de fora de fora importantes destinos turísticos como Tavira, Vila Real de Santo António ou Sagres. Também em Faro, é apenas possível alugar veículos junto ao aeroporto, não existindo qualquer oferta no centro da cidade.

Esta concentração dos serviços junto ao Aeroporto de Faro conduz a que os turistas optem por alugar veículo à chegada ao Algarve, para utilização durante toda a sua estadia. E, uma vez que têm um automóvel disponível, não revelam interesse em outras opções modais (com exceção do modo pedonal, que funciona também como modo adutor ou distribuidor das viagens em carro).

Neste contexto, as propostas deste plano deverão por um lado, procurar **contribuir para a adoção de frotas mais sustentáveis** (tal como referido anteriormente), mas também para **criar condições para que os turistas possam optar por modos alternativos ou complementares**, de forma a reduzir a sua dependência do automóvel.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Táxi e TVDE

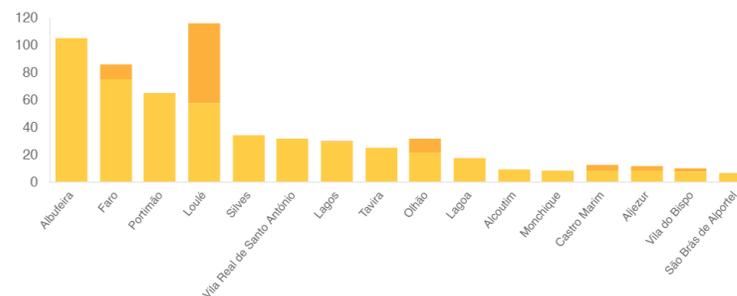
Tanto os táxis tradicionais, como os TVDE - Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica – estão amplamente difundidos no Algarve, fazendo parte integrante do sistema de mobilidade da região.

Em 2017, existiam 505 táxis licenciados no Algarve para um contingente de 596, existindo por isso, 91 vagas. A maioria das licenças encontravam-se em Albufeira (105), embora fosse Loulé, o município com maior contingente (116), havendo 59 vagas disponíveis. Relativamente ao número de licenças de táxi por mil residentes, Alcoutim era o município com um rácio mais elevado (3,9), seguido de Albufeira (2.6).

Não sendo possível quantificar a oferta atual de táxis e TVDE existente na região, é de referir **a sua importância como modo de deslocação dos turistas que visitam o Algarve** (25% dos turistas nos inquéritos do aeroporto declararam ter utilizado este modo durante a sua estadia).

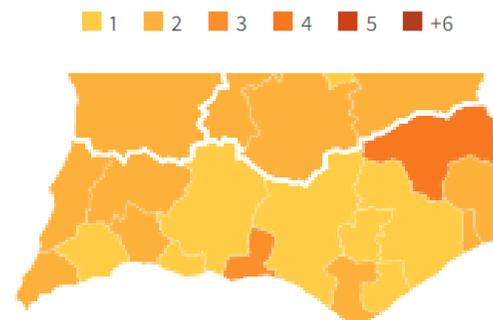
Entendendo a importância desta oferta, este plano irá focar-se em soluções com especial impacto na redução das emissões.

Licenças e vagas nos contingentes:



N.º de licenças de táxi (amarelo) e vagas disponíveis nos contingentes (laranja), 2017. Fonte: AMT

Táxis licenciados por 1000 residentes:



N.º de táxis licenciados por 1000 residentes, 2017. Fonte: AMT

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Estacionamento

É consensual a **importância da gestão do estacionamento para garantir o correto funcionamento dos sistemas de acessibilidade e mobilidade**, particularmente nas zonas urbanas e nos pontos turísticos, onde a pressão da procura sobre a oferta é mais elevada.

De um modo geral, a resposta a este problema tem sido, o aumento da oferta de estacionamento, mas esta nova oferta é rapidamente absorvida pela procura reprimida, conduzindo a novas situações de rutura do sistema de estacionamento.

Em muitos dos centro urbanos da região, observam-se, também, conflitos gerados pelas operações de cargas e descargas.

Este modelo é, pois, insustentável e nesse sentido **a gestão do estacionamento deve procurar contribuir para uma utilização racional do automóvel a favor de uma mobilidade mais sustentável**.

Os **problemas de estacionamento na região são mais evidentes nos centros urbanos ou zonas históricas dos aglomerados** - sendo mais graves em Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Loulé, Tavira e Vila Real de Santo António.

Esta dificuldades agravam-se, sobretudo, no período de verão, com o aumento da pressão também junto às zonas de praias – e.g. em Sagres, Alvor, Armação de Pêra, Quarteira, Vilamoura, Almancil, Vale do Lobo, Olhos de Água, Altura, Manta Rota, Monte Gordo, etc.

Durante o verão ocorrem inúmeras situações de estacionamento desordenado na via pública, nos passeios e passadeiras e nas ciclovias, gerando conflitos com os peões, ciclistas e com a própria circulação automóvel, agravada por uma insuficiente fiscalização do estacionamento ilegal.

**Vários dos municípios já implementaram políticas de controlo do estacionamento**, tarifando o estacionamento na zona central das cidades, mas o seu grau de concretização é distinto nas diferentes zonas do Algarve. É de referir que em diversas cidades está disponível a possibilidade de utilizar **apps para pagar o estacionamento quer na via pública, quer em parques de estacionamento**.

O **projeto *Smart Destination Algarve* inclui como proposta o recurso à funcionalidade “iPARK”** para fornecer informação aos condutores, em tempo real, sobre a disponibilidade de lugares de estacionamento através de sensores nos parques de estacionamento. Este tipo de iniciativas ainda não estão concretizadas na região, mas quando estiver implementado, permitirá, reduzir algumas dos percursos realizados na procura de lugares de estacionamento, e pode ajudar a monitorizar e recolher informação de apoio a um melhor planeamento e gestão do estacionamento e do sistema de mobilidade.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Síntese

A tabela seguinte apresenta uma matriz com a diferença de tempos de viagem entre sedes de concelho, entre o automóvel e transporte público (comboio ou autocarro), observando-se que, na grande maioria das deslocações, **o tempo de viagem em transporte público é mais do dobro do que em automóvel ou não existe uma opção de transporte direta em transporte público.**

Existem **algumas ligações em que o tempo de viagem em transporte público é mais vantajoso do que em automóvel**, as quais correspondem, normalmente, a **viagens de comboio**, mas importa referir que as frequências destes serviços são mais reduzidas do que o desejável e que o conforto proporcionado pelo material circulante e pelas estações é muito baixo.

Nas condições atuais de serviço, é muito difícil que o comboio possa ser encarado pelos turistas como uma alternativa ao automóvel, em especial aos utilizadores cativos do transporte individual, mas **concretizando-se o esforço de investimento no corredor ferroviário será de esperar uma maior adesão a este modo por parte dos turistas.**



#### Legenda:

- O tempo em TP é inferior ao tempo em automovel
- O tempo de viagem em automovel é metade do que em TP
- O tempo TP é mais do dobro do que o em automóvel ou não existe oferta de TP

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Como é que os turistas, efetivamente, se deslocam no Algarve?

De acordo com o resultado dos inquéritos, **o modo preferencial de deslocação no Algarve é o automóvel privado** (43% dos turistas inquiridos nas praias e 39% online) ou alugado (37% na amostra das praias e 63% no aeroporto e 14% dos inquéritos *online*).

O **modo pedonal é também referido por um número significativo de turistas**, mas este é sobretudo uma opção considerada para a realização de percursos de curta distância, essencialmente em meio urbano.

Os serviços de Táxi/TVDE têm também uma expressão significativa, principalmente nos inquéritos realizados aos turistas do aeroporto: 25% dos turistas declararam ter utilizado este modo durante a sua estadia.

A **utilização do autocarro nas deslocações não é muito expressiva nos inquéritos presenciais** (6% dos turistas nas praias e 10% dos turistas no aeroporto referem ter utilizado o autocarro). Por outro lado, **este é o segundo modo de transporte mais referido no inquérito online** (presente em 32% das respostas), o que pode estar relacionado com o facto de uma parte significativa dos inquiridos serem utilizadores da rede Vamus, na qual o turista, naturalmente, já se encontra a viajar em autocarro.

O **comboio**, apesar de ser referido como um serviço de baixa qualidade em inúmeras respostas, **foi utilizado por 15% dos turistas** que responderam ao inquérito *online*, valor este que é bastante significativo.

Este índice de respostas é um indicador de que **se a qualidade e frequência dos serviços ferroviários for melhorada, bem como se for potenciada a intermodalidade com o autocarro**, estes modos poder-se-ão constituir como alternativas modais muito competitivas e contribuirão para a estratégia de descarbonização dos transportes na região.

Relativamente à pesquisa sobre a utilização do transporte público, **43% dos turistas que responderam ao inquérito online afirmam ter realizado esta pesquisa**, resultado que está em linha com a utilização do transporte público declarada nesta amostra. Todavia, **nos inquéritos presenciais, esta percentagem reduz-se drasticamente** (11% dos inquéritos nas praias e 5% no aeroporto), explicando a baixa utilização dos transportes públicos registada junto a estes inquiridos e revelando a necessidade urgente de se melhorar a comunicação nos diferentes canais procurados pelos turistas (vide secções referentes à informação e à cooperação).

Refira-se que a opção pelos transportes públicos por parte dos turistas está muito em linha com a intensidade de utilização deste modo por parte dos residentes na região: em 2011, segundo os censos populacionais, apenas 10% da população usava o transporte público nas deslocações casa-emprego e casa-escola.

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

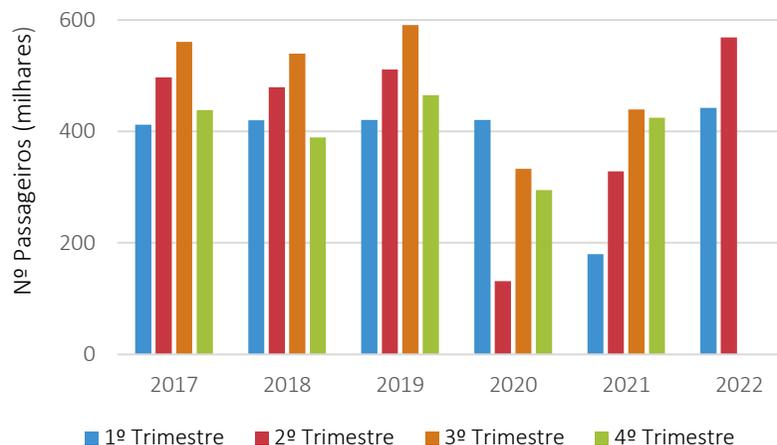
### Deslocações em Comboio

De acordo com a CCDR Algarve, em 2019 foram transportados quase 2 milhões de passageiros na Linha do Algarve, tendo-se registado um aumento de 9% face ao ano anterior.

Em 2020 e em 2021 houve uma quebra do número de passageiros (devido à pandemia), mas os dados de 2022 apontam para uma recuperação da procura nos primeiros 2 trimestres do ano (vide imagem à direita), tendo ambos superado o trimestre homólogo de 2019 (+5% e +11%, respetivamente), ultrapassando o milhão de passageiros no total do primeiro semestre. Este aumento da procura da utilização do comboio pode estar relacionado com a subida dos preços dos combustíveis - que “empurraram” alguns dos utilizadores para a experiência dos transportes públicos - e/ou devido à redução tarifária aplicada pela AMAL, via PART, que se traduziu num desconto de 50% no passe mensal. Ambos os factos podem constituir-se como uma oportunidade para captar novos passageiros para este sistema.

Nos anos para os quais existe informação sobre a procura, verifica-se que esta aumenta no 3.º trimestre (o que é o oposto do que acontece no resto do país), o que permite inferir que, apesar das limitações que o serviço apresenta, este é uma opção considerada por muitos residentes e turistas.

Nesse sentido a modernização da Linha do Algarve, com a correspondente melhoria da qualidade dos serviços, pode vir a constituir-se como um pilar importante para a transferência do automóvel para modos mais sustentáveis.



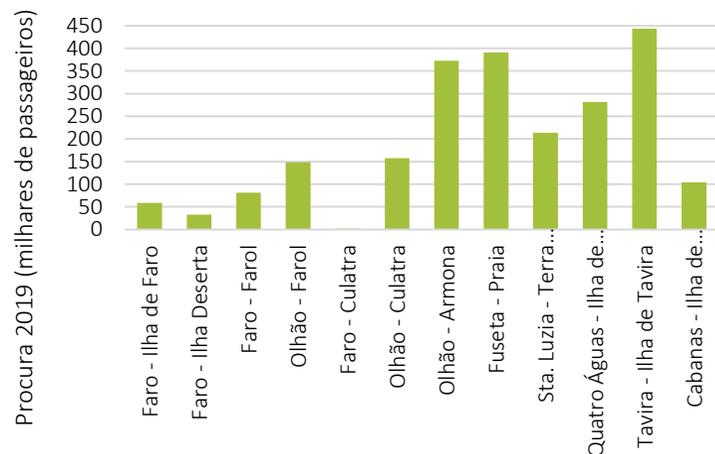
Procura trimestral na Linha do Algarve. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Deslocações em Barco

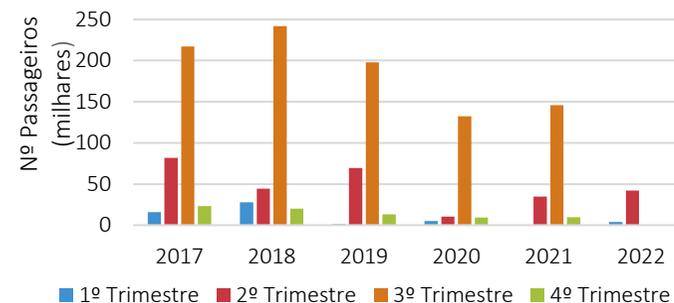
Em 2019 foram transportados cerca de 2,3 milhões de passageiros por barco para as ilhas barreira da Ria Formosa. Entre estas destacam-se as travessias entre Tavira e Quatro Águas e a Ilha de Tavira, as quais registaram cerca de 725,3 mil passageiros no total dos serviços com partida das Quatro Águas e da cidade de Tavira (cerca de 30% do total).

Esta informação é muito importante para ajudar a Região a definir prioridades para a descarbonização dos transportes marítimos, seja considerando a opção pela sua eletrificação, a utilização do hidrogénio da energia solar ou outra.



Procura das travessias fluviais para as ilhas barreira da Ria Formosa, em 2019.  
Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

A figura seguinte apresenta a procura trimestral da travessia Quatro Águas – Ilha de Tavira\* observando-se, em cada um dos anos, um pico no terceiro trimestre, correspondendo ao período de verão, no qual a procura turística do sol e mar tem maior expressão na região. Em 2019, esse pico representou 70% da procura anual.



Procura trimestral da travessia fluvial Quatro Águas – Ilha de Tavira.  
Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve



\*Foi escolhida esta travessia por ausência de informação relativa ao serviço mais movimentado Tavira – Ilha de Tavira (informação incompleta).

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Ainda de acordo com o relatório anual da CCDR Algarve, embora se tenha registado, em 2019, um aumento da procura de quase 22% face a 2010, desde 2017 que **existe um decréscimo do número de passageiros transportados pelas carreiras da Ria Formosa**, o que em parte pode ser explicada pelo **crescente aumento da oferta paralela, proporcionada pelos operadores de serviços marítimo-turísticos**, e cujos volumes não são possíveis de apurar no contexto atual.

O mesmo relatório salienta, relativamente a 2010:

- Um acentuado crescimento no movimento de passageiros (82%) gerados no cais de Faro (para a ilhas de Faro, Deserta e Culatra);
- Um aumento de 45% no cais de Olhão (para as ilhas de Armona e Culatra);
- Um aumento menos expressivo de 16% nos cais do concelho de Tavira;
- Um decréscimo de 5,1% na travessia da Fuseta.

O **movimento de passageiros na travessia fluvial do Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Ayamonte** foi, em 2019, de mais de 143 mil passageiros (+1,9% que em 2018, sendo o sexto ano consecutivo de aumento de passageiros).

Na figura seguinte apresenta-se a procura trimestral, observando-se também a sazonalidade da procura, sendo que em 2019, o terceiro trimestre representou 45% da procura total. O relatório anual da CCDR Algarve refere as relações entre as duas cidades ribeirinhas e a crescente procura da região fora do período estival, como as principais razões para o esbater do efeito da sazonalidade neste serviço.



Procura trimestral da travessia fluvial do Guadiana. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve

## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Deslocações em autocarro

Em 2019 os serviços urbanos de transportes público rodoviários de Albufeira, Faro, Lagos, Loulé, Portimão e Tavira transportaram, no conjunto, quase 4,9 milhões de passageiros (+0,4% que em 2018, mas -32% que em 2011).

Os serviços interurbanos movimentaram no mesmo ano 6,2 milhões de passageiros (+9% que em 2018).

A procura trimestral de ambos os serviços revela pouca variabilidade ao longo do ano, indicando que **o transporte público rodoviário é utilizado também pelos turistas** porque, em zonas do país em que esta procura não existe, se verifica um decréscimo significativo da procura no período de verão.

A reestruturação das rede de transporte de autocarro na Região do Algarve e a entrada em operação da rede Vamus vêm constituir uma oportunidade de revitalização do transporte público rodoviário, criando alternativas de serviço que satisfaçam a procura turística.

Um bom exemplo da adaptação que está em curso para responder a esta procura é definida pela nova linha que serve o empreendimento de Pine Cliffs e a ligação em transporte público ao Zoo Marine (linha EVA Cliffs line, que opera entre o Alvor e o Zoomarine, servindo toda a zona litoral de Portimão e Lagoa).



## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

### Deslocações em automóvel

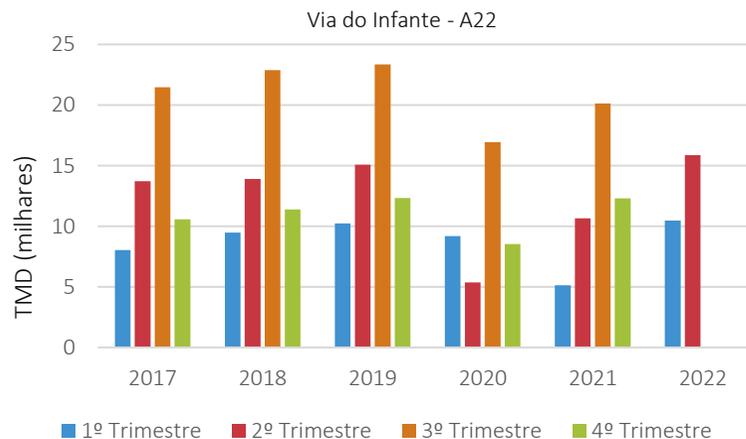
No que concerne às deslocações em automóvel, a EN125 é o principal eixo de ligação entre os vários centros urbanos e pontos de interesse na região. A Via do Infante é a autoestrada estruturante da região, com mais atratividade para deslocações de média a longa distância dentro da região, mas implica o pagamento de portagens, o que nalguns casos é um fator dissuasor à sua utilização regular.

Os problemas de congestionamento de tráfego na EN125 são frequentes, em particular no acesso e/ou atravessamento de núcleos urbanos porque para além de desempenhar funções de distribuição regional, assume também funções de acesso local ou de proximidade decorrentes da ocupação urbanística que foi ocorrendo ao longo dos anos. Este congestionamento limita fortemente a acessibilidade aos centros urbanos, a alguns equipamentos relevantes e a outros pontos de destino, como as praias, em período estival.

A CCDR Algarve disponibiliza dados sobre a evolução trimestral do tráfego nas principais vias, nomeadamente no A22 e em diversos troços da EN125.

O tráfego no eixo da EN125 apresenta uma tendência de crescimento constante até 2019 (até à pandemia), prevendo-se que volte a retomar a tendência de crescimento já em 2022.

De modo semelhante ao que acontece nas entradas e saídas da região, é notória a sazonalidade da intensidade do tráfego na Via do Infante A22, onde o tráfego médio diário (TMD) no 3º trimestre nos últimos anos tem sido 50%, ou mais, superior ao TMD anual.



TMD – Tráfego Médio Diário de veículos por trimestre. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve.

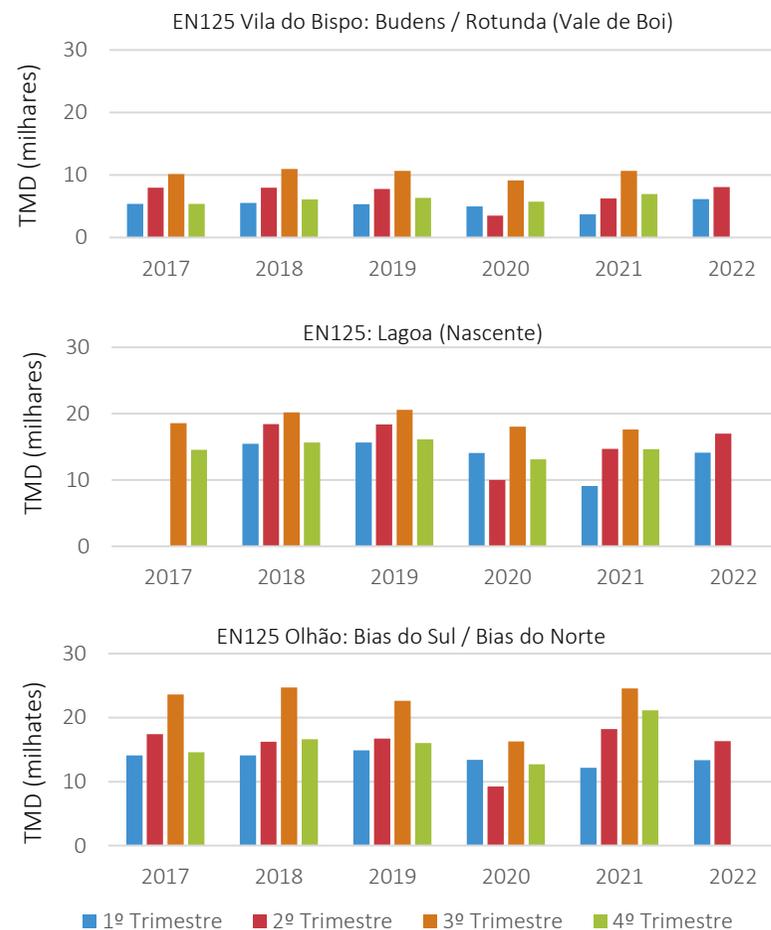
## 2.4.2 A MOBILIDADE NA REGIÃO

Nas restantes infraestruturas rodoviárias de importância regional também é notória a sazonalidade do tráfego. Na EN125, nos troços **entre Lagos e Olhão**, o TMD do 3º trimestre do ano é superior em 15% a 20% a mais em relação ao TMD anual.

Nos troços a oeste de Lagos, o 3º trimestre representa cerca de **30% a 40% de tráfego a mais do que o TMD anual**, como seja o caso do troço da EN125 em Budens ou mesmo na EN120 em Aljezur.

A oeste de Olhão, no 3º trimestre verificam-se também **+30% a +40% do que o tráfego anual**. No sotavento existe uma escassez de contadores automáticos de tráfego, não havendo qualquer contador entre o contador na EN125 em Bias (Olhão) e o recente contador instalado na EN122 entre Castro Marim e Vila Real de Sto. António.

**Uma parte relevante do aumento de tráfego verificado na época estival é absorvido pela A22**, sugerindo que os turistas tendem a usar mais a autoestrada para as suas deslocações, do que os restantes utilizadores. Isto deve-se não só à facilidade das ligações (de quem chega pela A2 ou pela Ponte Internacional do Guadiana), mas também porque as restantes vias principais se encontram já com sobrecarga de tráfego, em especial a EN125, já que o período de maior procura sobrecarrega bastante a infraestrutura existente, com consequências significativas no funcionamento e desempenho destas vias essenciais.



TMD – Tráfego Médio Diário de veículos por trimestre. Fonte: elaborado com base em dados publicados pela CCDR Algarve.



### 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Neste capítulo procede-se à análise da forma como é disseminada a informação sobre a mobilidade na região do Algarve, em duas vertentes:

- A informação disponibilizada ao público;
- A informação monitorizada pelas instituições da região (AMAL, municípios, região de turismo, CCDR, etc.)

### Informação ao público

A falta de informação tem sido apontada como uma das razões para a baixa utilização dos transportes públicos, seja quando se considera as conversas com as partes interessadas e municípios da região, seja quando se considera as respostas aos inquéritos, mas também pela análise da informação disponibilizada nas principais interfaces de transportes.

Neste contexto, são de destacar as seguintes lacunas:

- **Ausência de informação integrada sobre a oferta de transporte existente**, embora se encontre em desenvolvimento uma plataforma para concentrar toda a informação ao público relativamente aos sistemas de transporte público de âmbito regional;
- Nos **canais de informação turística existe um déficit de informação sobre as opções de mobilidade** (vide análise mais detalhada no capítulo seguinte);
- **Déficit de informação em algumas paragens de transporte público e no aeroporto.**

De salientar, no entanto, que têm sido dados passos positivos neste âmbito. Na sequência dos PAMUS e da reestruturação da rede VAMUS, a informação ao público foi melhorada e disponibilizada informação sobre os serviços em tempo real.

Todavia, verifica-se que algumas paragens não dispõem, ainda, de informação ao público sobre o serviço de TP (vide imagem seguinte de paragem junto à estação de Tunes), sendo essencial uma maior difusão da informação a toda a região. Contudo, refira-se que a colocação de informação nas paragens ainda se encontrava em curso, aquando da elaboração deste estudo.



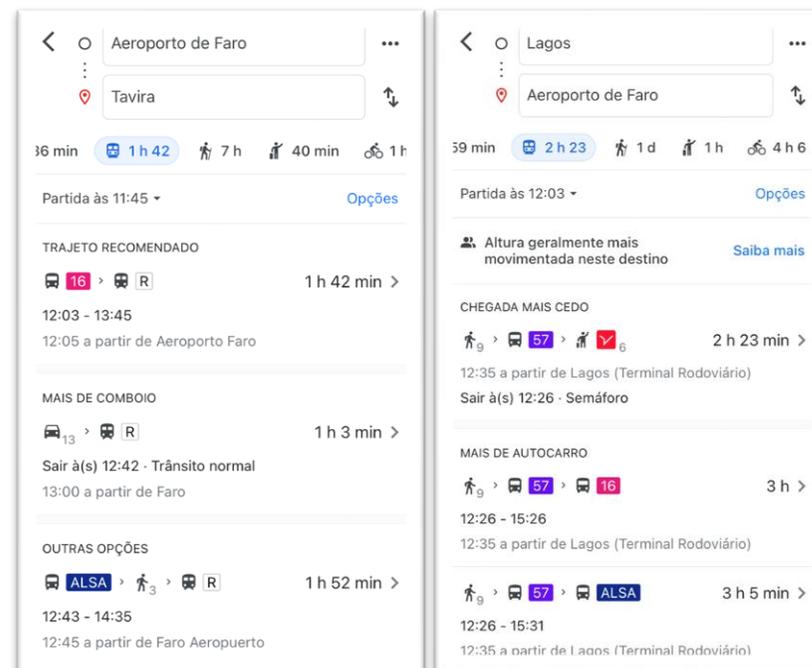
Paragem de autocarros junto à estação de Tunes

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Em simultâneo, com a implementação da rede Vamus tem sido realizado **um esforço para colmatar estas lacunas**, existindo inclusivamente em algumas paragens um *QR Code* para acesso a informação em tempo real.

A rede Vamus também já se encontra **integrada na plataforma Google Maps, sendo possível a pesquisa de serviços em tempo real**, o que é uma enorme vantagem porque facilita a compreensão dos turistas relativamente ao serviço de transportes públicos. Do mesmo modo, os horários dos comboios podem ser consultados nesta plataforma, sendo atualmente, possível pesquisarem-se opções de viagem em transporte público numa perspetiva multimodal através do Google Maps.

Ainda não estão integrados todos os serviços urbanos, nem a oferta fluvial, o que dificulta a compreensão plena da oferta que está disponível. Por exemplo, o Aeroporto de Faro é servido pelo Aerobus (rede Vamus) e pelos serviços urbanos de Faro (rede Próximo), sendo que a informação relativa a cada um (e.g. tarifário) está disponível apenas nos respetivos *sites* não havendo qualquer integração da mesma.



Excerto de pesquisas de percurso em transporte público na App Google Maps para telemóvel. Fonte: Google Maps

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Apesar da melhoria do serviço e da disponibilização de informação da rede Vamus, existem ainda alguns aspetos relacionados com a comunicação que poderiam ser melhorados:

- A informação sobre as tarifas dos bilhetes simples de TP não são disponibilizadas diretamente no *site*. Alternativamente, está disponível em versão PDF uma tabela em que é possível conhecer a tarifa com base no número de km. Esta solução não constitui uma solução fácil de compreender, principalmente para aqueles que estão de forma temporária na região.
- Não existe um diagrama da rede VAMUS facilmente acessível no *site*. O diagrama pode, no entanto, ser descarregado no menu tarifário, mas não totalmente óbvio no seu acesso.
- A informação sobre a oferta do serviço do Aerobus (horários, paragens) não é clara no site da rede Vamus, sendo apresentada como as restantes linhas da rede regular. O *link aerobus* que aparece no site redireciona para uma página *facebook*, onde essa informação está acessível.
- Não é possível conhecer todos os serviços de transporte público que servem o Aeroporto, nem existe indicação sobre as opções de intermodalidade.

Extrato do *website* da rede VAMUS - Tarifas (Fonte: vamusalgarve.pt)

TARIFAS Em vigor a partir de 01 de Julho de 2022

Linha	BILHETES SIMPLES			AUTOMATIZADAS		PRÉ-COMPRADOS		PASSE		
	Adulto	Menor	Idoso	Adulto	Menor	Adulto	Menor	Normal	Passes 1, 2, 3 e 4 dias	Passes 7, 10 e 15 dias
000	1,50€	0,90€	2,30€	1,50€	2,40€	1,50€	4,00€	6,00€	25,00€	40,00€
004	1,50€	0,90€	2,30€	1,50€	2,40€	1,50€	4,00€	6,00€	25,00€	40,00€
008	2,00€	1,20€	3,00€	2,00€	3,20€	2,00€	5,00€	7,00€	30,00€	50,00€
012	2,00€	1,20€	3,00€	2,00€	3,20€	2,00€	5,00€	7,00€	30,00€	50,00€
016	2,50€	1,50€	3,50€	2,50€	3,80€	2,50€	6,00€	8,00€	35,00€	60,00€
020	2,50€	1,50€	3,50€	2,50€	3,80€	2,50€	6,00€	8,00€	35,00€	60,00€
024	3,00€	1,80€	4,00€	3,00€	4,50€	3,00€	7,00€	9,00€	40,00€	70,00€
028	3,00€	1,80€	4,00€	3,00€	4,50€	3,00€	7,00€	9,00€	40,00€	70,00€
032	3,50€	2,10€	4,50€	3,50€	5,00€	3,50€	8,00€	10,00€	45,00€	80,00€
036	3,50€	2,10€	4,50€	3,50€	5,00€	3,50€	8,00€	10,00€	45,00€	80,00€
040	4,00€	2,40€	5,00€	4,00€	5,50€	4,00€	9,00€	11,00€	50,00€	90,00€
044	4,00€	2,40€	5,00€	4,00€	5,50€	4,00€	9,00€	11,00€	50,00€	90,00€
048	4,50€	2,70€	5,50€	4,50€	6,00€	4,50€	10,00€	12,00€	55,00€	100,00€
052	4,50€	2,70€	5,50€	4,50€	6,00€	4,50€	10,00€	12,00€	55,00€	100,00€
056	5,00€	3,00€	6,00€	5,00€	6,50€	5,00€	11,00€	13,00€	60,00€	110,00€
060	5,00€	3,00€	6,00€	5,00€	6,50€	5,00€	11,00€	13,00€	60,00€	110,00€
064	5,50€	3,30€	6,50€	5,50€	7,00€	5,50€	12,00€	14,00€	65,00€	120,00€
068	5,50€	3,30€	6,50€	5,50€	7,00€	5,50€	12,00€	14,00€	65,00€	120,00€
072	6,00€	3,60€	7,00€	6,00€	7,50€	6,00€	13,00€	15,00€	70,00€	130,00€
076	6,00€	3,60€	7,00€	6,00€	7,50€	6,00€	13,00€	15,00€	70,00€	130,00€
080	6,50€	3,90€	7,50€	6,50€	8,00€	6,50€	14,00€	16,00€	75,00€	140,00€
084	6,50€	3,90€	7,50€	6,50€	8,00€	6,50€	14,00€	16,00€	75,00€	140,00€
088	7,00€	4,20€	8,00€	7,00€	8,50€	7,00€	15,00€	17,00€	80,00€	150,00€
092	7,00€	4,20€	8,00€	7,00€	8,50€	7,00€	15,00€	17,00€	80,00€	150,00€
096	7,50€	4,50€	8,50€	7,50€	9,00€	7,50€	16,00€	18,00€	85,00€	160,00€
100	7,50€	4,50€	8,50€	7,50€	9,00€	7,50€	16,00€	18,00€	85,00€	160,00€

\* Tarifa "NOI" - Programa de Apoio à Indústria Turística com parâmetros definidos pelo INE. Condições de utilização de Alguns Bilhetes das Transportes em Algarve com a aplicação de por. de transporte.

Documento com informação do tarifário, disponível no *website* da rede VAMUS (Fonte: vamusalgarve.pt)

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

Por último, importa referir que a **informação ao público sobre as opções de transporte disponibilizada no sítio *internet* do aeroporto de Faro deveria ser mais explícita e de simples consulta.**

Embora, seja disponibilizada informação sobre as diferentes opções de transporte, **esta informação remete para *links* dos operadores**, sendo que não existe informação direta no site sobre a identificação dos serviços, os horários, tarifas ou localização das paragens de autocarro que servem o aeroporto. De resto, não é possível consultar antecipadamente a localização de nenhum serviço de transporte no *site* e a única indicação sobre tarifas, diz respeito ao táxi.

Ao aceder ao *link* do autocarro, o utilizador é remetido para o site da rede VAMUS, devendo a partir daí procurar as linhas que servem o aeroporto.

É no entanto possível aceder a informação mais completa sobre o aeroporto de Faro e os serviços de transporte aí existentes a partir de *websites* não oficiais, que têm por vezes informação desatualizada (e.g: [www.faroairportinfo.com/transportation](http://www.faroairportinfo.com/transportation)), o que mostra, uma vez mais, a necessidade de reforçar a cooperação entre operadores de transporte, entidades pública e gestores das infraestruturas de modo a fornecer mais e melhor informação ao público.

### Transportes públicos

#### Mesmo que vá para longe, eles estão por perto

Seja qual for a sua direção, no Aeroporto de Faro tem os transportes que precisa para chegar confortavelmente a todo o lado. Saiba onde os pode encontrar e prepare-se para seguir o seu caminho.



Autocarro



Táxi



Comboio



Carro



Shuttle

### Autocarro

No Aeroporto de Faro existem, diariamente, carreiras que fazem o trajeto aeroporto-centro da cidade. Por sua vez, no centro de Faro, tem várias ligações com cobertura nacional e regional, que asseguram que pode viajar em todas as direções.

Extrato do sítio internet do aeroporto de Faro – Chegar e sair do aeroporto ( Fonte: [www.ana.pt/pt/fao/acesso-e-estacionamento/chegar-e-sair-do-aeroporto/transportes-publicos](http://www.ana.pt/pt/fao/acesso-e-estacionamento/chegar-e-sair-do-aeroporto/transportes-publicos))



Mapa do aeroporto de Faro Fonte: [www.faroairportinfo.com](http://www.faroairportinfo.com)

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

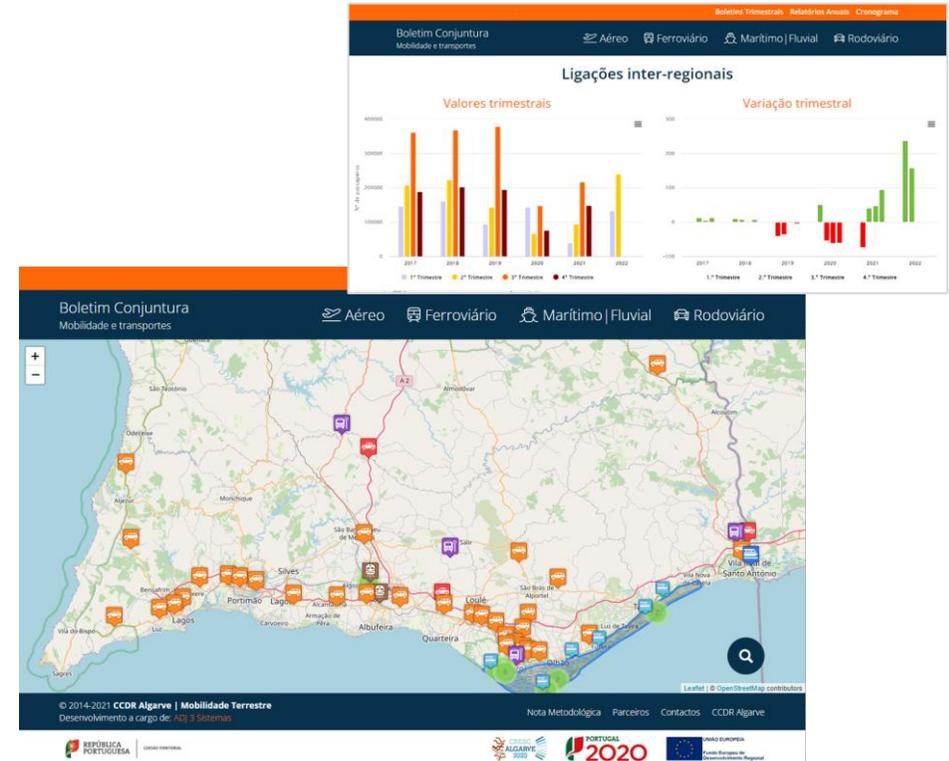
Os dados e indicadores recolhidos através das ações de monitorização têm como principal objetivo recolher informação que poderá ser utilizada para melhorar o funcionamento do sistema de transportes e o ecossistema turístico,.

Estes dados, obtidos poderão também ser disponibilizados ao público, aumentando o envolvimento potencial dos cidadãos e aumentando a transparência dos processos, através da disponibilização de indicadores para consulta por parte do público em geral.

O projeto “Smart Destination Algarve” aponta também para a importância da aposta em serviços relacionados com a utilização da base de dados, tais como a implementação de sensores e a posterior agregação e análise dos dados, usando sistemas de business Intelligence.

Neste contexto, existem algumas plataformas com informação consistente e organizada na região, de onde se destacam:

- O site “Boletim Conjuntura” na área de **Mobilidade e Transportes**, disponibilizado pela CCDR Algarve-Algarve. Corresponde a um portal com informação relativa ao movimento de passageiros por transporte aéreo, ferroviário, marítimo e fluvial, transporte coletivo rodoviário e ainda vários pontos de contagem de tráfego de passagem de veículos em algumas das principais vias rodoviárias e contextualizou diversas das análises apresentadas no presente relatório.



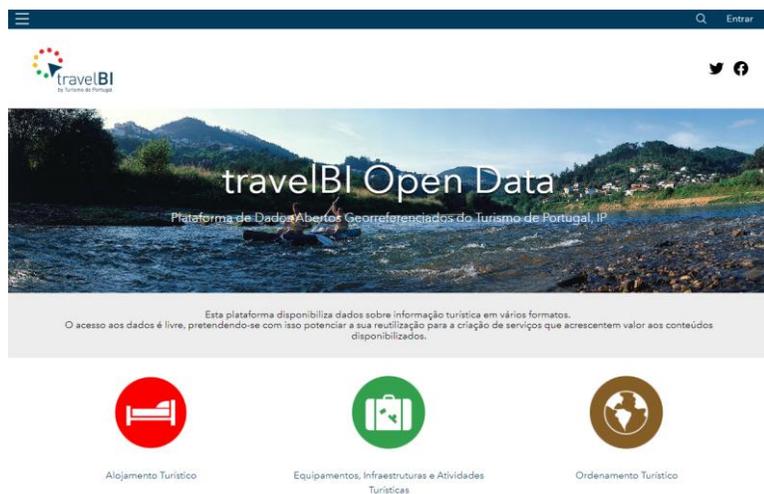
Extratos do *website* do “Boletim de Conjuntura – Mobilidade e Transportes” da CCDR Algarve-Algarve.

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO

- No que diz respeito aos indicadores turísticos, destaca-se o **“travelBI”, disponibilizado pelo Turismo de Portugal**. Neste portal é disponibilizado um conjunto de dados relativos ao setor do turismo, da mobilidade dos passageiros e informações georreferenciadas. Na região do Algarve este portal é alimentado através dos dados recolhidos pelo Observatório de Turismo Sustentável do Algarve (AlgSTO), que integra a rede da Organização Mundial de Turismo (OMT).

Existem ainda dados que atualmente não são disponibilizados ao público, que poderiam ser de interesse disponibilizar, de onde se destacam:

- **Dados recolhidos no âmbito da operação da rede VAMUS** (e.g: dados de procura);
- **Dados as contagens da rede de contadores dos percursos pedestres e da rota Eurovelo** (vide figura seguinte);



Extrato da plataforma “travel BI”, do Turismo de Portugal.

## 2.4.3 COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO



Principais contadores automáticos de peões e ciclistas e principais percursos pedestres e cicláveis no Algarve.

Elaboração própria com base em mapa da ESRI e COS 2018, da DGT, dados AMAL e municípios.



## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

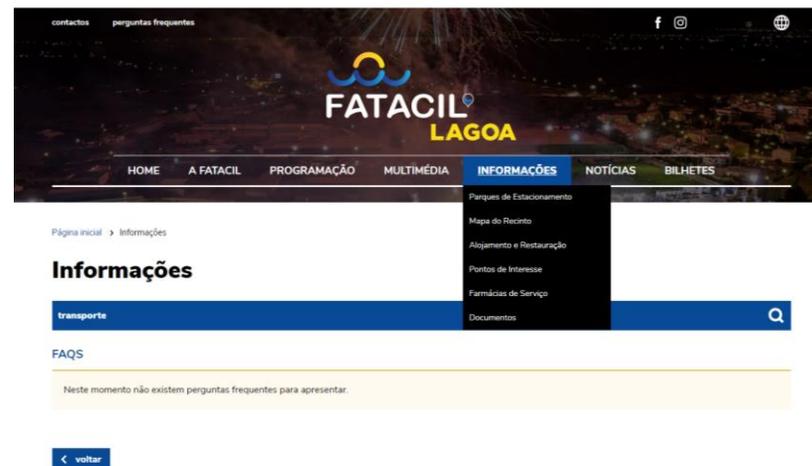
## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

O turismo e a mobilidade no Algarve não podem ser dissociados um do outro, tendo o crescimento da atividade turística criado desafios importantes à mobilidade na região.

Dos *workshops* realizados no âmbito deste projeto, conclui-se que no Algarve a **cooperação entre estes dois setores é ainda bastante limitada**. Como exemplo disso, pode-se referir a ausência de planeamento de opções em transporte público aquando da realização de eventos na região, referida nos *workshops*.

De modo a ilustrar esta questão apresentam-se as páginas de dois eventos importantes da Região e a ausência de informação sobre as opções de transportes:

- a **divulgação da Fatacil, em Lagoa**, não inclui qualquer informação sobre as opções de transporte disponível, para além de disponibilizar informação sobre o estacionamento;
- No **caso da divulgação do Festival da Sardinha, em Portimão** é disponibilizada informação sobre a rede urbana de Portimão “Vai e Vem”, incluindo a indicação de um serviço noturno entre a Zona Ribeirinha e a Praia da Rocha. Todavia, não existe informação sobre opções de transporte para outras origens/destinos, confirmando que o planeamento de serviços de transporte ocasional para este evento ainda tem um longo caminho a percorrer.



Extrato dos *websites* da Fatacil, em Lagoa, e do Festival da Sardinha, em Portimão



## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

Observa-se, também, a falta de articulação entre instituições no sentido de atualizar a informação disponibilizada. Como exemplo disso, destaca-se o *website* dos Monumentos do Algarve, o qual inclui um *link* para informação sobre os transportes públicos, que remete para uma página que já não se encontra disponível.



Extrato do website dos Monumentos do Algarve

De forma similar, frequentemente os parques de diversão e outros polos de atração turística não disponibilizam informação (p.e., nas páginas de internet) acerca alternativas de acesso em transporte público, mesmo quando esse serviço de TP existe.

Um exemplo é dado pelo Aquashow Park Hotel, em Quarteira, o qual é servido por uma paragem de autocarro apenas a 50 metros da entrada do Hotel e a cerca de 250 metros da entrada do parque, que é servida pelas linhas 9 (Albufeira-Faro) e 87 (Loulé-Quarteira). No *site* no separador “planeie a sua visita”, apenas é referido o estacionamento gratuito, não sendo feita qualquer referência relativamente aos serviços de transporte público existentes.



Extrato do website do parque “aquashow”:  
<https://aquashowpark.com/planeie-a-sua-visita/>

## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

Por outro lado, como aspeto positivo, é de assinalar a **criação do Passe Turístico recentemente criado**, que permite o acesso a toda a rede de autocarros interurbanos sem limites de viagens, incluindo algumas das linhas com maior interesse turístico como o Aerobus e a Eva Cliffs Line. Atualmente este passe tem duas modalidades: duração de 3 ou 7 dias.

De igual forma, a rede Vamus, tem realizado um grande esforço em publicidade, nomeadamente com o desenvolvimento de conteúdos multimédia, o que tem também ajudado a **promover a integração do transporte público como parte da experiência turística**.



Extrato de vídeo publicitário da rede Vamus.  
Fonte: <https://youtu.be/0KjrclK7WiM>

Folheto publicitário e informativo sobre o passe turístico da rede Vamus

## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

De igual forma, a CP promove o **Bilhete Turístico de comboio na linha do Algarve**, existindo bilhetes com durações para 2 e 3 dias. Este bilhete permite entrar e sair do comboio sem limites de viagens durante o período de validade do bilhete. O folheto informativo inclui **sugestões de passeios e indicação das estações localizadas junto à praia**.

Quer o bilhete turístico da CP, quer o passe turístico da rede Vamus são duas iniciativas importantes na estratégia de promoção da utilização de transportes públicos por parte dos turistas. No entanto, **estes produtos turísticos não estão articulados entre si, não existindo informação** do bilhete turístico da CP na rede Vamus e vice-versa, ao mesmo tempo que **não permitem a utilização combinada**, obrigando por isso a compra dos dois títulos, caso seja necessária a utilização dos modos rodoviário e ferroviário.

O Projeto *Smart Destination Algarve*, propõe a “criação de *packs* de múltiplas experiências a vivenciar no Algarve, a incluir num cartão turístico da Região, que pretende fomentar o *cross-selling* entre as várias experiências e produtos turísticos (e diferentes *stakeholders*), assim como integrar com a rede de transportes públicos do destino”.

Esta proposta ainda não foi encontra concretizada na região, reforçando-se a importância da integração da mobilidade nas experiência turística, para a promoção de um turismo mais sustentável e inclusivo.



Entre e saia as vezes  
que lhe apetecer.  
*Hop on - Hop off  
as often as you like.*

Bilhete Turístico Tourist Travelcard	Adulto Adult		Criança Child	
		20 <sup>90</sup> €	31 <sup>90</sup> €	15 <sup>90</sup> €
	2 Dias 2 Days	3 Dias 3 Days	2 Dias 2 Days	3 Dias 3 Days

The image shows a promotional leaflet for the Algarve Regional Train. At the top is a 'MAPA DE LINHA LINE MAP' showing the train route along the coast of the Algarve region in Portugal, with station names like Lagos, Faro, Tavira, Sagres, and Faro de Faro. Below the map is a section titled 'SUGESTÕES DE VISITAS WHAT TO SEE' which lists various attractions categorized by town: Albufeira (e.g., Igreja Matriz, Castelo de Pedreira), Faro (e.g., Museu de Alcázar, Teatro Municipal), Olhão (e.g., Museu da Ria Formosa), Vila Real de St. António (e.g., Vila Real de St. António), Lagos (e.g., Centro Histórico, Parque Zoológico), Faro (e.g., Museu de Alcázar), Tavira (e.g., Igreja e Capela de Santa Catarina), and Portimão (e.g., Fortaleza de Santa Catarina). A legend at the bottom right identifies symbols for Culture, Gastronomy, Landmarks, and Beaches. At the bottom of the leaflet, there is text in Portuguese and English: 'Descubra a linha do Algarve de Comboio. Bilhete válido para 2 ou 3 dias, para um número ilimitado de viagens nos Comboios Regionais do Algarve.' and 'Discover the Algarve line by train. Two and three day tickets for an unlimited number of journeys on the Algarve Regional Trains.' The CP logo and contact information 'cp.pt | 808 109 110' are also present.

Folheto do bilhete turístico na linha do algarve, com sugestões de passeios.  
Fonte: [www.cp.pt/passageiros/pt/descontos-vantagens/descontos/turistico](http://www.cp.pt/passageiros/pt/descontos-vantagens/descontos/turistico), consultado a 19 de setembro de 2022

## 2.4.4 COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE

O mesmo projeto propõe a **criação de um programa “RespectAlgarve, que visa reforçar as campanhas de sensibilização ambiental na Região**, que têm como finalidade de sensibilizar os turistas a comportarem-se de forma responsável no destino, respeitando o ambiente, as paisagens, a arte e os habitantes locais da Região”. Quando for concretizado, este programa, deverá também incluir conteúdos de sensibilização para a **adoção de padrões de mobilidade mais sustentáveis**.

Finalmente importa referir que, felizmente, se verifica uma **crescente consciencialização para a prática de um turismo mais sustentável**. O inquérito do Eurobarómetro de Outubro de 2021, revela que 82% dos europeus está disposto a mudar os seus hábitos de viagem para práticas mais sustentáveis, nomeadamente, consumindo produtos locais, reduzindo a produção de resíduos e o consumo de água, viajando em época baixa ou para destinos menos procurados, e escolhendo os modos de transporte, tendo em conta o seu impacto ambiental e pagando mais por opções mais sustentáveis\*.

Neste contexto, é de extrema importância que se criem condições para a cooperação entre todas as instituições públicas e privadas – autoridades locais e empresas com atividade nos sectores do turismo e da mobilidade - no sentido de se criarem objetivos comuns e integrados, dos quais todos beneficiem.

\* Fonte: [www.ipsos.com/en/flash-barometer-tourism-2021](http://www.ipsos.com/en/flash-barometer-tourism-2021)



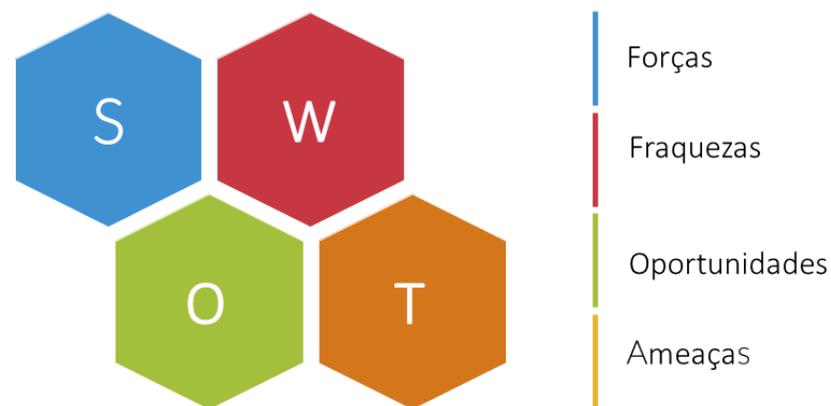
### III | ANÁLISE SWOT

### 3. ANÁLISE SWOT

A análise SWOT (acrónimo em inglês) é uma ferramenta de planeamento estratégico para a caracterização do posicionamento competitivo de um determinado setor ou organização.

Neste sentido, foram identificados os pontos fortes da mobilidade turística no Algarve que importa garantir ou fortalecer com o PMTRA (Forças), os pontos a serem melhorados (Fraquezas), os fatores externos que podem beneficiar o desenvolvimento de uma estratégia (Oportunidades) e que têm que ser considerados por se podem constituir como uma Ameaça.

Esta análise SWOT constitui o ponto de partida para a desenvolvimento da fase seguinte deste Estudo – Fase 2, relativa à definição dos objetivos e metas do PMTRA, bem como o desenvolvimento das propostas para a sua concretização.



## Forças



### Chegadas e partidas

- O Algarve é servida por infraestruturas de transportes nacional e internacional de qualidade (Aeroporto de Faro, A2 /A22 e Linha ferroviária do Sul)
- Para diversos pares OD, o comboio e mesmo a rede Expresso é bastante competitiva do ponto de vista do tempo de percurso (do ponto de vista dos custos é sempre mais vantajosa)

### Mobilidade na região

- Rede rodoviária estruturante facilmente compreendida
- Rede regional VAMUS de maior qualidade, está a ser acompanhada da melhoria da oferta nas redes urbanas
- Investimentos em curso na Linha do Algarve permitem ambicionar uma melhoria significativa da oferta no curto-médio prazo

- Existência de serviços de transporte a pedido, que proporcionam transporte público de/para zonas mais remotas e com menor densidade populacional
- Desenvolvimento de novos suportes tarifários sem contato e criação de títulos de transportes que procuram responder especificamente às necessidades dos turistas pelas redes Vamus e CP

### Informação

- Melhorias significativas na Informação que é prestada ao público pela operação da rede VAMUS (informações no GoogleMaps e nas paragens, disponível em tempo real)
- Melhoria da informação proporcionada pelas redes de transporte urbano à medida que os novos contratos são colocados no terreno

### Cooperação entre o turismo e a mobilidade

- Existência de diversas páginas em que se procura a integração entre a informação turística e de transportes revela a existência de uma vontade de articulação (que importa aprofundar)
- Criação de passes turístico da Rede Vamus e da CP demonstra que as autoridades de transporte e os operadores estão a ganhar consciência da importância do turismo para a sua atividade
- Procura turística dos transportes públicos pode contribuir para a existência de uma homogeneidade ao longo de todo o ano.

## Fraquezas



### Chegadas e partidas

- Forte dependência do automóvel para chegar ao Algarve
- Ligações em comboio e da rede Expresso não oferecem ligações adequadas nos diversos horários (e.g., o último comboio de Faro para Lisboa parte às 18:15 e o último voo às 16h15)
- Serviços Expresso aos concelhos mais afastados do eixo central, penalizam os passageiros para maximizarem a sua receita
- Acessibilidades ao aeroporto em transporte público são muito limitadas, quer na diversidade de destinos servidos, quer na qualidade da informação, “forçando” a uma utilização massiva do automóvel para chegar/partir desta infraestrutura

### Mobilidade na região

- Forte sazonalidade da procura turística exerce pressão excessiva nos sistema de mobilidade da região, e particularmente sobre o sistema rodoviário já de si, bastante pressionado.
- Gestão deficiente do estacionamento de acesso público e excesso de espaço dedicado à circulação e estacionamento automóvel
- Necessidade de transbordo para viagens em comboio entre o Barlavento e o Sotavento, com tempos de espera elevados nas ligações, aumentando os tempos de viagem em comboio e diminuindo a atratividade do modo
- Articulação insuficiente entre o comboio e o TP rodoviário na generalidade dos concelhos em que este está disponível
- Estações ferroviárias demasiado distantes de alguns centros urbanos (e.g. Albufeira, Loulé, Silves)
- Material circulante ferroviário envelhecido e baixas frequências do serviço ferroviário, desincentiva o uso do comboio nas deslocações dentro do Algarve
- Rede de transportes públicos é ainda deficiente e não assegura a conectividade a toda a Região, particularmente, às zonas interiores e de menor densidade

## Fraquezas

### Mobilidade na região

- Insuficiência de horários no corpo do dia, no período noturno e aos fins-de-semana que restringem a mobilidade dos trabalhadores no setor turístico
  - Ausência de redundância na rede de transporte público, incapaz de acomodar disrupções no serviço (e.g. disrupções na ferrovia), situações de elevada procura ou outros eventos excepcionais
  - Insuficiência de canais dedicados ao transporte coletivo (autocarro e táxi) minimizando os impactes do congestionamento na operação dos autocarros
  - Reduzida expressão das redes pedonais e cicláveis de qualidade, desincentiva a sua utilização por parte dos turistas (e residentes na Região)
  - Ausência de sombreamento nos percursos pedonais em meio urbano, dissuade o caminhar a pé e o andar em bicicleta no período de Verão
  - Ausência de bicicletários de longa duração seguros, nomeadamente para o estacionamento durante a noite
- Ausência de espaços adequados para estacionamento de dispositivos de micromobilidade (e.g. trotinetes), de modo a evitar o estacionamento aleatório e casuístico
  - Cobertura da rede de *rent-a-cars* desequilibrada, demasiado concentrada no aeroporto (ainda que esteja presente nos principais centros urbanos ou turísticos: Lagos, Portimão, Vilamoura, Monte Gordo e Porches)
  - Ausência de zonas específicas para tomada de passageiros de TVDE

## Fraquezas

### Informação

- Informação insuficiente ou inexistente sobre a oferta de TP rodoviário na maioria das paragens fora das zonas urbanas ou de maior procura turística
- Ausência de informação em tempo real sobre atrasos e interrupções do serviço de TP
- Inexistência/insuficiência de sinalética direcional para percursos pedonais e cicláveis em meio urbano
- Ausência de informação sobre disponibilidade de estacionamento de bicicletas
- Deficiente sinalética rodoviária de orientação
- Ausência de informação sobre disponibilidade de estacionamento automóvel

### Cooperação entre o turismo e a mobilidade

- Pouca articulação entre entidades no planeamento da promoção do transporte público (e.g. organização de eventos sem planeamento de transporte público)
- Falta de informação/informação desatualizada sobre opções de transporte público em pontos de interesse turístico

## Oportunidades



### Chegadas e partidas / mobilidade na região

- Tendência crescente para a adoção de estilos de vida não dependentes do automóvel privado por um conjunto mais significativo de pessoas
  - Projetos de investimento nacionais na ferrovia podem beneficiar a ligação Porto – Lisboa – Faro, reduzindo substancialmente o tempo de ligação em modo ferroviário
  - A necessidade de cumprir as ambiciosas metas de redução de emissões até 2030 (e depois até 2050) pode constituir-se como um importante fator de aceleração da mudança da estratégia de mobilidade na região
  - O eixo Faro-Olhão constitui-se com um dos nós urbanos da rede transeuropeia, abrindo novas oportunidades de financiamento
  - Existência de linhas de financiamento para o desenvolvimento de soluções de transporte mais sustentáveis
- Está a ser equacionada a possibilidade de estudar a ligação ferroviária transfronteiriça Algarve-Huelva-Sevilha, o que abre novas possibilidades à melhoria das acessibilidades entre os dois países
  - Caso seja implementado, o projeto de transporte público em sitio próprio no eixo Olhão – Faro – Aeroporto – Universidade – Parque das Cidades – Loulé (em fase de estudo preliminar), melhorará substancialmente a acessibilidade do Aeroporto às principais cidades da região e a todo o eixo urbano que passará a ser servido por um serviço de TP de maior qualidade
  - A ser implementada uma solução de transporte público em sitio próprio (atualmente em estudo) no eixo Olhão – Faro – Aeroporto – Universidade – Parque das Cidades – Loulé, introduziria uma grande melhoria no sistema de transportes públicos do Algarve, com grandes impactos na mobilidade turística e dos trabalhadores do setor
  - Soluções de telemática para transportes - *Intelligent Transport Systems* (e.g. controlo, otimização e monitorização do tráfego) podem melhorar a gestão da mobilidade
  - A introdução de medidas de segurança rodoviária pode contribuir para a melhoria do sistema de mobilidade como um todo e proporcionar melhores condições para os modos ativos.

## Oportunidades

### Informação

- Integração da informação (e dos tarifários) dos vários sistemas de transporte públicos rodoviário presentes no Algarve
- Maior digitalização da mobilidade, através do surgimento de soluções de *Mobility as a Service - MaaS*

### Cooperação entre setores

- Crescente preocupação com práticas de turismo mais sustentáveis, com menor pressão no ecossistema e nas populações (ecoturismo), acompanhadas da alteração dos padrões de consumo e de uma maior procura por destinos que ofereçam experiências diversificadas e com qualidade ambiental, fomenta a adoção de opções de mobilidade mais sustentáveis e viabiliza a sua implementação
- Crescente procura por atividades de caminhada e bicicleta são uma oportunidade para melhorar as infraestruturas de apoio a estas atividades, as quais poderão ser utilizadas pelos residentes e trabalhadores nas suas deslocações
- Aparecimento/ consolidação de produtos turísticos fora da época estival e/ou no interior da região
- Crescente disseminação de soluções de mobilidade elétrica, favorecendo uma redução dos seus custos de aquisição
- Expansão da rede de postos de carregamento para veículos elétricos

## Ameaças



### Chegadas e partidas/ mobilidade na região

- Desenvolvimento urbanístico não promove o uso do transporte público ou dos modos ativos
- Manutenção da estratégia de mobilidade focada no automóvel (e não no peão), continua a contribuir para a degradação da qualidade do ar e insegurança rodoviária.
- Grande dependência do automóvel entre os residentes e pouca tradição local relacionada com o andar de bicicleta e outros modos ativos
- Dificuldades de disponibilidade de canal para transporte em sitio próprio nos centros urbanos e ao longo das infraestruturas de transporte atuais (e.g. EN125)

- Reduzida capacidade das infraestruturas de carregamento elétrica face a uma disseminação rápida do uso de veículos elétricos
- Manutenção do desinvestimento na linha ferroviária e no material circulante
- Falta de regulação para sistemas de mobilidade partilhada,

### Informação

- Investimento insuficiente para a promoção dos modos ativos
- Dificuldade em atualizar a informação por parte dos operadores de transportes e assegurarem a sua articulação

### Cooperação entre setores

- Manutenção das dificuldades de articulação entre os gestores da rede de transportes e o setor do turismo



## IV | CENÁRIOS PROSPETIVOS

## 4. CENÁRIOS PROSPETIVOS PARA O FUTURO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE

### 4.1 CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS PROSPETIVOS

Neste estudo recorreu-se à construção de cenários prospetivos como ferramenta para a reflexão sobre o futuro da mobilidade turística na região, no sentido de se apoiar a tomada de decisão no presente.

Tendo consciência da incerteza sobre o futuro, foram idealizados cenários prospetivos para um horizonte de 10 anos, baseados nas tendências futuras do turismo e da mobilidade. Neste contexto refletiu-se sobre diversas variáveis exógenas com influência nos padrões de mobilidade turística, destacando-se entre estas as seguintes:

- Poder de compra dos turistas
- Sensibilidade dos turistas às alterações climáticas
- Descarbonização
- Crise energética
- Emergência de novos destinos turísticos concorrentes

Deste exercício retiveram-se como variáveis exógenas de maior relevância as variáveis “poder de compra” e “sensibilidade às alterações climáticas”. Assim, foram desenvolvidos **4 cenários prospetivos** alternativos, que traduzem a diferente combinação da polarização de resultado para cada uma destas variáveis, traduzindo-se na construção de cenários de futuro bastante contrastados entre si.

A estes cenários foram atribuídos designações, utilizando uma analogia com a tipologia de barcos, os quais se apresentam em seguida.



Identificação de 4 cenários prospetivos para o futuro da mobilidade turística no Algarve

## 4.1 CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS PROSPETIVOS

### Cenário “Veleiro”

Uma maior consciência ambiental dos turistas motiva a escolha de destinos mais sustentáveis, estando dispostos a pagar mais por isso.

Na sua mobilidade, optam por modos de transporte mais sustentáveis, ainda que não sejam grandes adeptos da utilização do transporte público. Quando chegam ao Algarve de avião, recorrem ao Aerobus para chegar mais próximo ao seu destino.

Já fizeram a transição para o automóvel elétrico (ou pretendem fazê-lo no curto prazo), mas preferem usá-lo apenas nas viagens de média-longa distância, nas quais não seja possível utilizar a bicicleta ou escolher andar a pé. Quando não viajam em automóvel próprio, as escolhas modais são sempre feitas tendo presente a sua forte consciência ambiental, podendo optar por alugar carro apenas quando necessário, ou utilizar sistemas de *carsharing* ou táxi/TVDE, privilegiando sempre veículos de emissões zero.

Para as distâncias mais curtas, optam por andar a pé ou de bicicleta/trotinete, própria ou alugada/ partilhada, desde que o espaço público lhes proporcione uma deslocação confortável e segura.



Fonte: Sky News

## 4.1 CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS PROSPETIVOS

### Cenário “Caiaque”

Uma maior consciência ambiental dos turistas motiva a escolha de destinos mais sustentáveis, ainda que condicionados à sua disponibilidade financeira. Podem ficar alojados por períodos mais curtos ou viajar menos vezes.

Estão dispostos a optar por modos de transporte mais sustentáveis, procurando opções de mobilidade adaptadas ao seu orçamento. O transporte público poderá ser uma opção para estes turistas, tanto nas suas deslocações de/para o Algarve, como dentro da própria região.

A sua mobilidade na região poderá ser complementada com sistemas de mobilidade partilhada, como o *carsharing* e o *carpooling* ou, pontualmente, o táxi/TVDE (em distâncias não muito longas, para ser menos oneroso), privilegiando veículos de emissões zero.

Para as distâncias mais curtas, optam por andar a pé ou de bicicleta/trotinete, própria ou partilhada, desde que o espaço público lhes proporcione uma deslocação confortável e segura.



## 4.1 CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS PROSPETIVOS

### Cenário “Lancha”

As preocupações ambientais não são a principal prioridade para estes turistas, privilegiando o conforto da experiência turística, embora estejam condicionados à sua disponibilidade financeira e, por isso, tendem a viajar menos vezes e com estadias mais curtas.

Podem ficar alojados em zonas mais remotas e, conseqüentemente, mais distantes dos locais que desejam visitar, obrigando a maiores deslocções na região.

Preferem viajar de automóvel devido à flexibilidade e conforto que proporciona. No entanto, com o aumento dos custos de viagem e as dificuldades no estacionamento poderão optar por deixar o carro em casa, desde que as alternativas existentes lhes proporcionem poupanças significativas, sem grande prejuízo do conforto.

Para as distâncias mais curtas, não se importam de andar a pé ou de bicicleta/ trotinete, própria ou partilhada, desde que o espaço público lhes proporcione uma deslocação confortável e segura.



## 4.1 CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS PROSPETIVOS

### Cenário “late”

As **preocupações ambientais não estão no topo das prioridades** destes turistas e como **têm maior disponibilidade financeira**, deslocam-se, normalmente, em veículos próprios (nalguns casos elétricos, se contribuírem para reforçar o seu *status* social).

Quando não chegam ao Algarve em carro próprio (e.g. avião), optam por alugar um carro para se deslocarem na Região.

Procuram destinos que lhes proporcionem uma experiência turística com qualidade e conforto, estando dispostos a pagar por isso. Podem ser sítios acessíveis apenas de automóvel, porque este faz parte do seu estilo de vida.

Valorizam a flexibilidade e disponibilidade do automóvel e, por isso, respondem muito negativamente a medidas que impactem nas suas escolhas.

A opção pelos transportes públicos está fora de questão e as redes de bicicletas/ trotinetes são consideradas “interessantes”, mas para serem utilizadas pelos outros.

Poderão andar a pé em curtas distâncias, sempre que o espaço público garanta condições de conforto e segurança nas suas caminhadas.



Fonte: marineinsight.com

## 4.2 ESCOLHA DO CENÁRIO MAIS VEROSÍMIL NOS PRÓXIMOS 10 ANOS

Estes cenários prospetivos foram amplamente discutidos com as partes interessadas, em *workshop* organizado para o efeito (vide Anexo III para informação mais detalhada).

Da discussão dos cenários foi consensual que, no contexto atual e tendo em conta as ambições europeias e nacionais de descarbonização, os turistas são sensíveis às alterações climáticas, tendo sido selecionados como mais verosímeis os cenários dos quadrantes superiores (“Cenário Veleiro” e “Cenário Caiaque”).

Relativamente ao poder de compra, as opiniões divergiram entre a possibilidade de este vir a ser afetado por um cenário de crise económica e pelo facto de que as medidas que sejam adotadas na região influenciem a captação de turistas com maior poder de compra.

Em conclusão, no *workshop* destacou-se a necessidade de caminhar para o “Cenário Veleiro”, pelo que a estratégia do PMTRA e as propostas para a sua concretização estarão focadas sobretudo em potenciar as condições para esta transição.



A escolha do cenário mais verosímil para a mobilidade turística na Região do Algarve – Workshop com as partes interessadas



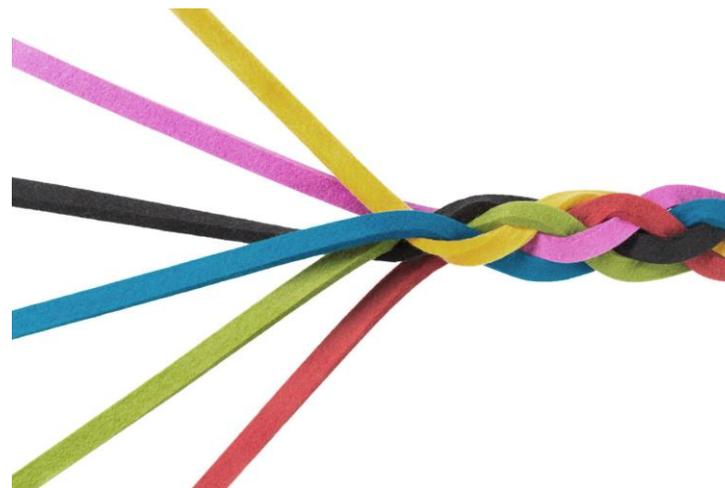
V | ESTRATÉGIA DO PMTRA

## 5. ESTRATÉGIA DO PMTRA

A definição da estratégia do PMTRA teve como ponto de partida o diagnóstico sobre a mobilidade turística na Região do Algarve, realizado na Fase 1 deste Estudo, assim como o cenário prospectivo identificado como o mais verosímil para o futuro da mobilidade turística na região.

Além do mais, pretendeu-se que esta estratégia refletisse a visão da AMAL e dos seus parceiros no Projeto RIA para a mobilidade turística na Região do Algarve, bem como as ambições nacionais e europeias relativamente às alterações climáticas, à mobilidade e acessibilidades, assim como à segurança rodoviária.

Neste contexto, foram definidos os Objetivos Estratégicos e as Metas que se pretendem alcançar com o desenvolvimento do PMTRA, os quais se apresentam nas secções seguintes.



## 5.1 ENQUADRAMENTO

### 5.1.1 OBJETIVOS E AMBIÇÕES EUROPEIAS

Pacto Ecológico Europeu				Visão Zero Europeia (Segurança Rodoviária)
Objetivo 55	Estratégia da UE para a adaptação às alterações climáticas	Lei Europeia em matéria de Clima	Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente	Iniciativas legislativas
<p><b>Meta de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de 55% até 2030.</b></p> <p>Alinhar a legislação europeia pelo objetivo para 2030.</p>	<p>Aumento do financiamento para a adaptação às alterações climáticas para, pelo menos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 30 % no quadro financeiro plurianual para 2021-2027,</li><li>➤ 37 % no âmbito do Mecanismo de Recuperação e Resiliência.</li></ul>	<p><b>Meta de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de 55% até 2030 e de 90% até 2055.</b></p>	<p>Definidas metas para 2030, 2035 e 2050, em termos de: Redução das emissões de CO<sub>2</sub> (veículos com emissões nulas) –</p> <p><b>Viagens em transporte coletivo até 500 km devem ter emissões nulas e cruzeiros com emissões nulas estão no mercado até 2030</b></p>	<p><b>Meta: Quase eliminação da vítimas mortais em acidentes rodoviários em 2050</b></p>

## 5.1 ENQUADRAMENTO

### 5.1.2 OBJETIVOS E AMBIÇÕES NACIONAIS

Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050		Plano Nacional de Energia e Clima	
Lei de Bases do Clima	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal *	Visão Zero 2030
<p><b>Metas de redução das emissões de CO<sub>2</sub></b> em comparação com o ano base de 2005:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ 55% até 2030</li><li>✓ 65% - 75% até 2040</li><li>✓ Redução de, pelo menos, 90% até 2050</li></ul>	<p><b>Metas quota modal do modo ciclável:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Nacional: <u>2025</u>: 3 %   <u>2030</u>: 7,5%</li><li>✓ Nas cidades: <u>2025</u>: 4%   <u>2030</u>: 10%</li></ul> <p><b>Metas Extensão da rede ciclável:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>2025</u>: 5 000 km   <u>2030</u>: 10 000 km</li></ul> <p><b>Acidentes com bicicletas</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>2025</u>: Redução de 25%   <u>2030</u>: Redução de 50 %</li></ul>	<p>* Em consulta pública</p> <p><b>Metas Quota modal do modo pedonal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>2027</u>: 25%   <u>2030</u>: 35%;</li></ul> <p><b>Metas de transformação do espaço pedonal acessível a todos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>2022 – 2024</u>: Levantamentos das condições de em todas as centralidades urbanas do país (...)   <u>2027</u>: Incremento de 30%   <u>2030</u>: Incremento de 50%.</li></ul> <p><b>Metas de redução do sedentarismo</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <u>2024</u>: Diminuição em 5%   <u>2027</u>: Diminuição em 10%   <u>2030</u>: Diminuição em 15%</li></ul>	<p><b>Metas de redução do número de mortes e feridos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li><u>2030</u>: 50%</li><li><u>2050</u>: 0 mortos</li></ul>

## 5.2 OBJETIVOS A ALCANÇAR COM O PMTRA

A AMAL estabeleceu os 5 objetivos estratégicos seguintes, os quais nortearam o desenvolvimento do PMTRA:



Potenciar **soluções de transporte que promovam a competitividade** do Algarve, a resiliência territorial e a preservação dos recursos naturais



Aumentar as **opções de transporte multimodais e eficientes**, tendo em conta a sazonalidade do turismo



Conscientização para a adoção de **padrões de mobilidade mais sustentáveis**



Promover uma **mobilidade mais inclusiva** e o uso dos modos ativos e transportes partilhados



Aumentar a **cooperação entre o turismo e a mobilidade** para um aumento sustentado do turismo

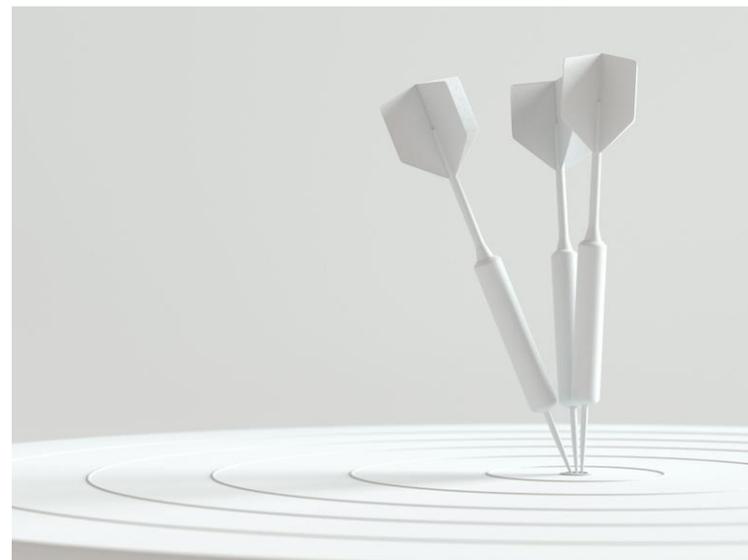
### 5.3 METAS DO PMTRA

Tendo em conta os objetivos e ambições, tanto nacionais como europeias, bem como os objetivos estratégicos da AMAL, foi estabelecido um conjunto de metas que orientam o PMTRA para que este possa alcançar os objetivos estabelecidos.

Na secção seguinte apresentam-se as metas estabelecidas para o médio-prazo (5 anos) e para o longo-prazo (10 anos), tanto para as chegadas e partida do Algarve, como para a mobilidade na região.

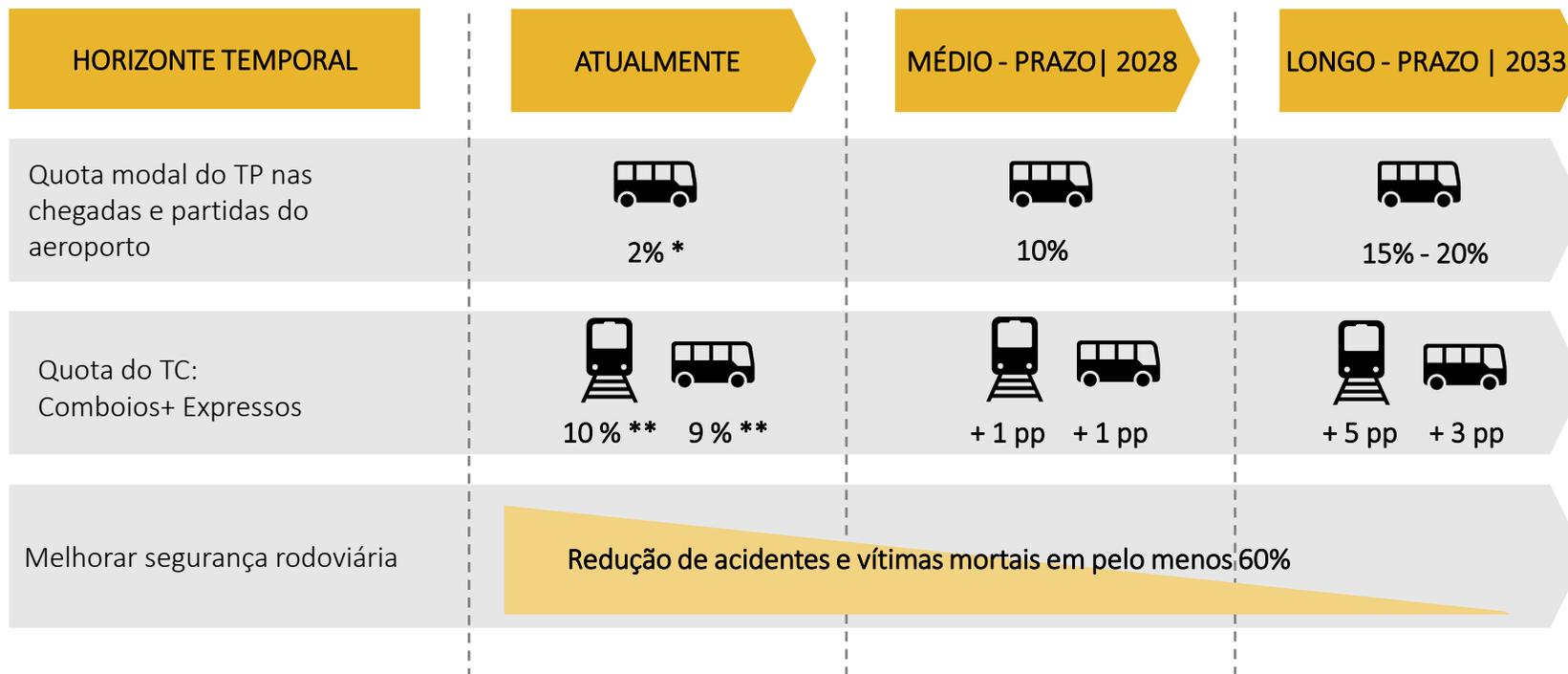
Estas metas estão, sobretudo, direcionadas para uma utilização mais alargada de modos de transporte mais sustentáveis e menos focados na utilização do veículo automóvel privado, entendendo-se que desta forma se possa contribuir para:

- a **melhoria ambiental**, através de uma **maior descarbonização do sector dos transportes no Algarve**,
- uma **mobilidade mais equitativa e mais segura** que contribua para a **adoção de estilos de vida mais ativos e saudáveis**,
- **um território mais inclusivo, coeso, conectado e resiliente**.



## 5.3 METAS DO PMTRA

### 5.3.1 CHEGADAS E PARTIDAS DO ALGARVE



\* Valor apurado nos inquéritos realizados no aeroporto

\*\* Valores estimados

### 5.3.1 MOBILIDADE NA REGIÃO

HORIZONTE TEMPORAL	ATUALMENTE	MÉDIO - PRAZO   2028	LONGO-PRAZO   2033
% de turistas a usar o TPR	 6 - 10 % *	 10%	 15% - 20%
% de turistas a usar o comboio	 1% - 4% *	 4% - 5%	 6% - 10 %
% de turistas a usar a bicicleta/ trotinete	 4% - 20% *	 8% - 25%	 12% - 35%
% de turistas a andar a pé	 31% - 52% *	 35% - 60%	 40% - 75%
Melhorar segurança rodoviária	Redução de acidentes e vítimas mortais em pelo menos 60%		

\* % de utilização, apuradas nos inquéritos realizados nas praias e no aeroporto (não representam quotas modais)



## VI | OBJETIVOS OPERACIONAIS E PROPOSTAS DO PMTRA

## 6. OBJETIVOS OPERACIONAIS E PROPOSTAS DO PMTRA

### 6.1 ENQUADRAMENTO

Neste capítulo apresentam-se os **objetivos operacionais do PMTRA, as propostas desenvolvidas para a sua concretização e os respetivos indicadores de monitorização (indicadores de execução e de resultado).**

Tanto os objetivos operacionais como as propostas desenvolvidas para a sua concretização são apresentados de acordo com uma estrutura padrão, na forma de fichas.

As fichas dos **objetivos operacionais (OP)** têm a seguinte estrutura:

- Os objetivos do PMTRA para os quais o objetivo operacional contribui
- A descrição do objetivo operacional
- As propostas para a sua concretização, as quais são detalhadas numa ficha, com estrutura específica
- Os resultados esperados pela concretização das propostas

As **fichas relativas às propostas específicas para a concretização dos objetivos operacionais** têm a seguinte estrutura:

- A descrição do proposta
- As entidades responsáveis pela sua implementação, com a identificação dos principais atores – agentes promotores e demais *stakeholders* a serem envolvidos nas fases de preparação, implementação e monitorização

- O nível de investimento necessário à implementação da Proposta, o qual varia entre:
  - Baixo (€), até 200 mil €
  - Médio (€€), entre 200 mil € e 2 milhões €
  - e Alto (€€€), superior a 2 milhões €
- A capacidade de implementação da Proposta pela Região do Algarve, que corresponde à capacidade efetiva que as entidades regionais ou os municípios da região têm de executar a medida (e.g: nos casos em que os responsáveis pela implementação da proposta são o governo central ou entidades privadas, a região apenas terá a capacidade de influenciar ou criar condições para que a medida seja executada)
- Os indicadores de monitorização, que têm como finalidade aferir o nível de concretização das propostas e avaliar o seu impacto no sistema de mobilidade, nomeadamente:
  - **Indicadores de execução**, os quais permitem efetuar o controlo do que estava previsto realizar e do que realmente foi realizado nos prazos estabelecidos, possibilitando detetar desvios/atrasos na implementação de algumas ações, identificar as causas dos desvios e agilizar a sua solução, assim como desencadear o início de ações que sejam dependentes de propostas já implementadas;

## 6.1 ENQUADRAMENTO

- **Indicadores de resultado**, os quais permitem avaliar os impactes das ações e a sua contribuição para o alcance dos objetivos do PMTRA, e no caso em que as ações executadas não estão a contribuir para a persecução dos objetivos do plano, deverá proceder-se à análise das causas do desvio e definir-se, se necessário, medidas corretivas. De salientar, que alguns destes indicadores necessitam de ser recolhidos através de inquéritos aos turistas ou aos clientes de determinados serviços.

Neste capítulo são identificados os indicadores de monitorização que se julgam adequados para avaliar cada uma das propostas. No capítulo 5 estes são apresentados de modo mais detalhado.

Em seguida apresenta-se a lista dos 21 objetivos operacionais, os quais são declinados num conjunto de 63 propostas para a sua materialização. Nas seções subsequentes são apresentadas fichas detalhadas para cada um dos objetivos e respetivas propostas.

## 6.1 ENQUADRAMENTO

### Objetivos Operacionais do PMTRA (OP):

---

OP1 Promover uma maior utilização dos transportes coletivos nas viagens a partir de Lisboa, Porto, Sevilha e Huelva

---

OP2 Aumentar a acessibilidade em transportes públicos ao Aeroporto de Faro

---

OP3 Promover uma maior intermodalidade entre modos de transporte e afirmar a rede de interfaces estruturante

---

OP4 Reforçar as ligações transfronteiriças de proximidade

---

OP5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

---

OP6 Promover medidas de acalmia de tráfego

---

OP7 Promover uma mobilidade mais equitativa e inclusiva

---

OP8 Melhorar a oferta de transportes públicos existentes, para dar resposta às necessidades específicas dos turistas

---

OP9 Promover soluções de mobilidade partilhada

---

OP10 Promover a descarbonização dos transportes na Região

## 6.1 ENQUADRAMENTO

---

OP11 Promover a navegabilidade fluvial na região

---

OP12 Gerir e regulamentar o estacionamento na região

---

OP13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* (*MaaS* turístico)

---

OP14 Melhorar a informação ao público sobre mobilidade

---

OP15 Promover o Algarve enquanto destino sustentável

---

OP16 Criar condições administrativas para assegurar a cooperação entre os diversos sectores

---

OP17 Planear os eventos da região na ótica de uma mobilidade sustentável

---

OP18 Integrar a mobilidade na experiência turística

---

OP19 Promover a articulação entre as entidades públicas e as empresas privadas na organização de serviços de transporte

---

OP20 Promover a cooperação entre os municípios e as autoridades policiais para o reforço da fiscalização

---

OP21 Promover a cooperação entre os sectores dos transportes e da energia

## 6.2 OBJETIVOS OPERACIONAIS E PROPOSTAS DO PMTRA

As fichas apresentadas nas páginas seguintes têm em consideração as **4 dimensões** que nortearam a caracterização e diagnóstico da mobilidade turística (realizada na Fase 1 do PMTRA), as quais se apresentam esquematizadas na figura abaixo.

Algumas das propostas elencadas podem contribuir para mais do que um objetivo operacional, tendo-se optado por incluí-las naquele que se considerou ser o mais representativo. Da mesma forma, os objetivos operacionais podem adequar-se a mais do que uma área de atuação/dimensão.





CHEGADAS E PARTIDAS



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover uma maior utilização dos transportes coletivos nas viagens a partir das cidades de Lisboa, Porto, Sevilha e Huelva por parte turistas que se deslocam ao Algarve por transporte terrestre, contribuindo assim para a redução da quota modal do automóvel
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Procurar estabelecer uma rede de serviços Expresso com ligações mais direta no Algarve</li> <li>2. Aumentar a frequência dos serviços ferroviários que ligam o Algarve a Lisboa e ao Porto</li> <li>3. Avaliar a viabilidade de uma ligação ferroviária no eixo Faro - Huelva</li> <li>4. Modernizar a Linha do Algarve e o respetivo material circulante</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior utilização do transporte público por parte dos turistas, mas também dos residentes ou quem viaje para o Algarve por motivos de trabalho</li> <li>• Alterações nos padrões de mobilidade dos turistas para o transporte coletivo</li> <li>• Redução da pressão provocada pelo uso excessivo do automóvel</li> </ul>

## Proposta

## 1.1. Procurar estabelecer uma rede de serviços Expresso com ligações mais direta no Algarve

Descrição da proposta	Procurar estabelecer uma rede de serviços Expresso com ligações mais diretas no Algarve, desde Lisboa, Porto, Sevilha e Huelva, reduzindo os tempos de percurso e aumentando a atratividade pelo modo.	
Entidades responsáveis pela implementação	Operadores dos serviços Expresso	
Nível de investimento	€ ○ ○	
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo médio de viagem entre origens e destinos (considerando todos os horários por dia)</li> <li>• Número de circulações em dia útil/ fim-de-semana</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros anuais</li> <li>• Nível de satisfação dos clientes</li> <li>• Quota modal dos serviços Expresso nas partidas/ chegadas ao Algarve (rácio entre o número de passageiros que se deslocam em expresso e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre)</li> </ul>

## Proposta

## 1.2. Aumentar a frequência dos serviços ferroviários que ligam o Algarve a Lisboa e ao Porto

Descrição da proposta	Aumentar a frequência dos serviços ferroviários que ligam o Algarve a Lisboa e ao Porto, apostando sobretudo nas criação de novos serviços Alfa. Atualmente não é possível chegar-se a Faro antes das 11:30, nem sair do Algarve depois das 18:15 (e neste caso num serviço IC).	
Entidades responsáveis pela implementação	IP e CP	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de serviços ferroviários em dia útil/ fim-de-semana</li> <li>• Tempos de viagem</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros anuais</li> <li>• Nível de satisfação dos clientes</li> <li>• Quota modal do comboio nas partidas/ chegadas ao Algarve (rácio entre o número de passageiros que se deslocam em comboio e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre)</li> </ul>



## Proposta

## 1.3. Avaliar a viabilidade de uma ligação ferroviária no eixo Faro - Huelva

Descrição da proposta	Avaliar a viabilidade de uma ligação ferroviária a Espanha no eixo Faro – Huelva, no sentido de aumentar a oferta de transporte público entre estas duas regiões com fortes ligações turísticas e comerciais, criando novas alternativas modais ao transporte privado	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR Algarve e IP	
Nível de investimento	€ ○ ○	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realização dos estudos de viabilidade (Sim/Não)</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Estimativa de procura por eixo</li> <li>Decisão de avançar com o investimento no corredor</li> </ul>



## Proposta

## 1.4. Modernizar a Linha do Algarve e o respetivo material circulante

Descrição da proposta	Modernização da Linha do Algarve e do respetivo material circulante, de modo a diminuir os tempos de percurso, aumentar a frequência dos serviços e aumentar o conforto proporcionado aos passageiros	
Entidades responsáveis pela implementação	IP e CP	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de serviços ferroviários em dia útil/ fim-de-semana</li> <li>• Tempos de viagem</li> <li>• Período de tempo (anos) desde a última modernização</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros anuais</li> <li>• Nível de satisfação dos clientes</li> <li>• Quota modal do comboio nas partidas/ chegadas ao Algarve (rácio entre o número de passageiros que se deslocam em comboio e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre)</li> </ul>





Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Aumentar a acessibilidade em transportes públicos entre o Aeroporto de Faro e os principais destinos turísticos, de modo a reduzir a forte dependência do automóvel
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Expandir a rede Aerobus aos principais polos turísticos do Algarve e melhoria dos serviços existentes</li> <li>2. Consolidar a rede de <i>transfers</i>, em complementaridade com as restantes ofertas de transporte (desenvolvido na Proposta 19.2)</li> <li>3. Desenvolver um serviço de TPSP que ligue o Aeroporto às principais cidades do Algarve e à rede ferroviária estruturante (desenvolvido na Proposta 8.4)</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior utilização de transporte coletivo no acesso ou egresso ao Aeroporto</li> <li>• Alterações nos padrões de mobilidade dos turistas</li> <li>• Redução da pressão provocada pelo uso predominante do automóvel de/para o Aeroporto</li> </ul>

## Proposta

## 2.1. Expandir a rede Aerobus aos principais polos turísticos do Algarve e melhoria dos serviços existentes

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Expandir a rede Aerobus e aumentar as frequências do serviço aos principais polos turísticos da região Algarvia, proporcionando melhores ligações aos polos com maior atividade turística (Albufeira, Vilamoura, Portimão), mas também a zonas com menor densidade de procura, mas com fortes ligações ao Aeroporto (e.g. Sagres)</li> <li>Alargamento do serviço ao sotavento algarvio</li> <li>Criar serviços mais diretos para localidades mais distantes, no sentido de reduzir os tempos de viagem atuais (e.g. Lagos)</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL e operadores de transporte	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de circulações em dia útil / fim-de-semana</li> <li>Nº veículos-km da rede Aerobus</li> <li>Nº lugares servidos</li> <li>Tempos de viagem nas principais ligações</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de passageiros anuais transportados pelo Aerobus</li> <li>Número de bilhetes turísticos vendidos por destino</li> <li>Nível de satisfação dos clientes (aferido através da realização de inquérito à satisfação)</li> <li>Quota modal do TP nas chegadas e partidas do aeroporto (rácio entre o número de passageiros movimentados no Aeroporto que viajam no Aerobus e o nº total de passageiros movimentados no aeroporto)</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover uma maior intermodalidade entre os diversos modos de transporte existentes no Algarve, através da criação de uma rede de interfaces estruturante na região, com o objetivo de fomentar a opção por modos de transporte alternativos ao transporte individual
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Construir a Estação Intermodal do Algarve</li> <li>2. Desenvolver plano de interfaces de transporte para o Algarve</li> <li>3. Desenvolver uma rede de <i>rent-a-car</i> mais acessível e menos baseada no Aeroporto</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior utilização dos transportes públicos</li> <li>• Redução dos tempos de viagem em transporte público</li> <li>• Redução dos tempos de transbordo entre modos de transporte e melhoria do conforto</li> <li>• Alterações nos padrões de mobilidade dos turistas</li> <li>• Redução da pressão provocada pela dependência excessiva do automóvel</li> <li>• Redução das emissões, devido a uma menor utilização do transporte individual nas viagens de/para o Algarve</li> </ul>

## Proposta

## 3.1. Construir a Estação Intermodal do Algarve

Descrição da proposta	Decidir a construção da Estação Intermodal do Algarve que responda às necessidades da região, mas também que permita distribuir os fluxos turísticos com origem no Aeroporto, pelo modo ferroviário e pelos serviços Expresso	
Entidades responsáveis pela implementação	IP   CCDR   AMAL   Municípios   Operadores de Transporte	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº modos de transporte disponíveis no interface</li> <li>• Número de circulações com tomada e largada de passageiros na Estação Intermodal do Algarve, por modo de transporte</li> <li>• Frota de mobilidade partilhada disponível</li> <li>• Nº lugares de estacionamento de bicicletas/trotinetes</li> <li>• Nº lugares de estacionamento automóvel</li> <li>• Nº serviços disponível e tipologia (WC, café, supermercados, etc.)</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros anuais entrados e saídos na Estação Intermodal do Algarve, por modo de transporte</li> <li>• Quota modal do comboio nas chegadas e partidas do Algarve (rácio entre o número de passageiros que se deslocam em comboio e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre)</li> </ul>

## Proposta

## 3.2. Desenvolver o plano de interfaces de transporte para o Algarve

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Desenvolver um plano de interfaces de transporte para o Algarve – incorporando conceitos dos <i>smart mobility hubs</i> – para a promoção da intermodalidade entre modos de transporte nos principais pontos nodais, respetivamente no aeroporto e nas principais estações ferroviárias e interfaces de transporte rodoviário, garantindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A minimização dos tempos de transbordo no transporte público (integração dos horários)</li> <li>• A integração tarifária entre os diversos modos de transporte, mas também entre estes e os modos partilhados (para a primeira e última “milhas”) ou o estacionamento</li> <li>• A integração da informação - incluindo informação digital - em tempo real, sobre os tempos de espera, a ocupação dos veículos, eventuais disrupções e alternativas, etc.</li> <li>• A integração física de todos os modos de transporte: transporte público, mobilidade partilhada, estacionamento de bicicletas, veículos de micromobilidade e automóveis com opção de carregamento para veículos elétricos, etc.</li> <li>• Um espaço inclusivo para todos, seguro no acesso aos diferentes modos de transporte e nas paragens e confortável para todos os passageiros</li> <li>• A devida manutenção dos espaços</li> <li>• A revitalização do espaço público na envolvente (no caso de zonas degradadas ou desocupadas)</li> </ul>
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>CCDR   AMAL   Municípios   Operadores de transporte</p>
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>

## Proposta

## 3.2. Desenvolver plano de interfaces de transporte para o Algarve

## Indicadores de monitorização

**Indicadores de concretização:**

- Nº modos de transporte disponíveis no interface
- Tempos médios de espera nos transbordos
- Número de circulações com tomada e largada de passageiros nas interfaces, por modo de transporte
- Frota de mobilidade partilhada disponível
- Nº lugares de estacionamento de bicicletas/trotinetes
- Nº lugares de estacionamento automóvel
- Nº serviços disponível e tipologia (WC, café, supermercados, etc.)

**Indicadores de resultado:**

- Número de passageiros anuais entrados e nas interfaces de transporte, por modo de transporte
- Taxa de ocupação dos lugares para veículos de mobilidade partilhada (*car-sharing, bike-sharing, etc*)
- Taxa de ocupação dos lugares de estacionamento (convencionais e veículos elétricos), tanto automóvel como modos ativos
- Nível de satisfação dos clientes (aferido através da realização de inquéritos à satisfação)
- Quota modal dos transportes coletivos nas chegadas e partidas do Algarve (rácio entre o número de passageiros que se deslocam em comboio / Expresso e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre)

## Proposta

3.3. Desenvolver de uma rede de *rent-a-car* mais acessível e menos baseada no Aeroporto

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolver uma rede de <i>rent-a-car</i> mais acessível e menos baseada no Aeroporto, que permita a sua utilização por períodos mais limitados de tempo (frações de dia) e favoreça opções de <i>carsharing</i></li> <li>• Possibilidade de complementar com serviço <i>vallet</i> para responder aos requisitos de alguns dos segmentos de procura</li> <li>• Este rede deve evoluir para ser totalmente elétrica (em linha com a Proposta 10.1)</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	Operadores de <i>rent-a-car</i>	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de pontos de levantamento de veículos e sua dispersão geográfica</li> <li>• Número médio anual de veículos disponíveis em cada ponto de levantamento, por tipo de combustível (elétrico, diesel, gasolina, etc.)</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura trimestral e anual do serviço de <i>rent-a-car</i>, em cada ponto de levantamento</li> <li>• Tempo médio de aluguer dos veículos (trimestral e anual) por condutor, em cada ponto de levantamento</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Reforçar as ligações transfronteiriças de proximidade entre Portugal e Espanha para promover o turismo no interior do Algarve e melhorar as acessibilidades entre os dois países
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Construir a ponte Alcoutim - Sanlúcar</li> <li>2. Construir uma marina fluvial em Alcoutim</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento do turismo de âmbito transfronteiriço e melhoria das acessibilidades turísticas no interior do Algarve, nomeadamente no município de Alcoutim</li> <li>• Aumento da valorização turística do Guadiana</li> </ul>

## Proposta

## 4.1. Construir a ponte Alcoutim - Sanlúcar

Descrição da proposta	Construir a ponte Alcoutim – Sanlúcar, como uma oportunidade para criar um novo circuito turístico de âmbito transfronteiriço e, ao mesmo tempo, melhorar as acessibilidades no interior entre Portugal e Espanha. Salienta-se que foi já atribuído à CCDR Algarve apoio financeiro no âmbito do PRR para a realização deste projeto.	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   Municípios	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de circuitos turísticos implementados</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de turistas que procuram os novos circuitos turísticos implementados</li> <li>Número de veículos que cruzam a ponte, por trimestre e ano</li> </ul>

## Proposta

## 4.2. Construir uma marina fluvial em Alcoutim

Descrição da proposta	Construir uma marina fluvial em Alcoutim, que permita acolher embarcações de recreio durante parte do ano, no sentido de aumentar a valorização turística do rio Guadiana	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   Municípios	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de postos de amarração</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de embarcações na marina, trimestral e anual</li> </ul>



MOBILIDADE NA REGIÃO

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais, bem como das respetivas infraestruturas de apoio
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Expandir e consolidar as redes cicláveis</li><li>2. Promover a qualificação e expansão da rede pedonal</li><li>3. Criar novos percursos de natureza e soluções que promovam a preservação do espaço natural</li><li>4. Criar sombreamento nos percursos pedonais e cicláveis e espaços naturais</li><li>5. Implementar infraestruturas e sistemas de apoio aos modos ativos</li><li>6. Criar sinalética direcional nos percursos pedonais e cicláveis (desenvolvida na Proposta 14.1)</li></ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"><li>• Aumento da segurança de peões e ciclistas</li><li>• Aumento da utilização dos modos ativos tanto pelos turistas, como pelos residentes</li><li>• Fortalecimento da cultura da bicicleta nas deslocações de curta e média distância e da caminhada nas deslocações de curta distância</li><li>• Redução das emissões de CO2 e das externalidades negativas associadas ao transporte motorizado individual</li><li>• Maior contribuição para um turismo mais sustentável e mais inclusivo</li></ul>

## Proposta

## 5.1. Expandir e consolidar as redes cicláveis

## Descrição da proposta

- Criar uma rede ciclável estruturante a nível regional, complementada pelas redes cicláveis de âmbito municipal inseridas maioritariamente em meio urbano. Desta forma assume-se ser possível alcançar uma rede que sirva simultaneamente os propósitos do cicloturismo, mas que também possibilite e incentive que outras deslocações de proximidade sejam feitas em bicicleta (e.g. alojamento para a praia/ponto de interesse turístico)
- Aproveitar a infraestrutura ciclável já existente e promover a sua continuidade, através da criação das ligações em falta, da eliminação das barreiras existentes, tendo em conta as boas práticas de desenho de percursos cicláveis e conectando destinos fundamentais
- Expandir e consolidar as redes cicláveis, quer nos percursos de natureza, quer nos principais aglomerados urbanos e nas ligações entre estes, evitando zonas de elevado tráfego rodoviário (e.g. EN125)
- Garantir um *design* inclusivo (e.g. sempre que possível, procurar a utilização das vias planas ou com declive reduzido), de modo a universalizar o acesso à rede, tanto por parte de utilizadores com bicicleta convencional, como dos utilizadores com bicicleta elétrica)
- Garantir a continuidade da rede Eurovelo, de modo a que esta se possa afirmar como um eixo estruturante ciclável na região e na ligação entre o Algarve e o Alentejo litoral, em articulação e complementaridade com outras infraestrutura cicláveis de rebatimento
- Formalizar a oferta ciclável no espaço urbano e criar mapas que permitam um conhecimento rápido e abrangente da oferta existente
- Promover a intermodalidade com o transporte público (em especial, com o comboio), através de criação de ligações com as estações e apeadeiros da linha do Algarve
- Monitorizar e avaliar se as medidas aplicadas respondem às necessidades dos utilizadores, propondo-se a colocação de sensores para contagem de velocípedes em pontos específicos da rede

## Entidades responsáveis pela implementação

CCDR | Municípios

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.1. Expandir e consolidar as redes cicláveis

Nível de investimento



Capacidade de implementação pela região

Elevada

Indicadores de monitorização

#### Indicadores de concretização:

- Extensão de rede ciclável (km) por município
- Continuidade da rede ciclável (rácio entre as intervenções realizadas contíguas a eixos cicláveis e o total de eixos cicláveis implementados)
- Nº de sedes de concelho servidas pela rede ciclável
- Nº de estações ferroviárias servidas pela rede ciclável

#### Indicadores de resultado:

- Número de viagens realizadas em bicicleta (por trimestre e por ano), nos pontos em que existem sensores / contadores
- % de turistas que utiliza a bicicleta durante a sua estadia

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.1. Expandir e consolidar as redes cicláveis

#### Exemplos de boas práticas:



Eurovelo 1 em meio urbano e painel informativo, Tavira



Solução para vias urbanas movimentadas (Londres). Fonte: Sustrans



Ciclovía entre a Universidade de Bath e a ecopista Bath-Bristol (Reino Unido). Fonte: cyclingweekly.com



Ciclovía entre Barcelona e Esplugues de Llobregat.  
Fonte: <https://ciclosfera.com/>



Exemplo de via central banalizada, em meio rural.  
Fonte: Cerema.fr

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.2. Promover a qualificação e expansão da rede pedonal

Descrição da proposta	<p>Promover a qualificação e expansão da rede pedonal, criando ruas seguras para se andar a pé, de cadeira de rodas, cadeiras de bebé e com malas. A promoção da acessibilidade universal traz enormes benefícios tanto para os turistas, como para a comunidade local. Neste contexto, propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Criar uma estratégia regional para a requalificação das redes pedonais e definição de uma rede estruturante pedonal nos centros urbanos e zonas de interesse turístico</li><li>• Expandir e consolidar as redes pedonais, com a valorização do espaço público e a eliminação de barreiras físicas</li><li>• Promover a sua maior utilização nos percursos de curta duração e nas ligações à praia e principais pontos de interesse turístico</li><li>• Realizar a adequada manutenção dos passeios existentes</li><li>• Colocar sensores para contagem de peões em pontos específicos da rede (alinhado com as Propostas 7.1 e 13.2)</li><li>• Monitorizar e avaliar se as medidas aplicadas respondem às necessidades dos utilizadores e introduzir as devidas correções, se necessário</li></ul>		
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   Municípios		
Nível de investimento			
Capacidade de implementação pela região	Elevada		
Indicadores de monitorização	<table><tr><td><b>Indicadores de concretização:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• Extensão de passeios requalificados (km)</li><li>• Continuidade da rede pedonal (rácio entre as intervenções realizadas contíguas a eixos pedonais acessíveis e o total de intervenções na rede pedonal)</li><li>• Número de intersecções intervencionadas</li></ul></td><td><b>Indicadores de resultado:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• Número de passagens a pé, nos pontos de colocação de sensores para contagem de peões, trimestral e anual</li><li>• % de turistas que circula a pé durante a sua estadia.</li></ul></td></tr></table>	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Extensão de passeios requalificados (km)</li><li>• Continuidade da rede pedonal (rácio entre as intervenções realizadas contíguas a eixos pedonais acessíveis e o total de intervenções na rede pedonal)</li><li>• Número de intersecções intervencionadas</li></ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Número de passagens a pé, nos pontos de colocação de sensores para contagem de peões, trimestral e anual</li><li>• % de turistas que circula a pé durante a sua estadia.</li></ul>
<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Extensão de passeios requalificados (km)</li><li>• Continuidade da rede pedonal (rácio entre as intervenções realizadas contíguas a eixos pedonais acessíveis e o total de intervenções na rede pedonal)</li><li>• Número de intersecções intervencionadas</li></ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Número de passagens a pé, nos pontos de colocação de sensores para contagem de peões, trimestral e anual</li><li>• % de turistas que circula a pé durante a sua estadia.</li></ul>		

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.2. Promover a qualificação e expansão da rede pedonal

#### Exemplos de boas práticas:



Utilização de pavimento confortável / liso para melhorar o conforto e a segurança da caminhada e o pavimento tátil para auxiliar o trajeto de pessoas com a visão reduzida (Lisboa).



Utilização de escadas rolantes para vencer os declives (Martim Moniz, Lisboa).  
Fonte: lifttech.pt

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.3. Criar novos percursos de natureza e soluções que promovam a preservação do espaço natural

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"><li>Levantamento de locais adequados para a implementação de percursos de natureza</li><li>Criar novos percursos de natureza integrados com o meio natural envolvente</li><li>Implementar soluções que promovam a preservação do espaço natural em zonas com maior densidade de turistas (e.g. passadiços para prevenção do pisoteio de dunas)</li></ul>
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios
Nível de investimento	€ € ○
Capacidade de implementação pela região	Elevada
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> Grau de implementação de percursos de natureza (rácio entre o número de percursos implementados e total de locais inventariados), por município
	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>% de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta durante a sua estadia</li></ul>



## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.4. Criar sombreamento dos percursos pedonais e cicláveis e espaços naturais

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"><li>Levantamento de locais para criar sombreamento nos percursos pedonais e cicláveis, urbanos e peri-urbanos, de maior procura, para que estes possam ser igualmente utilizados durante as épocas de maior calor</li><li>Criar mais espaços naturais para a prática de desporto, estadia e lazer. Para além de promover a vida ativa, a saúde e o bem-estar, os espaços naturais/ verdes ajudam a estabilizar o clima e arrefecer as zonas urbanas, bem como a melhorar a qualidade do ar e reduzir a poluição sonora</li></ul>
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios
Nível de investimento	€ € ○
Capacidade de implementação pela região	Elevada
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> Grau de implementação de zonas com sombreamento / zonas naturais (rácio entre o número de percursos intervencionados e total de locais inventariados), por município
	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>% de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta (ou outros modos ativos) durante a sua estadia</li></ul>



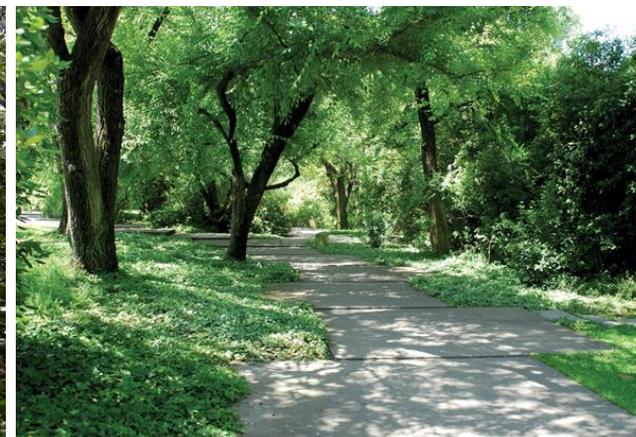
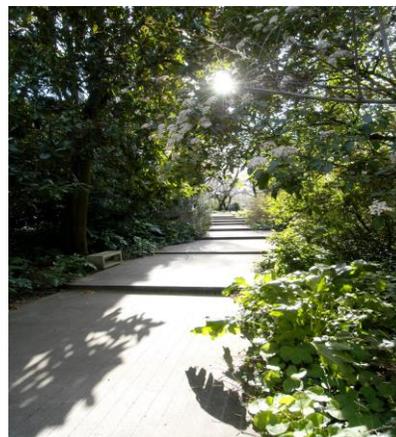
## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.4. Criar sombreamento percursos pedonais e cicláveis e espaços naturais

#### Exemplos de boas práticas:



Arruamento urbano com sombreamento nos passeios, Bordéus, França



Passeios sombreados, Jardim Gulbenkian, Lisboa. Fontes: Gulbenkian.pt / tudosobrejardins.com



Arruamento sombreado de acesso à praia, País Basco, Espanha. Fonte: Google Maps



Passeio com tunel de sombreamento, Parque Oeste, Lisboa. Fonte: Luís Oliveira

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.5. Implementar infraestruturas e sistemas de apoio aos modos ativos

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar infraestruturas e sistemas de apoio aos modos ativos em zonas que permitam vigilância natural, tendo em consideração as necessidades dos turistas e em articulação com o sistema de TP existente - e.g. parqueamentos (que permitam também o estacionamento seguro durante a noite), zonas de reparação de bicicletas, cacifos para guardar bagagem, zonas de carregamento de bicicletas elétricas, etc.</li> <li>• Melhorar as condições de transporte de bicicletas a bordo dos transportes públicos</li> <li>• Disponibilizar cadeirinha e capacete no aluguer de bicicletas de utilização partilhada, para a sua utilização por parte de turistas acompanhados de crianças</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios   Estabelecimentos privados</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de parqueamento para bicicletas e veículos de micromobilidade e sua dispersão geográfica</li> <li>• Número de interfaces de transporte equipados com parqueamentos e sua dispersão geográfica</li> <li>• Capacidade dos parqueamentos</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ocupação média dos parqueamentos, trimestral e anual</li> <li>• % de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta (ou outros modos ativos) durante a sua estadia</li> </ul>

## 5 Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais

### Proposta 5.5. Implementar infraestruturas e sistemas de apoio aos modos ativos

#### Exemplos de boas práticas:



Bicicletário fechado com controlo de acesso (Estação de Entrecampos, Lisboa)



Solução de estação de reparação de bicicletas. Fonte: Biciway



Substituição de lugar de estacionamento para estacionamento de bicicletas e trotinetes em arruamentos de Lisboa



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover medidas de segurança rodoviária que contribuam para a acalmia de tráfego motorizado na região e criem condições para a adoção dos modos ativos
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementar medidas físicas para a acalmia do tráfego motorizado</li> <li>2. Expandir as zonas de coexistência e as zonas pedonais</li> <li>3. Reduzir os pontos de conflito entre os diferentes modos de transporte</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Redução do tráfego rodoviário nos centros urbanos e da velocidade de circulação automóvel</li> <li>• Aumento da utilização dos espaços públicos, através de uma melhoria da qualidade dos mesmos</li> <li>• Aumento da utilização dos modos ativos tanto pelos turistas, como pelos residentes, motivada pelo aumento dos níveis de segurança percebidos</li> <li>• Redução das emissões de CO<sub>2</sub>, associadas à redução das velocidades do tráfego motorizado e à transferência modal para os modos ativos</li> </ul>

## Proposta

## 6.1. Implementar medidas físicas para a acalmia do tráfego motorizado

## Descrição da proposta

Introduzir medidas físicas de acalmia do tráfego para moderação do tráfego motorizado, em termos de velocidade de circulação e volume de tráfego, as quais poderão ser ao nível do desenho urbano ou da gestão de tráfego. De entre as medidas de acalmia de tráfego que podem ser adotadas, propõe-se:

- A criação de gincanas e desvios dos trajetos, em substituição de traçados lineares, induzindo uma redução de velocidade
- A introdução de elementos diferenciadores no pavimento, para induzir uma diminuição da velocidade praticada
- A colocação de barreiras em intersecções, impedindo determinados movimentos direcionais ao tráfego de veículos motorizado e promovendo a redução do volume de veículos
- A colocação de semáforos de controlo de velocidade
- A introdução de elementos de “efeito de porta” à entrada das localidades

Nos casos em que a implementação de medidas de acalmia de tráfego em estradas fora do âmbito da competência dos municípios seja de difícil aplicação, propõe-se ponderar a desclassificação dessas infraestruturas para ser possível a gestão municipal.

Recomenda-se a verificação da eficácia destas medidas à medida que estas são implementadas, de modo que, nos casos em que estas não tenham introduzido melhorias na acessibilidade pedonal e ciclável, seja possível proceder ao seu reforço ou correção

## Entidades responsáveis pela implementação

Municípios

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Elevada

## Proposta

## 6.1. Implementar medidas físicas de acalmia do tráfego

## Indicadores de monitorização

**Indicadores de concretização:**

- Nº de localizações intervencionadas, por município

**Indicadores de resultado:**

- Tráfego médio diário motorizado (antes e depois da implementação)
- Velocidade média de circulação (antes e depois da implementação)
- Nº de peões a circular nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)
- Nº de viagens em bicicleta nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)
- % de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta (ou outros modos ativos) durante a sua estadia

## Proposta

## 6.1. Implementar medidas físicas de acalmia do tráfego

## Exemplos de boas práticas:



Candelário, Zona 20 em toda a aglomeração Fonte: TIS



Gincanas. Fonte: pornichet-infos.fr



Passadeira sobrelevada e com diferenças de pavimento e cor (Cascais)



Efeito de porta com mudança de pavimento. Fonte: pavementsurfacecoatings.com



Superilhas de Barcelona. Fonte: El País

## Proposta

## 6.2. Expandir as zonas de coexistência e as zonas pedonais

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Expandir as zonas de coexistência e as zonas pedonais, em centros históricos e em zonas de elevados fluxos pedonais / turísticos, através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criação de zonas de coexistência para utilização partilhada da via pública por peões e veículos</li> <li>• Implementação de Zonas 30</li> <li>• Promover a pedonalização de vias com potencial histórico, turístico e comercial, mediante o encerramento total ou parcial de ruas ao tráfego motorizado</li> </ul> <p>Antes da implementação de medidas com carácter permanente, podem ser testadas soluções provisórias e de baixo custo (e.g. utilização de floreiras, bancos ou outros elementos de mobiliário urbano, pintura de pavimento, etc.), o que permite realizar uma avaliação preliminar dos resultados e da sua aceitação por parte da população.</p>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ ○ ○ ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensão das zonas de coexistência, por município</li> <li>• Extensão das zonas pedonais, por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tráfego médio diário motorizado (antes e depois da implementação)</li> <li>• Velocidades de circulação (antes e depois da implementação)</li> <li>• Nº de peões a circular nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)</li> <li>• Nº de viagens em bicicleta nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)</li> <li>• % de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta (ou outros modos ativos) durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 6.2. Expandir as zonas de coexistência e as zonas pedonais

## Exemplos de boas práticas:



Rua em Cascais, onde a circulação automóvel foi substituída por esplanadas *pop-up*.



Rua em Barcelona, onde a circulação automóvel foi substituída por zonas de lazer. Fonte: [publicspace.org](http://publicspace.org)



Zona de Coexistência em Biarritz, com definição de prioridades: 1º Peões, 2º Ciclistas e 3º Veículos a 20 km/h (máx.)



Zona 30 em València. Fonte: El Periódico



Restrições à circulação de veículos motorizados, em via anteriormente muito saturada. Fonte: [Sustrans](http://Sustrans)



Via pedonalizada em Dundee. Fonte: [Sustrans](http://Sustrans)

## Proposta

## 6.3. Reduzir os pontos de conflito entre os diferentes modos de transporte

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzir os pontos de conflito entre os veículos motorizados e os modos ativos (segregação dos fluxos dos veículos motorizados e dos modos ativos), sempre que a velocidade permitida aos veículos motorizados constitua um fator de insegurança para os modos ativos</li> <li>• Implementar medidas de acalmia de tráfego em zonas de elevado fluxo pedonal e de modos ativos, de modo a promover a coabitação segura entre os diferentes modos de transporte (e.g: frentes de praia, zonas históricas-comerciais)</li> <li>• Em zonas de elevado fluxo de pedonal (e.g: paredões, passadiços, etc...), avaliar a necessidade de reduzir os conflitos entre os peões, bicicletas e trotinetes, através da segregação dos movimentos dos veículos de 2 rodas</li> <li>• Monitorizar e avaliar o sucesso das medidas aplicadas, para correção ou adaptação das medidas</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº medidas de acalmia de tráfego implementadas, por município</li> <li>• Grau de concretização das medidas (rácio entre o número de medidas implementadas e a nº medidas identificadas no PAMUS e outros planos de mobilidade), por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de peões a circular nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)</li> <li>• Nº de viagens em bicicleta nas zonas de implementação das medidas (antes e depois da implementação)</li> <li>• % de turistas que circula a pé e/ou de bicicleta (ou outros modos ativos) durante a sua estadia</li> </ul>

Exemplos de boas práticas:



Segregação entre peões e bicicletas, através da colocação de floreiras. Fonte: Biciway



Alteração de cor e textura do pavimento de passadeira em Cascais



Sinalização de zona de coexistência e definição de prioridades em Biarritz

## Proposta

## 6.3. Reduzir os pontos de conflito entre os diferentes modos de transporte

Exemplos de boas práticas:



Segregação entre peões e bicicletas na ciclovia entre Barcelona e Esplugues de Llobregat. Fonte: urbannext.net



Segregação de modos em arruamento no centro de Valência





Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover uma mobilidade que enderece a equidade de género, em especial para mulheres que viagem sozinhas (em turismo ou trabalho) e de grupos vulneráveis (pessoas condicionadas na sua mobilidade, crianças, idosos, etc.)
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Integrar a mobilidade de género no planeamento urbanístico</li> <li>2. Integrar no planeamento urbanístico estratégias para pessoas condicionadas na sua mobilidade</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhorar a perceção de segurança e conforto das mulheres que viajam sozinhas durante a noite (turistas ou trabalhadoras no setor turístico), motivando a opção por modos de transporte mais sustentáveis não baseados no veículo privado</li> <li>• Melhorar a qualidade dos espaços públicos e transportes públicos, de modo a que estes possam ser utilizados por todos</li> <li>• Maior procura do Algarve como destino turístico por parte de pessoas com mobilidade condicionada</li> </ul>

## Proposta

## 7.1. Integrar a mobilidade de género no planeamento urbanístico

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Implementar políticas de mobilidade sustentável que promovam equidade de género, através do estabelecimento de processos sistemáticos e inclusivos, envolvendo as diferentes partes interessadas.</p> <p>Para tal, os municípios devem integrar a mobilidade de género no planeamento urbanístico, nomeadamente através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenho de espaços públicos seguros</li> <li>• Colocação de paragens de TP em locais que promovam vigilância passiva e com iluminação adequada</li> <li>• Fomentar a multifuncionalidade das estações e interfaces de transporte, assim como da envolvente destas de forma a promover a maior utilização e vigilância passiva dos espaços</li> <li>• Fazer uso dos dispositivos de videovigilância a bordo do TP ou junto a paragens de TP em zonas com problemas de insegurança</li> <li>• Criar plataforma eletrónica de reporte de situações de assédio sexual ou de desconforto, que permita identificar os locais onde estes ocorrem (desenvolvido na Proposta 13.2)</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios   AMAL</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ </p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o nº de paragens de transporte público com iluminação e visibilidade adequada e o nº total de paragens</li> <li>• Existência de plataforma de reporte de situações de assédio (S/N)</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros embarcados nessas paragens nos períodos noturnos (através da validação dos passes é possível quantificar-se o número de passageiros do sexo feminino)</li> <li>• Número de passageiros que viajam em TP nos horários noturnos</li> <li>• Número de queixas relativas a assédio sexual ou desconforto</li> <li>• % de turistas que circula a pé ou em TP (resultados dos inquéritos)</li> </ul>

## Proposta

## 7.1. Integrar a mobilidade de género no planeamento urbanístico

Exemplos de boas práticas:



Paragem de autocarro visível e iluminada (BC Transit, Canadá)  
Fonte: dailyhive.com



Iluminação pública inteligente em Portimão  
Fonte: schreder.com



Iluminação pública inteligente em Wrocław.  
Fonte: schreder.com



Videovigilância a bordo dos TP  
(Exemplo Renfe Espanha)

## Proposta

## 7.2. Integrar no planeamento urbanístico estratégias para pessoas condicionadas na sua mobilidade

Descrição da proposta	<p>Implementar políticas de mobilidade sustentável que respondam às diferentes necessidades dos turistas e residentes, no sentido de se desenvolverem soluções de mobilidade e transportes (envolvendo todas as partes interessadas), que acautelem a inclusão e integração de todos os grupos vulneráveis.</p> <p>Para tal, os municípios devem desenvolver / implementar planos de acessibilidade para todos, que garantam que tanto os espaços públicos, como os transportes públicos e os edifícios tenham condições de acesso para todas as pessoas.</p>	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   IP   Operadores de transporte	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grau de implementação dos planos de acessibilidade para todos, por município (rácio entre as medidas implementadas e as medidas propostas)</li> <li>• Rácio entre o número de paragens de transporte público acessíveis e o número total de paragens de transporte público</li> <li>• Rácio entre o número de veículos de TP acessíveis / total da frota</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de queixas relativas a problemas de acessibilidade</li> </ul>

## Proposta

## 7.2. Integrar no planeamento urbanístico estratégias para pessoas condicionadas na sua mobilidade

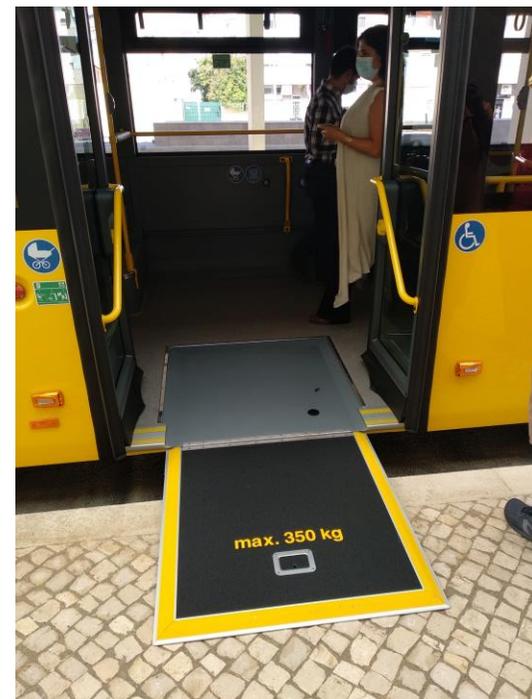
## Exemplos de boas práticas:



Acessibilidade na via pública. Fonte: toronto.ca



Acessibilidade aos comboios. Fonte: intelligenttransport.com

Acessibilidade na via pública.  
Fonte: Istockphoto.comPassagem pedonal iluminada,  
visível e acessível (Cascais)

Acessibilidade aos autocarros (Setúbal)



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Melhorar a oferta de transportes públicos existentes, criando soluções que respondam às necessidades específicas dos turistas em complemento da mobilidade quotidiana dos residentes e viabilizando os sistemas de transportes públicos
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Capitalizar as beneficiações que estão a ser realizadas na linha ferroviária do Algarve para aumentar o papel estruturante do comboio</li> <li>2. Criar serviços <i>shuttle</i> que respondam às necessidades dos turistas</li> <li>3. Ampliar oferta de TPR</li> <li>4. Implementar um serviço de TPSP no eixo Loulé - Faro e Olhão</li> <li>5. Qualificar e melhorar a integração das paragens de transporte público no espaço urbano</li> <li>6. Reforçar e divulgar a oferta de serviços de transporte flexível</li> <li>7. Promover a intermodalidade na região</li> <li>8. Requalificar os cais fluviais e criar de condições para acesso a pessoas com mobilidade condicionada</li> <li>9. Utilizar soluções de telemática para a gestão do transporte público</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da utilização dos transportes públicos no Algarve por parte dos turistas</li> <li>• Redução da dependência do automóvel por parte dos turistas</li> <li>• Redução das emissões, devido à menor utilização do automóvel</li> </ul>

## Proposta

## 8.1. Capitalizar as beneficiações que estão a ser realizadas na linha ferroviária do Algarve para aumentar o papel estruturante do comboio

Descrição da proposta	Capitalizar as beneficiações que estão a ser realizadas na linha ferroviária do Algarve para aumentar o papel estruturante do comboio, através de: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reforço da oferta, em termos de frequências e alargamento de horários</li> <li>• Melhoria da qualidade do material circulante</li> <li>• Intervenção nas interfaces ferroviárias para promover uma maior integração com a envolvente</li> <li>• Criação de ligações em TP entre as estações e os principais aglomerados que servem</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	IP   AMAL   Municípios   Operadores de transporte	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de circulações em dia útil e fim-de-semana</li> <li>• Amplitude horária em dia útil e ao fim de semana</li> <li>• Tempo médio de viagem entre as estações do Algarve</li> <li>• Nº estações que possuem interface com outros modos de transporte</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de passageiros na Linha do Algarve, trimestral e anual</li> <li>• Nº de passageiros do TP rodoviário adutor/distribuidor das estações ferroviárias</li> <li>• Nível de satisfação do cliente</li> <li>• % de turistas que utiliza o comboio durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

8.2. Criar serviços *shuttle* que respondam às necessidades dos turistas

Descrição da proposta	Criação de serviços <i>shuttle</i> (paragem ponto a ponto) que respondam às necessidades dos turistas: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Em função da procura existente, estes podem oferecer serviços regulares e/ou serem realizados como serviços de transporte a pedido</li> <li>• Criação de serviços <i>shuttle</i> de acesso às praias (e.g. desde parques de estacionamento/ centro das localidades)</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de transporte	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº serviços de <i>shuttle</i> criados</li> <li>• Rácio entre o número de praias com serviços <i>shuttle</i> de ligação a parques de estacionamento dissuasor e o nº total de praias com elevada pressão automóvel</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de passageiros transportados por cada serviço, trimestral ou anual</li> <li>• Nível de satisfação do cliente</li> <li>• % de turistas que usa o TP rodoviário</li> </ul>



## Proposta

## 8.3. Ampliar oferta de transporte público rodoviário

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento das ligações diretas em TPR entre as sedes de concelho do Algarve e de ligação aos principais polos turísticos da região, no sentido de melhorar a conectividade da região em transportes públicos</li> <li>• Criação de serviços de transporte de âmbito regional e/ou municipal que atendam às necessidades dos turistas e dos trabalhadores do canal Horeca e restantes atividades turísticas. Esta oferta pode traduzir-se em novas linhas, alargamento dos dias e horários de funcionamento.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de transporte	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempos de viagem entre sedes de concelho</li> <li>• Tempos de viagem entre sedes de concelho e os principais polos turísticos na área de influência</li> <li>• Nº de circulações em dia útil e ao fim-de-semana, por linha</li> <li>• Nº de circulações no período noturno e de madrugada (20h00 – 07h00) em dia útil e ao fim-de-semana, por linha</li> <li>• Nº de vkm produzidos</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de passageiros transportados em cada horário, trimestral e anual</li> <li>• Número de passageiros a viajar entre sedes de concelho</li> <li>• Nível de satisfação do cliente</li> <li>• Rácio entre o nº de estabelecimentos Horeca servidos por carreira de transporte público e o nº de estabelecimentos Horeca</li> <li>• % de turistas que utilizam o TPR durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 8.4. Implementação de um serviço de TPSP no eixo Loulé - Faro - Olhão

Descrição da proposta	<p>Implementação de um serviço de transporte público em sitio próprio que promova a ligação entre os concelhos de Loulé - Faro e Olhão e, simultaneamente, ao Aeroporto, Universidade e zona de Gambelas, ao eixo de centros comerciais (em Loulé e Faro) e à nova zona de desenvolvimento urbano prevista por Olhão.</p> <p>Este serviço deve igualmente assegurar as ligações às principais interfaces de transporte presentes nestes 3 concelhos. Os benefícios de um serviço desta natureza ultrapassam os limites dos 3 concelhos.</p>	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR Algarve   Municípios	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensão do serviço concretizada</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros transportados por linha, trimestral e anual</li> <li>• Tempos de viagem em transporte público entre sedes de concelho e principais localidades</li> <li>• Nível de satisfação do cliente</li> <li>• % de turistas que utilizam o transporte público durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 8.4. Implementação de um serviço de TPSP no eixo Loulé - Faro - Olhão

## Exemplos de boas práticas:



Elétrico sem carris nem catenária  
Fonte: weforum.org



Futuro autocarro elétrico em Schaffhausen, Suíça.  
Fonte: irizar.com



BRT Bayonne-Tarnos, França. Fonte: sustainable-bus.com



Futuro metromondego  
Fonte: www.metromondego.pt

## Proposta

## 8.5. Qualificar e melhorar a integração das paragens de transporte público no espaço urbano

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realização de inventário da acessibilidade das paragens de TP existentes</li> <li>• Qualificação e maior integração das paragens de transporte público no espaço urbano, através da renovação gradual de paragens e abrigos para paragens inclusivas e, em alguns pontos de maior procura (e.g. aeroporto, algumas estações ferroviárias, alguns centros urbanos, etc.) para paragens inteligentes, com disponibilização de informação dinâmica sobre as opções de transporte, os pontos turísticos na região e a sua acessibilidade em transporte público</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o nº de paragens renovadas e o total de paragens no município (por município)</li> <li>• Nº de paragens inteligentes e sua localização</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de passageiros embarcados nas paragens renovadas</li> <li>• Nível de satisfação do cliente</li> <li>• % de turistas que utiliza o transporte público rodoviário durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 8.5. Qualificar e melhorar a integração das paragens de transporte público no espaço urbano

## Exemplos de boas práticas:



Paragem em Utrecht. Fonte: mobilane.com



Paragem no Porto. Fonte: Jornal de Noticias



Paragem inteligente. Fonte:weho.org

Paragem de autocarro em Londres  
Fonte: schreder.com

## Proposta

## 8.6. Reforçar e divulgar a oferta de serviços de transporte flexível

## Descrição da proposta

Expandir os serviços de transporte flexível para zonas de baixa densidade em articulação com os operadores turísticos, em complemento ao serviços de TP regular, podendo ter as seguintes valências:

- Servir a primeira/última “milha” do transporte ferroviário ou de rebatimento na rede Vamus ou serviços de expresso
- Conectar zonas de baixa procura com os principais polos turísticos na região ou o Aeroporto
- Ser partilhado entre turistas e residentes e poder ter um preço mais vantajoso do que um taxi normal, cuja tarifa poderá ser subsidiada pelos municípios (em especial para os residentes) e pelos operadores turísticos aderentes
- Sistema de reservas por telefone, através dos operadores turísticos, mas também através de sistemas de Maas (desenvolvido no OP 13).

Propõe-se o desenvolvimento de projetos-piloto num conjunto de localidades atualmente não servidas por TP regular, para testar o potencial do serviço de TP flexível na Região, os quais poderão ser depois estendidos a outras localidades. Estes projetos-piloto poderão incluir, também, o reforço de oferta em alguns horários da rede atual de TPR (e.g. durante o período noturno).

Tanto o desconhecimento da existência do serviço como a incapacidade de o utilizar constituem barreiras à sua utilização, podendo colocar em causa a sua viabilidade. Para ultrapassar estas potenciais barreiras e para que o sistema de transporte flexível seja implementado com sucesso, é crucial o desenvolvimento de uma estratégia de promoção, divulgação e sensibilização.

## Entidades responsáveis pela implementação

AMAL | Municípios | Operadores de transporte | Operadores turísticos

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Elevada

## Proposta

## 8.6. Reforçar e divulgar a oferta de serviços de transporte flexível

## Indicadores de monitorização

## Indicadores de concretização:

- Nº vkm produzidos em transporte flexível
- Circuitos operados
- Horários operados

## Indicadores de resultado:

- Número de passageiros que utilizam o transporte a pedido, por circuito e ponto de embarque (trimestral e anual)
- Origem/destino das viagens
- Nível de satisfação do cliente
- % de turistas que utiliza o transporte público rodoviário durante a sua estadia

## Exemplos de boas práticas:



Transporte e pedido em Tenerife. Fonte: diariodeavisos.com

Transporte a pedido no Medio Tejo.  
Fonte: Entroncamento onlineTransporte Flexível na Região de Coimbra.  
Fonte: campeaprovincias.pt

## Proposta

## 8.7. Promover a intermodalidade na região

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover a intermodalidade na região (ferroviário, rodoviário e fluvial), incluindo a compatibilização de horários e integração tarifária.</li> <li>Criar serviços de transporte adutor e distribuidor da ferrovia nas estações afastadas dos núcleos urbanos (Loulé, albufeira, silves...) – ver também Proposta 8.1</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de transporte	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rácio entre o nº de horários do TPR que permitam intermodalidade com o comboio e o nº total de horários de comboio, por estação da Linha do Algarve</li> <li>Rácio entre o nº de horários do TPR que permitam intermodalidade com o transporte fluvial e o nº total de horários do barco, por cais de embarque</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de passageiros com bilhete de transporte integrado</li> <li>Nível de satisfação do cliente (recolhido através de inquéritos de satisfação)</li> <li>% de turistas que utiliza o transporte público durante a sua estadia</li> </ul>



## Proposta

## 8.8. Requalificar os cais fluviais e melhorar as suas condições de acesso

Descrição da proposta	Requalificação dos cais fluviais e melhoria das suas condições de acesso, para que este transporte possa ser utilizado por qualquer pessoa, independentemente da sua condição física	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   Autoridades marítimas	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rácio entre o número de cais requalificados e acessíveis e o número total de cais, por município</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de passageiros que viagem em barco, por porto de embarque (trimestral e anual)</li> <li>Nível de satisfação do cliente</li> <li>% de turistas que anda de barco durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 8.8. Requalificar os cais fluviais e melhorar as suas condições de acesso

Exemplos de boas práticas:

Cais em Estocolmo. Fonte: <https://visitsweden.com>Cais flutuante. Fonte: <https://spinalistips.se>Cais acessível em Sidney. Fonte: [wheeasy.org](http://wheeasy.org)

## Proposta

## 8.9. Utilizar soluções de telemática para a gestão do transporte público

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Utilizar soluções de telemática (<i>ITS</i>) para apoio na gestão do transporte público, tais como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir que todos os veículos de transporte público rodoviário na região estejam equipados com Sistemas de Apoio à Exploração (SAE) que permitam a localização do veículo (e.g. com base na utilização do sinal dos satélites GPS ou de odómetro para o caso do autocarro se encontrar em zonas de sombra do sinal GPS) e conectar-se com o sistema de expedição de bilhetes e pagamento eletrónico. Integração de sistemas (baseados em IoT e <i>Big Data</i>), que automatizem a recolha de dados e analisem diferentes parâmetros para uma condução mais eficiente e segura</li> <li>• Adoção de sistemas de bilhética integrados nos TP, que inclua um sistema Central de Gestão de Vendas e Validação, para além dos equipamentos de validação e fiscalização automática</li> <li>• Adoção de sistemas de bilhética inteligente e integrada, incluindo possibilidades de <i>e-ticketing</i> e <i>e-payment</i>, através de <i>smartphone</i> (enquadrado com o OP13) ou de cartão bancário</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>AMAL   Municípios   Operadores de transporte</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o nº veículos equipado com SAE e a frota de autocarros, na região e por município (para aqueles que tenham assumido competências como autoridade de transportes)</li> <li>• Implementação de Central de Gestão de Vendas e Validação</li> <li>• Implementação de sistema de bilheteira inteligente</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o nº viagens pagas com smartphone ou cartão bancário e o total de viagens realizadas</li> <li>• % de turistas que utiliza o transporte público durante a sua estadia</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Introdução da mobilidade partilhada no planeamento dos transportes e mobilidade na região, no sentido de promover a sua utilização tanto pelos turistas como pelos residentes no Algarve
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementar um sistema regional de bicicletas com assistência elétrica (<i>pedelec</i>) partilhadas</li> <li>2. Alargar os sistemas de micromobilidade partilhada na região</li> <li>3. Implementar projetos piloto de sistemas de car-sharing / mopedsharing</li> <li>4. Favorecer a existência de uma rede descentralizada de veículos de <i>rent-a-car</i></li> <li>5. Fomentar o desenvolvimento de soluções de <i>carpooling</i> ao nível regional</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transição para modos de transporte urbanos mais sustentáveis, através do aumento da utilização de modos partilhados</li> <li>• Aumento do quota modal dos modos ativos</li> <li>• Diminuição do número de viagem em automóvel, com impactos positivos nos níveis de congestionamento e de emissões</li> </ul>

## Proposta

## 9.1. Implementar um sistema regional de bicicletas partilhadas

## Descrição da proposta

Implementar um sistema regional de bicicletas com assistência elétrica (pedelec) partilhadas, a qual possa ser utilizada quer pelos turistas, quer pelos residentes. Neste contexto, deverá:

- Incluir as infraestruturas já instaladas na região
- Ter um sistema tarifário flexível que permita o aluguer de bicicletas por curtos períodos de tempo (passes diários, 3 dias, semanais) ou por períodos mais longos (passes anuais)
- Possuir um sistema de pagamento único e universal (Ex.: App / Cartão de Débito)
- Ter uniformidade de acesso e registo para o utilizador em todo o sistema
- Permitir a operacionalização mista do sistema (local e regional)
- Ser modular e escalável, permitindo a sua implementação faseada e acomodar diferentes tecnologias e modelos de negócio
- Ter uma imagem comum
- Ser integrado com o sistema de TP da Região, o que implica promover a sua integração com os passes combinado (mensais/turísticos/etc).

## Entidades responsáveis pela implementação

Municípios | AMAL | Operadores de sistemas de bicicletas partilhadas

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Elevada



Bicicletas Integradas da Região do Algarve

## Proposta

## 9.1. Implementar um sistema regional de bicicletas partilhadas

## Indicadores de monitorização

## Indicadores de concretização:

- Número de estações/pontos de estacionamento de *bike-sharing*
- Número de lugares de estacionamento para bicicletas partilhadas (número de cais)
- Número de bicicletas disponibilizadas
- Nº de municípios aderentes ao sistema

## Indicadores de resultado:

- Número médio de viagens em bicicleta partilhada realizadas por dia
- Média diária de viagens por 1.000 habitantes
- % de turistas que utiliza a bicicleta durante a sua estadia (aferido através de inquérito)

## Exemplos de boas práticas:



AMBICI – Futuras bicicletas partilhada na Área Metropolitana de Barcelona. Fonte: catalannews



Blue-bike – Bicicletas partilhada da Bélgica. Fonte: leveninleuven.be



OV-fiets – Bicicletas partilhada nas estações ferroviárias nos Países Baixos. Fonte: www.ns.nl

## Proposta

## 9.2. Alargar os sistemas de micromobilidade partilhada na região

Descrição da proposta	<p>Alargar os sistemas de micromobilidade partilhada (e.g. trotinetes) na região, acompanhados de regulamentação regional de circulação e estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrar a micromobilidade no planeamento urbanístico e da mobilidade, aplicando a visão zero relativamente à segurança rodoviária, seja através de medidas de acalmia de tráfego (OP 6), seja limitando a velocidade das trotinetes</li> <li>• Criar infraestrutura para a circulação destes veículos – espaços segregados / ciclovias (e.g. <i>pop-up</i>) que podem ser usadas também pelas bicicletas</li> <li>• Criar espaços específicos para o estacionamento destes veículos para evitar que estes se transformem em novos obstáculos móveis na região</li> <li>• Desenvolver mecanismos de tarifação, promovendo a sua integração com o passe combinado</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   AMAL   Operadores de sistemas de trotinetes partilhadas	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de lugares de estacionamento para trotinetes partilhadas e sua dispersão pelo território</li> <li>• Número de trotinetes disponibilizadas</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vkm em trotinete partilhada realizados por dia (informação a obter dos operadores)</li> <li>• Média diária de viagens por 1.000 habitantes (informação a obter dos operadores)</li> <li>• % de turistas que se desloca em trotinete ou outros dispositivos de micromobilidade (a obter através de inquérito)</li> </ul>

## Proposta

## 9.2. Alargar os sistemas de micromobilidade partilhada a toda a região

Exemplos de boas práticas:



Ponto de partilha de micromobilidade (Porto)



Parque de estacionamento para trotinetes (Gaia)

## Proposta

9.3. Implementar projetos piloto de sistemas de *car-sharing* / *mopedsharing*

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Implementar projetos piloto de sistemas de <i>carsharing</i> e <i>mopedsharing</i> (scooters) de forma a testar a viabilidade de alargar a sua implementação à totalidade da região, constituindo-se como alternativa ao transporte individual. A implementação destes projetos deve ser apoiada por um sistema de monitorização que permita avaliar as causas do sucesso ou insucesso do sistema e de identificar potenciais obstáculos à sua generalização.</p> <p>Nesta fase de teste, propõe-se:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A implementação de um projeto-piloto de <i>carsharing</i> em zona urbana com grande densidade turística (Algarve Central ou Sotavento)</li> <li>• A implementação de um projeto-piloto de <i>carsharing</i> em meio urbano com menor densidade turística (Barlavento)</li> <li>• Projeto-piloto de <i>mopedsharing</i>, em zonas mais urbanas</li> <li>• Introdução de soluções de e-<i>carsharing</i> e e-<i>moped</i> (em linha com o objetivo operacional 10)</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios   Operadores de sistemas de <i>carsharing</i> e <i>mopedsharing</i>   RTA   AMAL</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Moderada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de projetos piloto implementados, por município</li> <li>• Nº de veículos disponibilizados em cada um dos projetos piloto</li> <li>• Rácio entre o nº de veículos eletricos e nº total de veículos disponibilizados</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de veículos alugados por dia, em cada um dos projetos piloto</li> <li>• Tempo médio de utilização dos veículos, em cada um dos projetos piloto</li> <li>• % de turistas que utilizam sistemas de <i>carsharing</i> e <i>mopedsharing</i></li> </ul>

## Proposta

9.3. Implementar sistemas de *carsharing/ mopedsharing*

## Exemplos de boas práticas:

Solução de *mopedsharing*

Fonte: insella.it

Projeto piloto *car-sharing*, Castelo Novo (Aldeias Históricas de Portugal). Fonte: blog.carnextdoor.com.auParqueamento exclusivo para *carsharing*.

Fonte: Brooklyn Eagle

Solução de *carsharing* no Japão

Fonte: motornature.com

*Carsharing* elétrico em Singapura.

Fonte: e.vnexpress.net



## Proposta

9.4. Favorecer a existência de uma rede descentralizada de veículos de *rent-a-car*

Descrição da proposta	Favorecer a existência de uma rede descentralizada de veículos de <i>rent-a-car</i> nos principais pontos turísticos e zonas urbanas, como forma de evitar que os turistas aluguem o automóvel logo na sua chegada ao aeroporto, mesmo que não necessitem do veículo durante todas as suas férias. Com esta medida pretende-se dissuadir a utilização do automóvel por conveniência, por já se ter alugado logo no início das férias.	
Entidades responsáveis pela implementação	Empresas de <i>rent-a-car</i>	
Nível de investimento	€ ○ ○	
Capacidade de implementação pela região	Reduzida	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de locais de <i>rent-a-car</i>, por município</li> <li>• Número de veículos disponibilizados em cada local</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de veículos alugados, por local</li> <li>• Tempo médio de utilização, por município</li> <li>• % de turistas que alugam carro</li> </ul>

## Proposta

9.5. Fomentar o desenvolvimento de soluções de *carpooling* ao nível regional

Descrição da proposta	Desenvolver soluções de <i>carpooling</i> ao nível regional que favoreça e organize boleias entre turistas e residentes, mediante a criação de plataforma regional de <i>carpooling</i> . Esta funcionalidade poderá estar integrada em sistema MaaS (ver OP 13)	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Cidadãos	
Nível de investimento	€ ○ ○	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de <i>carpoolers</i> inscritos na plataforma</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº de viagens realizadas em <i>carpooling</i></li> <li>Nº de passageiros transportados em <i>carpooling</i></li> <li>% de turistas que utilizam o <i>carpooling</i></li> </ul>

## Exemplos de boas práticas:

Solução de *carpooling* Bla Bla Ladies para viagens partilhadas entre mulheres. Fonte: [blog.blablacar.in](http://blog.blablacar.in)





Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a descarbonização dos transportes na Região, através de medidas que contribuam para a redução das emissões provocadas pelos transportes
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fomentar a descarbonização dos veículos das <i>rent-a-car</i> e das empresas de <i>transfers</i></li> <li>2. Integrar nos próximos contratos de serviço de transporte público rodoviário de passageiros, frotas eléctricas ou de outras fontes de emissões zero</li> <li>3. Implementar zonas de baixas emissões/ zero emissões</li> <li>4. Definir prioridades para a descarbonização dos transportes marítimos e fluviais</li> <li>5. Desenvolver opções de <i>e-carsharing</i> e <i>e-mopedsharing</i> (Desenvolvido na Proposta 9.3)</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior nível de eletrificação das frotas na região</li> <li>• Redução das emissões de CO<sub>2</sub></li> </ul>

## Proposta

10.1. Fomentar a descarbonização dos veículos das *rent-a-car* e das empresas de *transfers*

## Descrição da proposta

Fomentar a descarbonização das frotas das *rent-a-car* e das empresas de *transfers* a operar na região, promovendo a migração das frotas para veículos 100% elétricos

## Entidades responsáveis pela implementação

Municípios | Empresas de *rent-a-car* | Empresas de *transfers*

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Moderada

## Indicadores de monitorização

**Indicadores de concretização:**

- Dimensão da frota de veículos elétricos das *rent-a-car* e sua dispersão no território
- Rácio veículos elétricos / veículos a combustão (*rent-a-car* e *transfers*)

**Indicadores de resultado:**

- Número de alugueres, por tipologia de veículos (elétricos / híbridos / combustão)
- Tempo médio de aluguer dos veículos por tipologia
- % de turistas que usa o automóvel elétrico alugado
- % de turistas que viaja em transporte coletivo



## Proposta

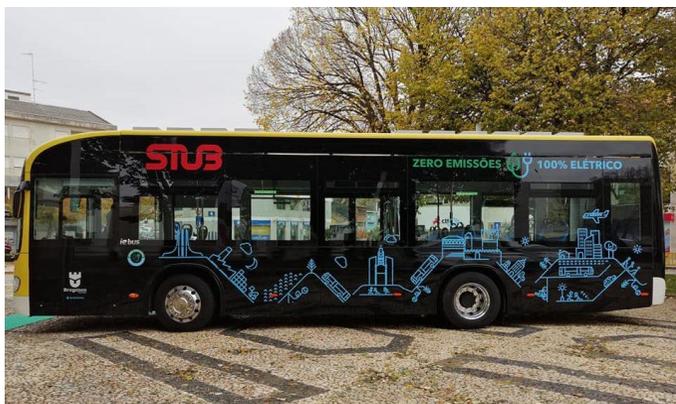
## 10.2. Integrar nos próximos contratos de serviço de TPR, frotas eléctricas ou de outras fontes de emissões zero

Descrição da proposta	Integrar nos próximos contratos de serviço de transporte público rodoviário de passageiros, frotas eléctricas ou de outras fontes de emissões zero de modo a começar a transição para que a frota de transporte público rodoviário na região passe a ser 100% zero emissões	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o nº de autocarros zero emissões e o total da frota (rede Vamus e serviços municipais ou urbanos)</li> <li>• Rácio entre o nº de vkm produzidos com frota zero emissões e o nº total de vkm produzidos na região (rede Vamus e serviços municipais ou urbanos)</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura dos TP rodoviários</li> <li>• % de turistas que usa o TP rodoviário</li> </ul>

## Proposta

## 10.2. Integrar nos próximos contratos de serviço de TPR, frotas eléctricas ou de outras fontes de emissões zero

## Exemplos de boas práticas:



Autocarros elétricos de Bragança  
Fonte: Bomdia.eu



Frota de autocarros elétricos de Guimarães  
Fonte: TechNet



Autocarros elétricos da Carris.  
Fonte: Lisboa e-NOVA

## Proposta

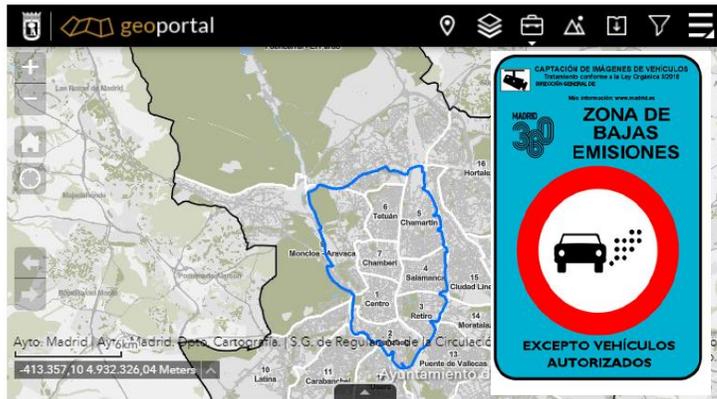
## 10.3. Implementar zonas de emissões reduzidas e zonas de acesso condicionado

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar zonas de emissões reduzidas (ZER), no sentido de se restringir gradualmente o acesso a veículos com motor de combustíveis fósseis (inicialmente para não residentes/trabalhadores)</li> <li>• Implementar zonas de acesso condicionado, para restringir a pressão automóvel em zonas de maior afluência turística</li> <li>• Divulgação da informação nas diversas plataformas de informação (incluindo sistemas MaaS – alinhado com o objetivo operacional 13)</li> <li>• Implementar tecnologias de monitorização e fiscalização das ZER</li> </ul> <p>Esta medida deverá ser acompanhada da criação de alternativas para aqueles que não possam circular em automóvel (e.g. estacionamento em zonas exteriores com acesso a TP/ bicicletas partilhadas, conforto e segurança dos espaços de circulação pedonal, etc.)</p>		
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios</p>		
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € €</p>		
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>		
<p>Indicadores de monitorização</p>	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="472 992 1232 1248"> <p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de zonas de emissões reduzidas implementadas por município</li> <li>• Nº de zonas de acesso condicionado implementadas por município</li> </ul> </td> <td data-bbox="1232 992 1968 1248"> <p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de veículos a circular nas zonas de baixas emissões (antes e depois da medida)</li> <li>• Taxas de ocupação dos estacionamentos dissuasores (antes – caso existam - e depois da medida)</li> <li>• Índices de qualidade do ar (antes e depois da medida)</li> <li>• % de turistas que se desloca em modos ativos</li> </ul> </td> </tr> </table>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de zonas de emissões reduzidas implementadas por município</li> <li>• Nº de zonas de acesso condicionado implementadas por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de veículos a circular nas zonas de baixas emissões (antes e depois da medida)</li> <li>• Taxas de ocupação dos estacionamentos dissuasores (antes – caso existam - e depois da medida)</li> <li>• Índices de qualidade do ar (antes e depois da medida)</li> <li>• % de turistas que se desloca em modos ativos</li> </ul>
<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de zonas de emissões reduzidas implementadas por município</li> <li>• Nº de zonas de acesso condicionado implementadas por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de veículos a circular nas zonas de baixas emissões (antes e depois da medida)</li> <li>• Taxas de ocupação dos estacionamentos dissuasores (antes – caso existam - e depois da medida)</li> <li>• Índices de qualidade do ar (antes e depois da medida)</li> <li>• % de turistas que se desloca em modos ativos</li> </ul>		

Proposta

10.3. Implementar zonas de emissões reduzidas / zero emissões e zonas de acesso condicionado

Exemplos de boas práticas:



Zonas de Emissões Reduzidas em Madrid. Fonte: madrid.es



Zonas de tráfico restringido em Sevilha. Fonte: sevilla.org



Dísticos de missões para veículos (França) Fonte: egis-group.com



Tecnologias para monitorização e fiscalização das ZER. Fonte: INDRA

Plataforma de apoio à navegação nas ZER. Fonte: drive2.city



## Proposta

## 10.4. Definir prioridades para a descarbonização dos transportes marítimos e fluviais

Descrição da proposta	Definição de prioridades para a descarbonização dos transportes marítimos e fluviais - eletrificação, hidrogénio, energia solar, etc.	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   Empresas	
Nível de investimento	€ € €	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de embarcações zero emissões por cais / porto de embarque</li> <li>• Número total de embarcações por cais / porto de embarque</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Índices de qualidade do ar (antes e depois da medida)</li> <li>• % de turistas que utiliza o barco durante a sua estadia</li> </ul>



Fonte: conserve-energy-future.com



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a navegabilidade fluvial na região, como suporte às atividades turísticas fluviais
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Criar condições de segurança nos principais rios e albufeiras da região</li> <li>2. Construir uma marina fluvial em Alcoutim (Proposta desenvolvida no Objetivo operacional 4)</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento das atividades turísticas fluviais na região (diversificação do produto sol e mar)</li> <li>• Aumento da resiliência dos territórios interiores (e.g. Alcoutim)</li> </ul>

## Proposta

## 11.1. Criar condições de segurança nos principais rios e albufeiras da região

Descrição da proposta	Criar condições de segurança nos principais rios e albufeiras da região de modo a permitir a sua navegabilidade (e.g: Rio Arade e Rio Guadiana) e atividades de recreio e pesca desportiva (e.g: Albufeira de Odelouca).	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios	
Nível de investimento	€ € ○	
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Extensão de rio navegável / desassoreado</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de operadores marítimo-turísticos registados para circuitos fluviais</li> <li>• Número de operadores a operar em albufeiras</li> <li>• Número de viagens em barco</li> <li>• % de turistas que utiliza o barco durante a sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 11.1. Criar condições de segurança nos principais rios e albufeiras da região

## Exemplos de boas práticas:



Veleiro no Guadiana.  
Fonte: [cruzeirosnoalgarve.com](http://cruzeirosnoalgarve.com)



Veleiro no Douro.  
Fonte: [cenario.pt](http://cenario.pt)



Barco Solar no Rio Arade.  
Fonte: [evasoes.pt](http://evasoes.pt)



Barragem de Castelo de Bode. Fonte: [evasoes.pt](http://evasoes.pt)



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Gerir e regulamentar o estacionamento, no sentido de se reduzir os impactes associados à excessiva presença do automóvel no espaço público e ao estacionamento ilegal (desqualificação do espaço público, obstáculos à circulação de outros veículos e dos peões, insegurança rodoviária, etc.) e promover uma maior utilização dos modos ativos e do transporte público em detrimento da utilização do transporte individual motorizado.
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementar soluções de gestão do estacionamento na região</li> <li>2. Criar bolsas de estacionamento dissuasor junto às principais interfaces de transporte</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor organização do estacionamento e uso mais racional do automóvel</li> <li>• Redução do estacionamento indevido/ ilegal</li> <li>• Libertação de espaço público para outras funções</li> <li>• Melhoria da qualidade do espaço público e de vivência nas zonas urbanas</li> <li>• Melhoria das acessibilidades para os modos ativos, através da libertação dos passeios e ciclovias de estacionamento indevido, favorecendo uma alteração modal a favor dos modos ativos</li> <li>• Redução das emissões, melhoria da qualidade do ar e redução do ruído, associadas à menor utilização do automóvel privado</li> </ul>

## Proposta

## 12.1. Implementar soluções de gestão do estacionamento na região

## Descrição da proposta

Desenvolver regulamentos para a gestão do estacionamento na região, adoptando um novo paradigma de gestão e regulamentação do estacionamento automóvel à escala regional, nomeadamente, através da:

- Formalização e delimitação do estacionamento
- Utilização de soluções de telemática (*ITS*) para a gestão do sistema de estacionamentos (e.g. colocação de sensores para detecção da presença de veículos nos lugares de estacionamento)
- Implementação ou alargamento das zonas de estacionamento tarifado, em especial junto aos principais centros urbanos e zonas de elevada pressão de estacionamento. Podem ser utilizados sistema de tarifação dinâmica, consoante a taxa de ocupação dos lugares de estacionamento
- Redução sustentada e permanente da oferta de estacionamento disponível na via pública, em zonas urbanas e com bons acessos ao transporte publico e modos partilhados
- Reserva dos lugares para os residentes nas zonas em que não existem lugares de estacionamento de acesso privado
- Revisão dos índices de estacionamento previstos nos PDM
- Fiscalização do estacionamento ilegal (em linha com o Objetivo Operacional 20)

As receitas provenientes das políticas de estacionamento, nomeadamente do estacionamento tarifado e das multas aplicadas, podem ser utilizadas, total ou parcialmente, para financiar medidas que promovam a melhoria das redes pedonal e ciclável.

## Entidades responsáveis pela implementação

Municípios

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Elevada

## Proposta

## 12.1. Implementar soluções de gestão do estacionamento na região

## Indicadores de monitorização

## Indicadores de concretização:

- Nº de lugares de estacionamento delimitados na via pública
- Rácio entre o n.º de lugares de estacionamento tarifado e o n.º de lugares total
- Rácio entre o n.º lugares de estacionamento com sensores e o n.º total de lugares de estacionamento, por município
- Número de lugares de estacionamento por agente de fiscalização

## Indicadores de resultado:

- Tempo médio de estacionamento em lugares tarifados
- Contraordenações mensais por município

## Exemplos de boas práticas:



Sala de controlo em Trikala (Grécia), onde foi implementado um Sistema de gestão de estacionamento. Fonte: Guardian

## Proposta

## 12.2. Criar bolsas de estacionamento dissuasor junto às principais interfaces de transporte

Descrição da proposta	No sentido de melhorar a intermodalidade e reduzir a circulação automóvel no interior das zonas urbanas, propõe-se a criação/ ampliação de bolsas de estacionamento junto às principais interfaces de transporte (em especial o comboio), e integração tarifária com o transporte público (e.g. venda de bilhetes/ passes integrados)	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de lugares de estacionamento disponibilizados junto às interfaces de transporte, por município</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Taxa de ocupação dos lugares de estacionamento nas interfaces</li> <li>Nº de bilhetes/ passes combinados com o estacionamento, por trimestre e por ano</li> </ul>



INFORMAÇÃO E MARKETING

## 13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico



Contribui para os objetivos do PMTRA:



### Descrição do objetivo operacional

Criar um serviço de *Mobility as a Service* (MaaS) que integre, por um lado, todos os modos de transporte na região e, por outro, todos os serviços turísticos existentes, num único *serviço on-demand* - **MaaS turístico** – o qual possa dar respostas diferenciadas às necessidades de mobilidade dos turistas e dos residentes.

A implementação de um sistema de *MaaS* deve ser entendida como uma oportunidade para aumentar a integração dos sistemas de transportes existentes na região do Algarve e, conseqüentemente, potenciar uma maior utilização dos transportes públicos e das redes de mobilidade partilhada na região.

### Propostas para a sua concretização

1. Criar uma plataforma que agregue informação sobre a mobilidade e turismo
2. Integrar percursos cicláveis e divulgar locais para aluguer de bicicletas
3. Disponibilizar informação em tempo real sobre atrasos do TP, disrupções e alternativas
4. Disponibilizar informação sobre oferta de estacionamento
5. Integrar informação de estabelecimentos turísticos aderentes e funcionalidades de gamificação
6. Disponibilizar informação, em tempo real, sobre fluxos pedonais e pontos de conflito, bem como sugestões de zonas de passeio

Resultados esperados

- Melhoria da informação e da facilidade de utilização dos diferentes modos de transporte na região, quer para as chegadas e partidas do Algarve, quer nas viagens internas à região
- Melhoria da integração entre os diversos modos de transportes
- Aumento da confiança no sistema de transportes da região
- Redução do número de viagens em veículo privado, devido à integração dos modos alternativos e a um maior acesso à informação
- Promoção de uma cultura de mobilidade focada nas necessidades dos utilizadores, contribuindo para a redução da posse ou aluguer de veículos automóveis



Proposta 13.1. Criar uma plataforma que agregue informação sobre a mobilidade e o turismo

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Criar uma plataforma multimodal que agregue informação sobre a mobilidade e os produtos turísticos – e.g. potenciando a evolução da <i>App</i> que está a ser desenvolvida para os transportes públicos da região - permitindo ao utilizador o planeamento da sua viagem, bem como a reserva e pagamento da(s) viagem(ns) e atração(ões) turística(s).                  Nesse sentido, e dada a complexidade de implementação de um projeto desta natureza, propõe-se a implementação de um sistema de informação multimodal, que constitua um primeiro passo para a implementação de um MaaS regional. O sistema de informação multimodal deverá incluir as seguintes componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementação de <i>app</i> com informação integrada sobre o transporte público (incluído o transporte a pedido), dinâmica e em tempo real, que permita otimizar percursos e planear eficazmente as deslocações;</li> <li>• Disponibilização na mesma <i>app</i> de informação sobre os sistemas de mobilidade partilhada existentes na região;</li> <li>• Inclusão de informação sobre as atrações turísticas na região</li> </ul> <p>Numa segunda fase de desenvolvimento, esta deverá evoluir para um sistema MaaS que permita efetuar reservas e pagamento dos diferentes modos de transporte e da(s) atração(ões) turística(s). Posteriormente, este sistemas MaaS poderá incorporar as funcionalidades que se descrevem nas propostas seguintes.                  O acesso a esta plataforma pode ser potenciado através da disponibilização de código QR de acesso nas interfaces de transporte (como aliás já acontece para a informação sobre os horários da rede Vamus ).</p>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>CCDR   AMAL   Municípios   Operadores de TP   Operadores turísticos</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o número de sistemas de transporte integrados na plataforma e o número total de sistemas de transporte existentes na região do Algarve</li> <li>• Nº funcionalidades da plataforma</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Números de utilizadores da plataforma, por tipo (residente, trabalhador / estudante, turista)</li> </ul>

Proposta 13.1. Criar uma plataforma que agregue informação sobre a mobilidade e o turismo

Exemplos de MaaS:



MaaS de Helsinkia. Fonte: themayor.eu



MaaS da Renfe (Espanha). Fonte: blog.renfe.com

A smart way to get around the city

> Access all the mobility offer

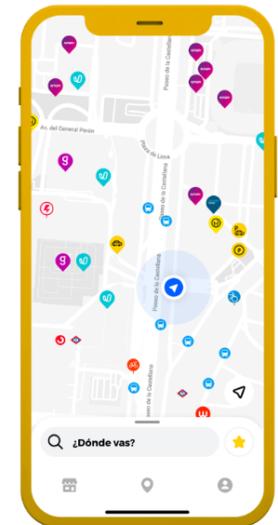
Both shared vehicles and public transport. Eco-friendly options also included.

Compare options

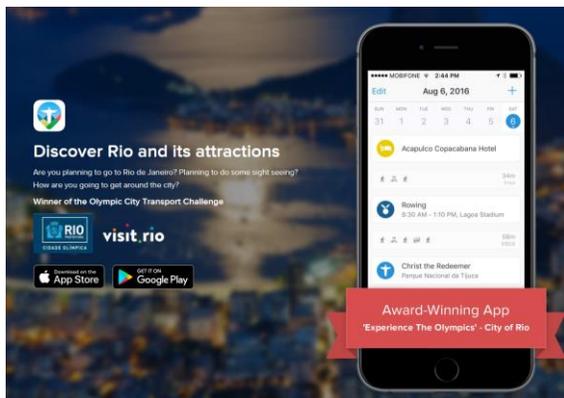
Combine your means of transport and create your route.

Real-time query

All the information for your trips around the city



Plataforma City Trips. Fonte: gocitytrips.com



App de MaaS com opções turísticas. Fonte: skedgo.com

# 13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

## Proposta 13.2. Integrar percursos cicláveis e divulgar locais para aluguer de bicicletas

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"><li>Integrar os percursos cicláveis na região (ciclovias, Eurovelo 1, etc.)</li><li>Divulgar locais para aluguer de bicicletas</li><li>Integrar funcionalidade para bicicletas partilhadas (desenvolvido na Proposta 13.1)</li></ul>
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de TP
Nível de investimento	€ ○ ○
Capacidade de implementação pela região	Elevada
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Existência desta funcionalidade na plataforma MaaS (S/N)</li><li>Nº quilómetros de percurso integrados na plataforma</li></ul> <b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Nº de utilizadores da plataforma</li><li>% de turistas de realizam deslocações em bicicleta</li></ul>



## 13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

### Proposta 13.3. Disponibilizar informação em tempo real sobre atrasos do transporte público, disrupções e alternativas

Descrição da proposta	Disponibilizar informação em tempo real sobre atrasos do TP, disrupções e alternativas, para que o utilizador possa planear um modo de transporte alternativo. Esta medida visa melhorar a confiança no sistema de transportes na região.	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Existência desta funcionalidade na plataforma MaaS (S/N)</li><li>Rácio entre o número de sistemas de TP integrados na plataforma e o número total de sistemas de TP existentes na região do Algarve</li></ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>Nº de utilizadores da plataforma</li><li>% de turistas que utiliza o TP</li></ul>

Proposta 13.3. Disponibilizar informação em tempo real sobre atrasos do transporte público, interrupções e alternativas

Exemplos de boas práticas:

## Status updates

The screenshot shows the Transport for London website interface. At the top, there are navigation tabs for 'Tube, Overground, Elizabeth line, DLR & Tram', 'Buses', 'Traffic', 'River Bus', 'IFS Cloud Cable Car', and 'National Rail'. Below these are filters for 'Now 17:39', 'This weekend', and 'Future date'. A search bar contains the text '38 towards Victoria' with a 'Go' button. Below the search bar, it says 'Showing disruptions on route 38 towards Lea Bridge Roundabout' and provides a 'Clear route' link. A yellow alert box with a warning icon contains the text: 'Status alert for route 38. BLOOMSBURY WAY, WCI: Routes 19 38 55 NI9 N38 N41 N55 are on diversion westbound via Drake Street, Procter Street, High Holborn, and New Oxford Street until 23:00 on Friday 16 December due to gas works. Buses are missing the stops Bloomsbury Square and Museum Street.' Below the alert is a 'Major works & events' section with a right-pointing arrow. At the bottom left, there is an 'Email updates' section with a blue envelope icon, the text 'Email updates', and 'Customer updates and advanced warning of weekend closures and planned works', followed by a 'Register' button. The main part of the screenshot is a map of London with a red line indicating the route of bus 38. The map shows various districts including Islington, Hackney, and Marylebone. At the bottom of the map, there is a footer with 'Dados do mapa ©2022' and 'Termos de Uso | Informar erro no mapa'.

Transport for London status update.  
Fonte: Transport for London

13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

Proposta 13.4. Disponibilizar informação sobre oferta de estacionamento

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilizar informação em tempo real sobre a oferta de lugares de estacionamento, tanto para automóveis como para bicicletas</li> <li>• Possibilidade de realizar o pagamento do estacionamento automóvel com recurso a App (plataforma MaaS e/ou integração de plataformas já existentes – e.g: Via Verde Estacionar, telpark, EasyPark, etc...)</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Municípios   Gestores estacionamento</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência desta funcionalidade na plataforma MaaS (S/N)</li> <li>• Nº de lugares de estacionamento automóvel e de bicicleta com informação em tempo real</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de utilizadores da funcionalidade por tipo (residentes, trabalhadores/estudantes ou turistas)</li> <li>• Rácio entre o nº de pagamentos realizados pela plataforma e o nº total de pagamentos de estacionamento realizados</li> </ul>



Ilustração Via Verde Estacionar.  
Fonte: Via Verde



13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

Proposta 13.5. Integrar informação de estabelecimentos turísticos aderentes e funcionalidades de gamificação

Descrição da proposta	Integrar informação de estabelecimentos turísticos e de restauração aderentes ao MaaS turístico, bem como incluir funcionalidades de gamificação, com possibilidades de descontos e acumulação de pontos.	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   RTA   Estabelecimentos comerciais	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Existência desta funcionalidade na plataforma MaaS (S/N)</li> <li>Número de estabelecimentos aderentes ao MaaS</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Número de utilizadores da funcionalidade, por tipo (residentes, trabalhadores/estudantes ou turistas)</li> <li>Valor de descontos concedidos nos estabelecimentos aderentes, por mês</li> </ul>

13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

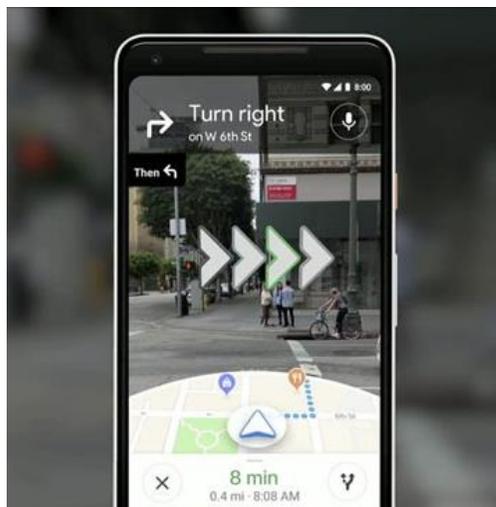
Proposta 13.6. Disponibilizar informação, em tempo real, sobre fluxos pedonais e pontos de conflito, bem como sugestões de zonas de passeio

<p>Descrição da proposta</p>	<p>Introdução de um sistema de <i>wayfinding</i> personalizado, que apoie turistas e residentes na escolha de percursos ou destinos turísticos em modo pedonal, baseados na análise e compreensão da afluência de pessoas nos diferentes locais, contribuindo nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A evitar algumas zonas/percursos muito movimentados durante o dia, ou</li> <li>• Evitando zonas onde as pessoas se possam sentir mais vulneráveis, em especial durante a noite. Devendo integrar funcionalidades de reporte de situações de desconforto (ou de assédio), que permita identificar os locais onde estes ocorrem. Esta solução responde ao desígnio do objetivo operacional “Promover uma mobilidade mais equitativa e inclusiva”.</li> </ul> <p>Este sistema poderá também integrar mapas pedonais para apoiar os turistas a tirar um melhor partido dos passeios a pé, incluindo sugestões de percursos e atrações turísticas a visitar a pé e, simultaneamente, disponibilizar informação, em tempo real, sobre fluxos pedonais e pontos de conflito, que deverá apoiar o turista na escolha dos seus destinos e percursos.</p> <p>Uma vez que esta medida é de difícil generalização a toda a região, propõe-se que a sua implementação ocorra inicialmente em zonas urbanas de maiores dimensões e em destinos turísticos mais procurados.</p>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>CCDR   AMAL   Municípios</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Existência desta funcionalidade na plataforma MaaS (S/N)</li> <li>• Nº quilómetros de percurso integrados na plataforma</li> <li>• Nº de atrações turísticas integradas na plataforma</li> <li>• Nº de áreas urbanas para as quais é disponibilizada informação sobre fluxos pedonais, em tempo real</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de utilizadores da plataforma</li> <li>• Reporte de situações de desconforto ou assédio</li> <li>• % de turistas que se deslocam a pé</li> </ul>

13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço *on-demand* - MaaS turístico

Proposta 13.6. Disponibilizar informação, em tempo real, sobre fluxos pedonais e pontos de conflito, bem como sugestões de zonas de passeio

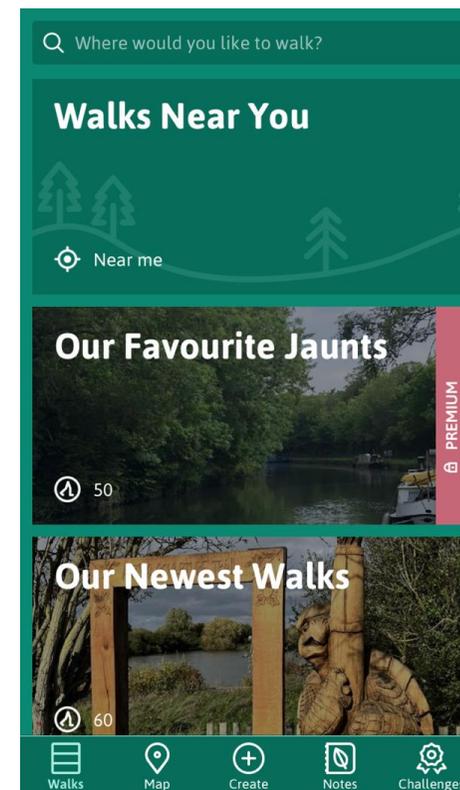
Exemplos de app de *wayfinding*, incluindo sugestões de caminhadas :



Fonte: citywayfinding.com



Fonte: segd.org



Fonte:jauntly.com



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Melhorar a informação ao público sobre a mobilidade na região, com o objetivo de proporcionar um melhor entendimento da mobilidade e fomentar uma utilização mais racional dos modos de transporte
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Melhorar a informação em suporte físico</li> <li>2. Melhorar a informação <i>online</i></li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior entendimento da mobilidade e sistema de transportes na Região</li> <li>• Utilização mais racional do transporte</li> <li>• Aumento da quota modal dos modos alternativos ao transporte individual</li> </ul>

## Proposta

## 14.1. Melhorar a informação em suporte físico

## Descrição da proposta

Melhorar a informação sobre a mobilidade em suporte físico, nomeadamente:

- Disponibilizar horários de todos os serviços de transporte público em todas as paragens, incluindo diagrama de rede com informação sobre os principais locais de interesse, tarifário e possibilidades de intermodalidade
- Disponibilizar painéis de informação dinâmica sobre a oferta de transportes públicos em tempo real nas paragens / estações mais frequentadas
- Disponibilizar informação sobre a disponibilidade de lugares de estacionamento, em painéis localizados nos acessos a pontos turísticos onde se verifica maior pressão ao nível do estacionamento
- Implementar sinalética de encaminhamento na região com informação sobre a acessibilidade às principais centralidades e locais de interesse turístico – criar guia de boas práticas para que a sinalética de encaminhamento faça parte do desenho urbano, seja consistente e legível e que seja mantida em bom estado de conservação.
- Criar sinalética de *wayfinding* com rotas pedonais, em meio urbano, livres de obstáculos para que as pessoas condicionadas na sua mobilidade possam usar o espaço público sem constrangimentos (alinhado com a Proposta 7.2)
- Criar centrais de informação sobre mobilidade, integrada nos postos de turismo e nas interfaces de transporte, onde os turistas possam obter informação sobre os transportes públicos, aluguer de bicicletas, mobilidade partilhada, etc.

## Entidades responsáveis pela implementação

AMAL | Municípios | RTA | Operadores de transporte | Gestores de estacionamento

## Nível de investimento



## Capacidade de implementação pela região

Elevada

## Proposta

## 14.1. Melhorar a informação em suporte físico

## Indicadores de monitorização

## Indicadores de concretização:

- Rácio entre o n.º de paragens de TP com informação sobre a oferta (horários) e o nº total de paragens, por município
- Rácio entre o n.º de interfaces de TP dotados de painéis de informação em tempo real e o nº total de interfaces, por município
- N.º painéis com informação sobre lugares de estacionamento, por município

## Indicadores de resultado:

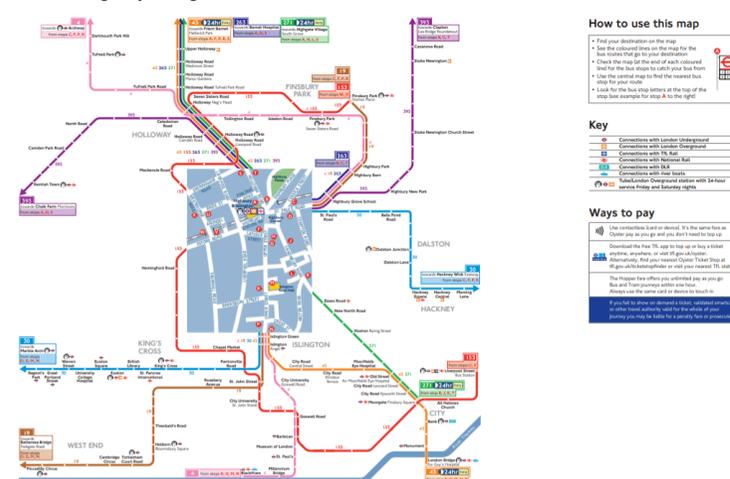
- Nº turistas que procuram informação sobre a mobilidade na região nos centros de mobilidade / postos de turismo
- % turistas que andam a pé, de bicicleta e/ou de transporte público, durante a sua estadia

## Exemplos de boas práticas:



Mapa esquemático de rede de transportes em paragem de autocarro. Fonte: OPT

Buses from Highbury & Islington



Exemplo de conteúdo de *spider map* para paragem de autocarro. Fonte: Transport for London



Exemplo de tecnologia e-paper. Fonte: TechSpot

## Proposta

## 14.1. Melhorar a informação em suporte físico

## Exemplos de boas práticas :



Painel sobre disponibilidade de lugares de estacionamento.  
Fonte: CM Póvoa de Varzim



Metrominuto de Loulé



Sinalética de encaminhamento pedonal e de bicicleta.  
Fonte: Sustrans

## Proposta

14.2. Melhorar a informação *online*

Descrição da proposta	<p>Melhorar a informação online sobre a mobilidade:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobre os tarifários em TP, nos <i>sites</i> dos diversos serviços de TP rodoviário;</li> <li>• Monitorizar os níveis de serviço e a qualidade percebida pelos usuários (turistas, trabalhadores e residentes) e divulgar os resultados - serviços de alta qualidade atraem mais utilizadores para o TP e modos partilhados;</li> <li>• Disponibilizar na página <i>web</i> do Aeroporto, informação sobre a oferta de transportes, com indicação da oferta, horários, preços e locais servidos, assim como a planta de localização das paragens de transporte público, <i>shuttles</i>, táxis / TVDE e parques de estacionamento.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de transporte   Gestores de estacionamento   ANA	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de respostas aos inquéritos de satisfação respondidos por turistas e residentes</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Satisfação geral dos clientes sobre a informação prestada (Nota média de avaliação do nível de satisfação dos turistas)</li> <li>• % de turistas que utilizam o TP</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Realizar campanhas de informação sobre o turismo e mobilidade sustentáveis na região, no sentido de promover o Algarve como um destino turístico focado em proteger os valores naturais e paisagísticos da região e em promover a descarbonização e no combate às alterações climáticas
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Apostar em campanhas de informação turística focadas no turismo sustentável e em opções de mobilidade não baseadas no transporte individual</li> <li>2. Criar selo de estabelecimento turístico promotor da mobilidade sustentável</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumentar a procura turística dos turistas com preocupações ambientais</li> <li>• Aumento da quota modal dos modos alternativos ao transporte individual</li> </ul>

## Proposta

## 15.1. Apostar em campanhas de informação turística focadas no turismo e mobilidade sustentável

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar campanhas de informação turística focadas na oferta de turismo sustentável, com foco nas opções de mobilidade não baseadas no TI</li> <li>Divulgar as opções modais alternativas ao automóvel, com especial destaque nas que são atualmente competitivas em termos de custos e tempos de viagem, quando comparadas com o automóvel.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	RTA   ATA   AMAL   Municípios   Operadores de transporte   Gestores de estacionamento	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nº campanhas realizadas a nível regional</li> <li>Nº campanhas realizadas por município</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Procura de turismo sustentável - ecoturismo</li> <li>% de turistas que utilizam o transporte público, os modos ativos e/ou os modos partilhados</li> </ul>

## Proposta

## 15.2. Criar selo de estabelecimento turístico promotor da mobilidade sustentável

Descrição da proposta	Criar selo de estabelecimento turístico promotor da mobilidade sustentável. Ao nível da mobilidade devem ser valorizados os estabelecimentos que ofereçam serviços de aluguer / empréstimo de bicicletas, tenham opção de estacionamento coberto e seguro para bicicletas, ofereçam pontos de carregamento para veículos elétrico, garantam a acessibilidade pedonal, tenham alternativas de transporte público, transporte partilhado ou, quando estes não existem, proporcionem serviço de transporte aos hóspedes.	
Entidades responsáveis pela implementação	RTA   CCDR   AMAL   Municípios   Estabelecimentos turísticos	
Nível de investimento	€ ○ ○	
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• N.º de estabelecimentos com selo de mobilidade sustentável</li> <li>• N.º de estabelecimentos que oferecem serviços de aluguer / empréstimo de bicicletas</li> <li>• N.º de estabelecimentos que disponibilizam estacionamento para bicicletas</li> <li>• N.º estabelecimentos que ofereçam alternativas de transporte público ou serviços de transporte aos hóspedes</li> <li>• N.º de estabelecimentos com postos de carregamento elétrico</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura de turismo sustentável - ecoturismo</li> <li>• % turistas que se deslocam em transporte público, em modos ativos e/ou em modos partilhados, durante a sua estadia</li> </ul>  <p>Rede de alojamentos turísticos sustentáveis - EcoBnB. Fonte: ecobnb.com</p>



COOPERAÇÃO ENTRE O TURISMO E A MOBILIDADE



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Criar condições administrativas para assegurar a cooperação entre as autoridades locais, os operadores de transporte e as empresas de turismo, no sentido de se definirem objetivos integrados para a mobilidade turística e colmatar as lacunas existentes na partilha de informação entre instituições.
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Criar Observatório da mobilidade turística e definir protocolos de partilha de informação</li> <li>2. Desenvolver ações de formação destinadas aos profissionais do turismo</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento da cooperação entre os diversos sectores da região para a definição de estratégias integradas</li> <li>• Maior disseminação da informação sobre mobilidade na região</li> <li>• Aumento da quota modal dos modos de transporte mais sustentáveis</li> </ul>

## Proposta

## 16.1. Criar Observatório da Mobilidade Turística e definir protocolos de partilha de informação

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolver reuniões regulares entre instituições e empresas para definição de programa de trabalho conjunto e acompanhamento do mesmo - Observatório da Mobilidade Turística, que deverá funcionar em estreita articulação com o Observatório para o Turismo Sustentável do Algarve, no sentido de definir uma estratégia conjunta para uma mobilidade turística mais sustentável na região.</li> <li>• Criar protocolos de partilha de informação entre entidades públicas e privadas, no sentido de monitorizar os fluxos turísticos e permitir a definição de políticas integradas para a promoção e governança do sistema urbano. Para tal, propõe-se o desenvolvimento de parcerias com os operadores turísticos e instituições ligadas ao turismo na região.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   AMAL   RTA   Universidade do Algarve   Municípios   Operadores turísticos   Operadores TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de reuniões realizadas por ano</li> <li>• Rácio entre o n.º de parcerias e o nº de protocolos estabelecido</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grau de cumprimento das ações definidas</li> <li>• N.º de relatórios de monitorização e newsletters produzidos por ano</li> </ul>

## Proposta

## 16.2. Criar protocolos de partilha de informação

Descrição da proposta	Criar protocolos de partilha de informação entre entidades públicas e privadas, no sentido de monitorizar os fluxos turísticos e permitir a definição de políticas integradas para a promoção e governança do sistema urbano. Para tal, propõe-se o desenvolvimento de parcerias com os operadores turísticos e instituições ligadas ao turismo na região	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   AMAL   RTA   Universidade do Algarve   Municípios   Operadores turísticos   Operadores TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rácio entre o n.º de parcerias e o n.º de protocolos estabelecido</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Grau de cumprimento das ações definidas</li> </ul>

## Proposta

## 16.3. Desenvolver ações de formação destinadas aos profissionais do turismo

Descrição da proposta	<p>Entendendo-se que a experiência pessoal é a melhor base para o aconselhamento e transferência de informação, propõe-se o desenvolvimentos de ações de formação e sensibilização destinados aos profissionais do turismo que tenham contacto direto com os turistas (e.g. funcionários dos posto de turismo, recepcionistas de alojamentos turísticos e de operadores turísticos, etc.), para formação sobre as opções modais existentes na região e a consciencialização sobre mobilidade turística sustentável.</p> <p>Para tal, propõe-se o desenvolvimento de parcerias com os operadores turísticos e instituições ligadas ao turismo na região</p>	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   AMAL   RTA   Universidade do Algarve   Municípios   Operadores turísticos   Operadores TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de formações ministradas</li> <li>• Nº de parcerias</li> <li>• Rácio entre o número de formandos e o total de pessoal ao serviço nas atividades selecionadas para formação</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nível de satisfação dos turistas com a informação disponibilizada</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Melhorar a cooperação entre entidades, no sentido de incluir a mobilidade sustentável no planeamento dos eventos na região e contribuir para uma maior organização do sistemas de transportes para acesso aos locais dos eventos no Algarve, com o objetivo de promover a utilização dos transportes coletivos em detrimento do automóvel.
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Criar regulamento / guia de boas práticas para organização do sistema de transportes para eventos</li> <li>2. Planear opções de mobilidade não baseadas no transporte individual em eventos de maior dimensão</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor organização do sistemas de transportes para acesso aos locais dos eventos na região</li> <li>• Melhor difusão da informação sobre as alternativas de transporte</li> <li>• Redução da pressão da circulação e estacionamento automóvel</li> </ul>

## Proposta

## 17.1. Criar regulamento / guia de boas práticas para organização do sistema de transportes para eventos

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar regulamento / guia de boas práticas que estabeleça um conjunto de regras a cumprir no que diz respeito à circulação e estacionamento de veículos automóveis na proximidade dos locais de evento, opções de transporte público ou organizado (ocasional), assim como acessibilidade em modos ativos</li> <li>• Estas regras devem ser definidas em função da dimensão do evento (procura esperada), da época do ano e localização, de modo a terem em conta os riscos e os potenciais problemas causados em termos de proteção civil, acessibilidade e "disrupção da normalidade local"</li> <li>• Criar a figura do coordenador de eventos no seio da AMAL, o qual será o ponto de contacto / articulação entre os responsáveis de mobilidade, do turismo na região, e as autarquias locais.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Entidades organizadoras dos eventos	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o n.º de municípios que desenvolveram guias de boas práticas e o n.º total de municípios</li> <li>• Rácio entre o n.º de eventos que seguem as boas práticas definidas e o n.º total de eventos, por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura dos transportes coletivos organizados para os eventos</li> <li>• % turistas que utilizam o TP e os modos ativos na sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 17.2. Planear opções de mobilidade não baseada no transporte individual em eventos de maior dimensão

Descrição da proposta	<p>Disponibilizar e divulgar opções de mobilidade não baseadas no transporte individual em eventos de maior dimensão, nomeadamente através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estabelecimento de parcerias com os operadores de transporte público para reforço de horários ou criação de circuitos especiais ou de transporte organizado a partir de interfaces de transporte público mais próximos</li> <li>• Criar estacionamento dissuasor (e.g. aproveitando o estacionamento em supermercados, centros comerciais, etc.), articulado com o TP ou organizando serviços de <i>shuttle</i>, bem como com os modos ativos (para distâncias mais curtas)</li> <li>• Criar condições para a opções dos modos ativos na deslocação para os eventos, quer na colocação de bicicletários seguros (e.g. portáteis) junto aos eventos, como no planeamento de rotas seguras para que os visitantes possam caminhar ou andar de bicicleta.</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios   Entidades organizadoras dos eventos	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rácio entre o n.º de parcerias estabelecidas e o n.º total de operadores de transporte público</li> <li>• N.º lugares de estacionamento dissuasor articulado com outros modos de transporte/ 1000 visitantes</li> <li>• N.º lugares de estacionamento bicicletas e trotinetes/ 1000 visitantes</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura dos transportes coletivos organizados para os eventos</li> <li>• % turistas que utilizam o TP e os modos ativos na sua estadia</li> </ul>

## Proposta

## 17.2. Planear opções de mobilidade não baseada no transporte individual em eventos de maior dimensão

## Exemplos de boas práticas:



Divulgação de horários de TP para o Festival de Musicas do Mundo (Porto Covo, Sines)



Estacionamento dissuasor em centro comercial para o Nos Alive.  
Fonte: Nos Alive



Reforço da Fertagus para o Super Bock Super Rock.  
Fonte: Super Bock Super Rock

## COMO CHEGAR

No Andanças, a mobilidade dos participantes tem um enorme impacto ambiental. Incentivamos que preparem a vossa viagem com antecedência e a considerarem as diferentes opções de transporte, privilegiando as menos poluentes.



AUTOCARRO com 25% de desconto    RODOVIAÁRIA DO ALENTEJO    PEDALANÇAS    BOLEIA    CARRO

Informação sobre os modos de transporte de acesso ao festival Andanças. Fonte: <http://www.andancas.net/>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Combinar diferentes produtos numa oferta integrada de mobilidade e turismo, contribuindo para a valorização do produto turístico, minimizando os seus impactos na mobilidade e tornando a experiência mais inclusiva
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Integrar o transporte público como parte da experiência turística</li> <li>2. Criar experiências turísticas combinando os produtos existentes com os modos ativos</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Maior utilização do transporte público por parte dos turistas</li> <li>• Alterações nos padrões de mobilidade dos turistas para modos mais sustentáveis, nomeadamente, para os modos ativos</li> <li>• Aumento da procura pelo ecoturismo e turismo sustentável</li> <li>• Redução da pressão provocada pela circulação e estacionamento automóvel</li> </ul>

## Proposta

## 18.1. Integrar o transporte público como parte da experiência turística

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar pacotes turísticos que combinem entradas para as atrações turísticas na região, combinadas com os transporte públicos (comboio + autocarro + barco)</li> <li>• Criar descontos nas atrações turísticas para quem se desloca em TP</li> <li>• Criar audioguias sobre a região e colocar códigos QR para acesso aos mesmos nos TP e nos percursos pedonais ou cicláveis (pode integrar também o sistemas de MaaS turístico – Proposta 13.2)</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   RTA   Operadores turísticos   Operadores TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº pacotes turísticos criados</li> <li>• Nº atrações turísticas com descontos</li> <li>• Nº de pontos turísticos e/ou de interesse incluídos nos audioguias</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº bilhetes combinados de transporte público vendidos, (trimestral e anual)</li> <li>• Nº bilhetes combinados de transporte público e atrações vendidos, por atração (trimestral e anual)</li> <li>• Nº de acessos aos audioguias, por localização (trimestral e anual)</li> </ul>

## Proposta

## 18.1. Integrar o transporte público como parte da experiência turística

## Exemplos de boas práticas:

Let us take you there

# Train & BUS

**BILBAO BIZKAIA**  
be basque

The most sustainable way to get to know our region

There are 16 different routes

7x   
9x 

- Great destinations just a "metro" from Bilbao
- Visit the coast by rail
- Trips for enjoying a beautiful green landscape
- Programme your origin and destination exactly

**Train & BUS**

## Route 1: Uribe

### The coastal charm of the rural world

Bilbao is not your typical coastal town. It is a town open to the sea with the biggest beach in Bizkaia, defined by stately mansions and summer villas intermingled with the traditional rural interior. An exceptional and perfect combination offered by a quiet, friendly town, with a variety of landscapes and extraordinary natural beauty. San Juan de Gaztelugatxe awaits us to tell us about concerts and sales.

To reach Bilbao take the A3518 bus run by Bizkaibus from Plaza Moyúa in Bilbao. It runs at hourly intervals on weekdays and two-hourly intervals on holidays. In the summer season, buses run more frequently, leaving every 30 minutes. This is where the longest beach in Bizkaia is, stretching along one kilometre. Open to the sea, it is particularly suitable for water sports such as surfing, water skiing or kayak-surfing, and numerous major national and international championships are held there.

smooth wine, dating back to the end of the 14th century. A visit to the Txakoli Museum (Txakolinguine) offers an explication of the character of the town, whose micro climate, vicinity to the sea and the quality of the land have combined to enhance the production of this wine. At the museum you can find out about the traditional means of preparation and the modern wine-making methods that have been incorporated.

From Bilbao you can reach San Juan de Gaztelugatxe, a real spectacle of nature. The taxi-bus line which links the town with Bermeo every two hours during the day, is a pleasant stroll will fit chapel, but suitable shoe mended. You cross over bridge and climb 241 99 get there, do not forget ring the bell three times wish to keep the bad spiress to attack from bus as Francis Drake, she is luck to the fishermen in their boats turning to the left. Some even say may help to solve piracy. An open sea bed and steep cliffs behind full spot which will turn to other eras.

From Bilbao take the sa turn to Bilbao.

**Bilbao (Pl. Moyúa)**

**A3518 - Bizkaibus**

**Bilbao BIZKAIA**



**Train & BUS**

## BY TRAIN

Get ready to discover Bizkaia and all its hidden corners, its people, its cuisine, its history. You are going to venture into a universe which exists in a small area of land in Euzkadi, a region full of contrasts, with its own ancient identity which gives character to its hospitable people, lovers of good food and sharing it.

We suggest seven trips by train and nine by bus if you like to 'be taken there'. A good way to enjoy some of the suggestions we offer which you will then want to tell the whole world.

**Dongi etorri.**

## BY BUS

**ctb**  
bilakaio garriaio partzuergio  
konosario de transportes de bilakaio

**Bilbao BIZKAIA**  
be basque

**Bilbao**

**metro bilbao**

**euskotren**

**renfe**

**feve**

**Bilbao BIZKAIA**  
be basque

- Route 1: Uribe
- Route 2: Urdaibai
- Route 3: Arteaga/Bird Centre/Laida-Laga
- Route 4: Elantsoze
- Route 5: Lea Artibai
- Route 6: Markina/Ondarroa
- Route 7: Durangaldeia
- Route 8: Zeanuri/Otxandio/Ubide
- Route 9: Nervión

Extratos de brochura turística da província de Biscaia, Espanha

## Proposta

## 18.2. Criar experiências turísticas combinando os produtos existentes com os modos ativos

Descrição da proposta	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Criar experiências turísticas combinando os produtos existentes com os modos ativos: caminhadas ou passeios de bicicleta</li> <li>• Promover os modos ativos como forma de valorização da experiência turística</li> <li>• Criar descontos nas atrações turísticas para quem se desloca em bicicleta</li> <li>• Encorajar os alojamentos turísticos a emprestar bicicletas aos seus hóspedes</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   RTA   Operadores turísticos   Operadores TP	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de bilhetes vendidos relativos a experiências turísticas combinadas com os modos ativos, por trimestre e por ano</li> <li>• Rácio entre o nº de bilhetes vendidos com desconto para quem se desloca em bicicleta e o nº bilhetes totais vendidos</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº bilhetes vendidos relativos a experiências turísticas combinadas com os modos ativos, por trimestre e por ano</li> <li>• Rácio entre o nº de bilhetes vendidos com desconto para quem se desloca em bicicleta e o nº total de bilhetes vendidos</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a articulação entre as diferentes entidades e empresas na organização de serviços de transporte para uma utilização mais eficientes dos transportes coletivos na região
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover estreita colaboração entre os fornecedores de sistemas de mobilidade partilhada e as administrações locais</li> <li>2. Criar uma plataforma de utilização comum para os diferentes <i>shuttles</i> (Alinhado com o OP2)</li> <li>3. Promover articulação entre as autoridades marítimas e portuárias e os operadores de atividades de animação marítimo-turística</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilização mais eficiente dos transportes</li> <li>• Melhores condições para opção por modos partilhados, garantindo maior segurança e conforto</li> <li>• Maior utilização dos modos partilhados</li> </ul>

## Proposta

## 19.1. Promover estreita colaboração entre os fornecedores de sistemas de mobilidade partilhada e as administrações locais

Descrição da proposta	<p>Promover estreita colaboração entre os fornecedores de sistemas de mobilidade partilhada (<i>carsharing, mopedsharing, bicicletas, trotinetes, etc.</i>) e as administrações locais no sentido de se incorporar a mobilidade partilhada no planeamento urbanístico, entre outros, através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento de planos de ação</li> <li>• Dotação/ reserva de lugares de estacionamento</li> <li>• Divulgação de códigos de conduta</li> <li>• Articulação com os restantes modos de transporte</li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	AMAL   Municípios   Operadores de mobilidade partilhada	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nível de concretização das ações decorrentes do plano (rácio entre as ações concretizadas e o total de ações)</li> <li>• Nº lugares de estacionamento reservados para a mobilidade partilhada, por município</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura dos sistemas partilhados por tipo de cliente (residente, trabalhador/estudante/turista), trimestral e anual</li> <li>• % de turistas a utilizar sistemas de mobilidade partilhada</li> </ul>

## Proposta

19.2. Criar uma plataforma de utilização comum para os diferentes *shuttles*

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolidar a rede de <i>transfers</i> em complementaridade com as restantes ofertas de transporte, tornando mais explícitas as opções que estão disponíveis e a forma de aceder a estas</li> <li>• Criar plataforma uma plataforma de utilização comum e voluntária para os diferentes <i>shuttles</i>, de modo a promover a máxima ocupação dos veículos. Esta plataforma (<i>app</i>) deverá permitir aos diferentes operadores turísticos aderentes registarem viagens e rotas, e ao mesmo tempo visualizarem os registos de outros operadores. O objetivo é evitar viagens redundantes dos operadores, que lhes permitirá reduzir custos.</li> <li>• A plataforma deverá permitir identificar troços de viagens redundantes, visualmente, e transmitir um alerta aos operadores e facilitar o contacto entre os operadores através da plataforma.</li> <li>• Complementarmente, poderá ser implementado um sistema de compensação pelos serviços prestados e permitir que estabelecimentos turísticos que não oferecem serviço <i>shuttle</i> aos clientes, o possam fazer através do serviço de transporte de outro operador turístico.</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>AMAL   RTA   Universidade   Operadores turísticos</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ € ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Elevada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº empresas aderentes</li> <li>• Dimensão da frota alocada ao serviço</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº passageiros transportados, com reserva através da plataforma, trimestral e anual</li> <li>• % turistas que usam os serviços de <i>shuttle</i></li> </ul>

## Proposta

## 19.3. Promover articulação entre as autoridades marítimas e portuárias e os operadores de atividades de animação marítimo-turística

<p>Descrição da proposta</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir limites de capacidade para locais de interesse de atividades marítimo-turísticas por parte das entidade competentes</li> <li>• Promover articulação entre as autoridades marítimas e portuárias e os operadores de atividades de animação marítimo-turística para a organização dos passeios marítimo-fluviais na região, respeitando os limites de capacidade de embarcações nos locais mais visitados (e.g. passeios às grutas de Benagil, observação de golfinhos, passeios na Ria Formosa), com o objetivo de tornar a experiência turística mais agradável e mais sustentável</li> </ul>	
<p>Entidades responsáveis pela implementação</p>	<p>Autoridades marítimas e portuárias   Operadores de atividades de animação marítimo-turística   Municípios   ICNF   APA</p>	
<p>Nível de investimento</p>	<p>€ ○ ○</p>	
<p>Capacidade de implementação pela região</p>	<p>Moderada</p>	
<p>Indicadores de monitorização</p>	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de locais de atividades marítimo-turística em que foram definidos limites de capacidade</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura turística destas atividades de animação marítimo-turística</li> <li>• Taxa de ocupação (rácio entre o nº embarcações registadas / nº máximo de embarcações permitidas)</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a cooperação entre os municípios e as autoridades policiais (GNR, PSP, polícia municipal), de modo a reforçar a fiscalização ativa das infrações de trânsito e contrariar a proliferação do estacionamento abusivo.
Propostas para a sua concretização	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Promover a realização de reuniões periódicas entre os municípios e as autoridades responsáveis pela fiscalização das infrações de trânsito</li> <li>2. Criar zonas de fiscalização prioritária</li> </ol>
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diminuição do estacionamento abusivo</li> <li>• Redução das velocidades praticadas pelo veículos motorizados</li> <li>• Melhores condições para os modos ativos, motivando a sua maior utilização</li> <li>• Redução das emissões, motivadas pela redução das velocidades dos veículos motorizados e pela maior utilização dos modos ativos em alternativa aos motorizados.</li> </ul>

## Proposta

## 20.1. Promover a realização de reuniões periódicas entre os municípios e as autoridades responsáveis pela fiscalização

Descrição da proposta	Promover a realização de reuniões periódicas entre os municípios e as autoridades responsáveis pela fiscalização de infrações de trânsito, em que se apresentam os principais indicadores relacionados com as infrações de trânsito e em que se debate a estratégia e ações futuras de fiscalização (e.g.: novas zonas de fiscalização prioritária, alterações de trânsito ou estacionamento, etc...)	
Entidades responsáveis pela implementação	Municípios, PSP, GNR, Polícia Municipal	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Elevada	
Indicadores de monitorização	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de reuniões promovidas, por ano</li> <li>• Nível de concretização das ações definidas (rácio entre o nº ações concretizadas e o número de ações definidas)</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de infrações de trânsito registadas</li> </ul>

## Proposta

## 20.2. Criar zonas de fiscalização prioritária

<b>Descrição da proposta</b>	<p>Criar, em cada município, zonas de fiscalização prioritária com estabelecimento da periodicidade das intervenções de fiscalização (do estacionamento, velocidades praticadas, etc.) em articulação com as autoridades responsáveis (GNR, PSP, polícia municipal ou outras).</p> <p>A eficiência da ação fiscalizadora pode melhorar com a utilização de soluções tecnológicas inovadoras (cada vez mais disseminadas), como a utilização de sistemas de identificação móvel, os quais permitem automaticamente identificar os veículos em transgressão (no caso do estacionamento tarifado) e, eventualmente, processar a respetiva multa ou aviso. Esta ação fiscalizadora deve ser acompanhada por ações de sensibilização.</p>	
<b>Entidades responsáveis pela implementação</b>	Municípios   PSP, GNR, Polícia Municipal	
<b>Nível de investimento</b>		
<b>Capacidade de implementação pela região</b>	Elevada	
<b>Indicadores de monitorização</b>	<b>Indicadores de concretização:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº zonas de fiscalização prioritária</li> <li>• Nº ações de sensibilização desenvolvidas</li> </ul>	<b>Indicadores de resultado:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de infrações de trânsito registadas</li> <li>• % turistas a andar a pé e de bicicleta</li> </ul>



Contribui para os objetivos do PMTRA:



Descrição do objetivo operacional	Promover a cooperação entre os sectores dos transportes e da energia para garantir condições para a aceleração da mobilidade elétrica na região
Propostas para a sua concretização	1. Desenvolver plano para a rede de mobilidade elétrica
Resultados esperados	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor conhecimento das necessidades atuais e futuras</li> <li>• Maior harmonização e interoperabilidade das comunicações carregadores-infraestrutura</li> <li>• Expansão da rede de carregadores no Algarve</li> </ul>

## Proposta

## 21.1. Desenvolver plano para a rede de mobilidade elétrica

Descrição da proposta	<p>Desenvolver um plano para a rede de mobilidade elétrica, no sentido de que a infraestrutura elétrica possa acompanhar a procura, o qual permita:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Definir estratégias para o planeamento da rede de carregadores: compreender as necessidades atuais e futuras, quais as tecnologias mais adequadas, onde colocar os carregadores, necessidades de reforço da rede elétrica. etc.</li> <li>• Garantir harmonização e interoperabilidade das comunicações carregadores-infraestrutura e as implicações na <i>smart grid</i></li> </ul>	
Entidades responsáveis pela implementação	CCDR   AMAL   Municípios   Operadores turísticos   Operadores TP   Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (Mobi.e)	
Nível de investimento		
Capacidade de implementação pela região	Moderada	
Indicadores de monitorização	<p><b>Indicadores de concretização:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº pontos de carregamento elétrico por município</li> <li>• Nº pontos de carregamento elétrico por quilómetro de rede rodoviária</li> </ul>	<p><b>Indicadores de resultado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Taxa média de utilização dos postos de carregamento elétrico</li> <li>• % de turistas que se desloca em automóvel elétrico</li> </ul>

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

As Propostas desenvolvidas no PMTRA encontram-se sintetizadas nas tabelas seguintes, sendo que para cada uma delas, é considerado o horizonte temporal em que podem ser concretizadas, tendo em consideração o seu impacto na mobilidade na Região, o nível de complexidade da sua implementação e o investimento associado.

Neste contexto, foram considerados três horizontes temporais, aos quais estão associados três momentos de implementação das propostas e de necessária avaliação dos objetivos a que este plano se propõe, respetivamente:

- **Curto prazo**, correspondendo ao período 2023-2025, para a implementação de soluções de menor complexidade, mas que possam contribuir para a melhoria da mobilidade na Região
- **Médio prazo**, correspondendo ao período 2026-2028, em que existe já a ambição de se poderem iniciar alguns dos projetos de maior dificuldade de implementação para as entidades da Região do Algarve
- **Longo prazo**, abrangendo o período 2029-2033, no qual serão enquadrados os projetos de maior dificuldade de realização, seja devido ao fôlego de investimento necessário, seja à sua maior complexidade física e/ou tecnológica.

Nas tabelas seguintes são apresentadas os prazos de implementação de cada uma das 63 propostas do PMTRA.

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

		Prazo de implementação		
		Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
<b>OP1</b>	<b>Promover uma maior utilização dos transportes coletivos nas viagens a partir de Lisboa, Porto, Sevilha e Huelva</b>			
1.1	Procurar estabelecer uma rede de serviços Expresso com ligações mais direta no Algarve			
1.2	Aumentar a frequência dos serviços ferroviários que ligam o Algarve a Lisboa e ao Porto			
1.3	Avaliar a viabilidade de uma ligação ferroviária no eixo Faro - Huelva			
1.4	Modernizar a Linha do Algarve e o respetivo material circulante			
<b>OP2</b>	<b>Aumentar a acessibilidade em transportes públicos ao Aeroporto de Faro</b>			
2.1	Expandir a rede Aerobus aos principais polos turísticos do Algarve e melhoria dos serviços existentes			
<b>OP3</b>	<b>Promover uma maior intermodalidade entre modos de transporte e afirmar a rede de interfaces estruturante</b>			
3.1	Construir a Estação Intermodal do Algarve			
3.2	Desenvolver plano de interfaces de transporte para o Algarve			
3.3	Desenvolver uma rede de rent-a-car mais acessível e menos baseada no Aeroporto			
<b>OP4</b>	<b>Reforçar as ligações transfronteiriças de proximidade</b>			
4.1	Construir a ponte Alcoutim - Sanlúcar			
4.2	Construir uma marina fluvial em Alcoutim			
<b>OP5</b>	<b>Promover a mobilidade ativa dos turistas, através da consolidação das redes cicláveis e pedonais</b>			
5.1	Expandir e consolidar as redes cicláveis			
5.2	Promover a qualificação e expansão da rede pedonal			
5.3	Criar novos percursos de natureza e soluções que promovam a preservação do espaço natural			
5.4	Criar sombreamento nos percursos pedonais e cicláveis e espaços naturais			
5.5	Implementar infraestruturas e sistemas de apoio aos modos ativos			

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

		Prazo de implementação		
		Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
<b>OP6</b>	<b>Promover medidas de acalmia de tráfego</b>			
6.1	Implementar medidas físicas para a acalmia do tráfego motorizado			
6.2	Expandir as zonas de coexistência e as zonas pedonais			
6.3	Reduzir os pontos de conflito entre os diferentes modos de transporte			
<b>OP7</b>	<b>Promover uma mobilidade mais equitativa e inclusiva</b>			
7.1	Integrar a mobilidade de género no planeamento urbanístico			
7.2	Integrar no planeamento urbanístico estratégias para pessoas condicionadas na sua mobilidade			
<b>OP8</b>	<b>Melhorar a oferta de transportes públicos existentes, para dar resposta às necessidades específicas dos turistas</b>			
8.1	Capitalizar as beneficiações que estão a ser realizadas na linha ferroviária do Algarve para aumentar o papel estruturante do comboio			
8.2	Criar serviços <i>shuttle</i> que respondam às necessidades dos turistas			
8.3	Ampliar oferta de TPR			
8.4	Implementar um serviço de TPSP no eixo Loulé - Faro - Olhão			
8.5	Qualificar e melhorar a integração das paragens de transporte público no espaço urbano			
8.6	Reforçar e divulgar a oferta de serviços de transporte flexível			
8.7	Promover a intermodalidade na região			
8.8	Requalificar os cais fluviais e criar de condições para acesso a pessoas com mobilidade condicionada			
8.9	Utilizar soluções de telemática para a gestão do transporte público			
<b>OP9</b>	<b>Promover soluções de mobilidade partilhada</b>			
9.1	Implementar um sistema regional de bicicletas com assistência elétrica (pedelec) partilhadas			
9.2	Alargar os sistemas de micromobilidade partilhada na região			
9.3	Implementar sistemas de <i>carsharing/ mopedsharing</i>			

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

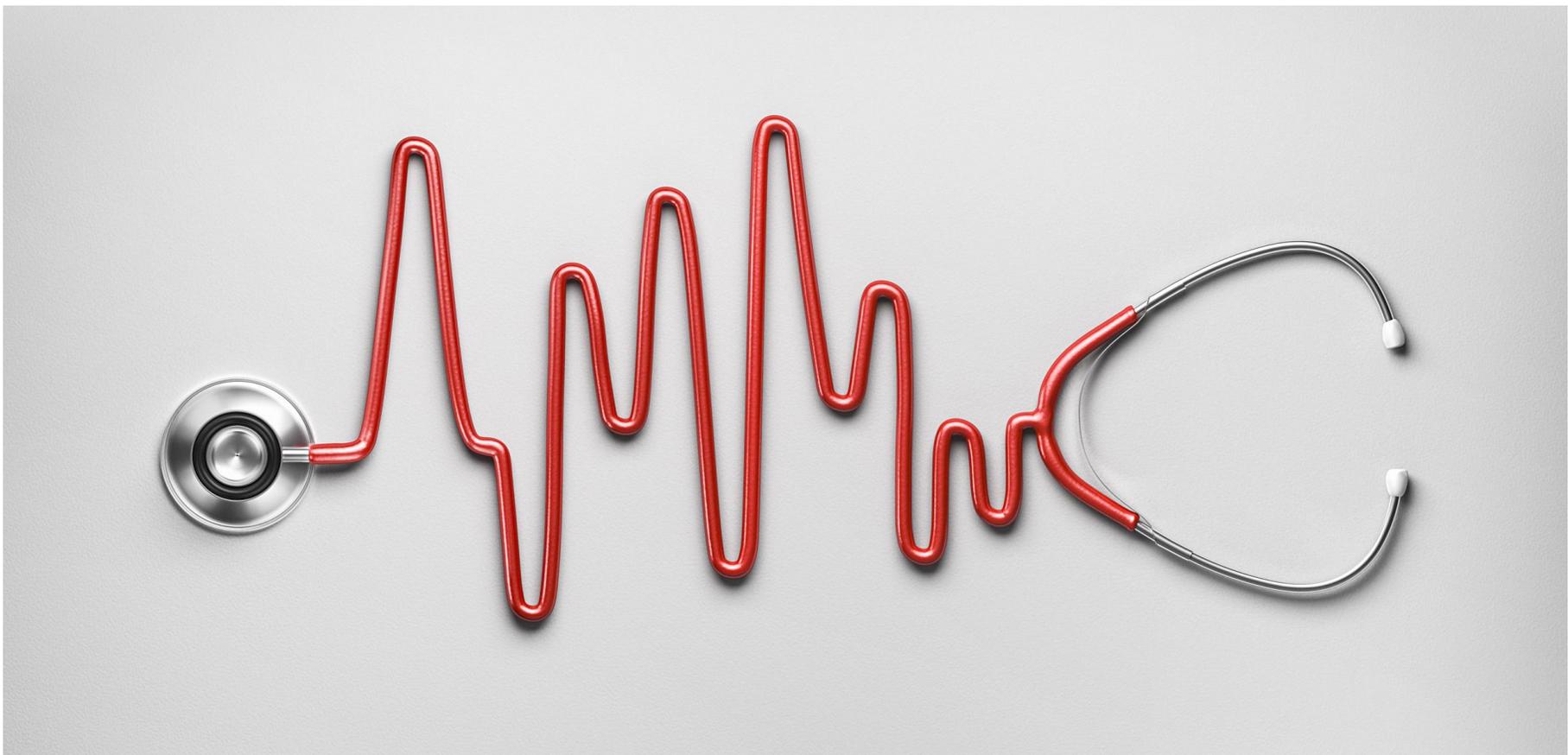
	Prazo de implementação		
	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
<b>OP10 Promover a descarbonização dos transportes na Região</b>			
10.1 Fomentar a descarbonização dos veículos das <i>rent-a-car</i> e das empresas de <i>transfers</i>	■	■	
10.2 Integrar nos próximos contratos de serviço de TPR, frotas eléctricas ou de outras fontes de emissões zero		■	
10.3 Implementar zonas de baixas emissões/ zero emissões	■	■	
10.4 Definir prioridades para a descarbonização dos transportes marítimos e fluviais		■	
<b>OP11 Promover a navegabilidade fluvial na região</b>			
11.1 Criar condições de segurança nos principais rios e albufeiras da região		■	■
<b>OP12 Gerir e regulamentar o estacionamento na região</b>			
12.1 Desenvolver regulamentos para a gestão do estacionamento na região	■		
12.2 Providenciar bolsas de estacionamento dissuasor junto aos principais interfaces de transporte	■	■	
<b>OP13 Integrar todos os serviços de transporte e turismo num só serviço <i>on-demand</i> - MaaS turístico</b>			
13.1 Criar uma plataforma que agregue informação sobre a mobilidade e turismo	■	■	
13.2 Integrar percursos cicláveis e divulgar locais para aluguer de bicicletas		■	■
13.3 Disponibilizar informação em tempo real sobre atrasos do TP, disrupções e alternativas	■	■	
13.4 Disponibilizar informação sobre lugares de estacionamento	■	■	
13.5 Integrar informação de estabelecimentos turísticos aderentes e funcionalidades de gamificação			■
13.6 Disponibilizar informação, em tempo real, sobre fluxos pedonais e pontos de conflito, bem como sugestões de zonas de passeio			■
<b>OP14 Melhorar a informação ao público sobre mobilidade</b>			
14.1 Melhorar a informação em suporte físico	■		
14.2 Melhorar a informação online	■		

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

	Prazo de implementação		
	Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
<b>OP15 Promover o Algarve enquanto destino sustentável</b>			
15.1 Apostar em campanhas de informação turística focadas no turismo e mobilidade sustentável			
15.2 Criar selo de estabelecimento turístico sustentável			
<b>OP16 Criar condições administrativas para assegurar a cooperação entre os diversos sectores</b>			
16.1 Criar Observatório da Mobilidade Turística e definir protocolos de partilha de informação			
16.2 Desenvolver ações de formação destinadas aos profissionais do turismo			
<b>OP17 Planear os eventos da região na ótica de uma mobilidade sustentável</b>			
17.1 Criar regulamento / guia de boas práticas para organização do sistema de transportes para eventos			
17.2 Planear opções de mobilidade não baseadas no transporte individual em eventos de maior dimensão			
<b>OP18 Integrar a mobilidade na experiência turística</b>			
18.1 Integrar o transporte público como parte da experiência turística			
18.2 Criar experiências turísticas combinando os produtos existentes com os modos ativos			
<b>OP19 Promover a articulação entre as entidades públicas e as empresas privadas na organização de serviços de transporte</b>			
19.1 Promover estreita colaboração entre os fornecedores de sistemas de mobilidade partilhada e as administrações locais			
19.2 Criar uma plataforma de utilização comum para os diferentes <i>shuttles</i>			
19.3 Promover articulação entre as autoridades marítimas e portuárias e os operadores de atividades de animação marítimo-turística			

### 6.3 PRAZO DE IMPLEMENTAÇÃO DAS PROPOSTAS DO PMTRA

		Prazo de implementação		
		Curto Prazo	Médio Prazo	Longo Prazo
<b>OP20 Promover a cooperação entre os municípios e as autoridades policiais para o reforço da fiscalização</b>				
20.1	Promover a realização de reuniões periódicas entre os municípios e as autoridades responsáveis pela fiscalização das infrações de trânsito			
20.2	Criar zonas de fiscalização prioritária			
<b>OP21 Promover a cooperação entre os sectores dos transportes e da energia</b>				
21.1	Desenvolver plano para a rede de mobilidade elétrica			



VI | MONITORIZAÇÃO DO PMTRA

## 6. MONITORIZAÇÃO DO PMTRA

A gestão da mobilidade (e a sua compreensão) implica uma atenção continuada sobre a forma como os sistemas evoluem, existindo a necessidade de conhecer os resultados e a pertinência da implementação das propostas estabelecidas nos planos de ação.

Neste contexto, a monitorização destaca-se como “uma ferramenta de acompanhamento, gestão e apoio à decisão” fundamental, que irá não só permitir avaliar os progressos e resultados da implementação do PMTRA, como também identificar desvios e corrigir trajetórias.

A monitorização é um instrumento que torna o plano vivo e com capacidade de se adaptar, sem esperar pela avaliação realizada no âmbito de revisão do plano (que desejavelmente deverá ocorrer ao fim de 10 anos), possibilitando o reforço ou a adaptação de ações que não estejam a ser eficazes ou não estejam a ir ao encontro aos objetivos definidos.

Os principais objetivos desta fase do PMTRA, passam, deste modo, por fornecer à AMAL e aos municípios, ferramentas de: acompanhamento, gestão e apoio à decisão, aprendizagem e melhoria na atuação e comunicação e participação.

Neste sentido, para cada proposta foi elencado um conjunto de indicadores de monitorização que se acompanham as fichas de descrição.

Na tabela da página seguinte apresenta-se a lista dos principais indicadores de monitorização propostos para se avaliar o nível de cumprimento das metas estabelecidas para o PMTRA. Note-se, contudo, que não foi possível estabelecer uma meta quantificável para todos os indicadores selecionados, optando-se nestes casos por apresentar a tendência de evolução desejável.

## 6.1 CUMPRIMENTO DAS METAS PARA AS CHEGADAS E PARTIDAS DO ALGARVE

Indicador	Descritivo e método de cálculo	Ano de referência	Meta 2028	Meta 2033	Unidade análise	Atualiz ação	Modo de obtenção	Fonte
<b>Aumento da quota modal do TP nas chegadas e partidas do aeroporto</b>	Rácio entre o número de passageiros movimentados no Aeroporto que viajam no Aerobus e o nº total de passageiros movimentados no aeroporto		10%	15% - 20%	Aeroporto de Faro		Inquérito no aeroporto	Calculado com base nos resultados do inquérito
<b>Aumento da quota do transportes coletivos</b>	Rácio entre o número de passageiros que se deslocam em comboio para o Algarve e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre	2022	+ 1pp	+ 5pp	Região	Anual	Estatística/ Recolha de dados	CP, CCDR Algarve
	Rácio entre o número de passageiros que se deslocam em Expresso para o Algarve e o número total de passageiros que se deslocam em transporte terrestre		+ 1pp	+ 3pp				CCDR Algarve
<b>Melhorar a segurança rodoviária</b>	N.º de acidentes de viação no acesso ao Algarve (A2, EN2, IC1)		-30 %	-60%			Estatística/ Recolha de dados	ANSR, GNR, PSP
	N.º de vitimas mortais em acidentes de viação no acesso ao Algarve (A2, EN2, IC1)		-30%	-60%				ANSR, GNR, PSP

## 6.2 CUMPRIMENTO DAS METAS PARA A MOBILIDADE NA REGIÃO

Indicador	Descritivo e método de cálculo	Ano de referência	Meta 2028	Meta 2033	Unidade análise	Atualiz ação	Modo de obtenção	Fonte
% de turistas que se deslocam em TPR	% de turistas que utiliza o TPR nas suas viagens no Algarve		10%	15%-20%				
% de turistas que se deslocam em comboio	% de turistas que utiliza o comboio nas suas viagens no Algarve		4% - 5%	6% - 10%				
% de turistas a usar a bicicleta/ trotinete	% de turistas que se desloca de bicicleta no Algarve		8% - 25%	12% - 35%	Região/ Município		Inquérito aos turistas	Calculado com base nos resultados do inquérito
% de turistas a usar a bicicleta/ trotinete	% de turistas que se desloca de trotinete no Algarve	2022	8% - 25%	12% - 35%		Anual		
% de turistas a andar a pé	% de turistas que se desloca a pé no Algarve		35% - 60%	40% - 75%				
Melhorar segurança rodoviária	N.º de acidentes de viação na EN125, EN120, EN122, EN268/ER268, A22		-30%	-60%	Eixo		Estatística/ Recolha de dados	ANSR, GNR, PSP
	N.º de vitimas mortais em acidentes de viação na EN125, EN120, EN122, EN268/ER268, A22		-60%	-60%				
	Nº sinistros com peões		-60%	-60%	Eixo/ Município			
	Nº sinistros com bicicletas/ micromobilidade		-60%	-60%				

## 6.3 INDICADORES DE CONTEXTO

Para além destes indicadores, deverão também ser considerados indicadores de **contexto/conhecimento**, os quais contribuem para a obtenção de informação sobre variáveis que influenciam o sistema de mobilidade turística no Algarve, estando sobretudo relacionados com a evolução da ocupação do território, possibilitando um melhor conhecimento sobre as zonas de geração/atração de viagens, relacionadas quer com o uso turístico, mas também residencial e de concentração de emprego e/ou estudo. A tabela seguinte apresenta os principais indicadores de contexto a serem monitorizados.

Indicador	Objetivo	Unidade de análise	Atualização	Modo de obtenção	Fonte
<b>Nº de dormidas nos empreendimentos turísticos do Algarve</b>	Monitorizar os fluxos turísticos	Município	Anual	Estatística	RTA
<b>Nº de hóspedes nos empreendimentos turísticos do Algarve</b>	Monitorizar os fluxos turísticos	Município	Anual	Estatística	RTA
<b>Movimentos no Aeroporto de Faro</b>	Monitorizar os fluxos turísticos	Aeroporto de Faro	Anual	Estatística	ANA
<b>Nº de alvarás para empreendimentos com fins turísticos</b>	Conhecer as zonas onde desenvolvem novos empreendimentos turísticos	Município	Anual	Estatística	RTA e municípios
<b>População residente</b>	Monitorizar a evolução da população residente	BGRI/ Freguesia	10 anos/ anual	Estatística	INE e municípios
<b>Densidade populacional</b>	Monitorizar as zonas de maior geração de viagens	BGRI	10 anos	Estatística	Censos, INE
<b>Densidade de emprego</b>	Monitorizar as zonas de maior atração de viagens, associadas ao emprego	BGRI	10 anos	Estatística	Censos, INE
<b>Nº de fogos construídos</b>	Monitorizar a intensidade de construção e novas áreas urbanas	Freguesia	Anual	Estatística	INE, municípios
<b>N.º e localização dos equipamentos de ensino, por nível de ensino</b>	Monitorizar as zonas de maior atração de viagens, associadas ao estudo	Freguesia	Anual	Estatística	Municípios
<b>N.º de alunos por estabelecimento de ensino</b>		Freguesia	Anual	Estatística	Municípios

## 6.4 INDICADORES DE CONTEXTO

Indicador	Objetivo	Unidade de análise	Atualização	Modo de obtenção	Fonte
<b>Deslocações por motivos pendulares, por tipologia de viagem</b>	Monitorizar as principais dinâmicas pendulares e a capacidade dos municípios reterem os seus empregados e estudantes	BGRI	10 anos	Estatística	Censos, INE
<b>Taxa de motorização</b>	Monitorizar a disponibilidade para a utilização do automóvel nas deslocações quotidianas	Município	Anual	Estatística	INE, ISP
<b>Vendas de veículos ligeiros de passageiros elétricos</b>	Monitorizar a transição para uma mobilidade elétrica	Região	Anual	Estatística	UVE
<b>Consumo de combustível</b>	Monitorizar o ritmo do processo de descarbonização na região	Município	Anual	Estatística	INE, DGEG



## VII | FONTES DE FINANCIAMENTO

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

Neste capítulo apresentam-se as principais fontes de financiamento que podem ser consideradas para ajudar a viabilizar as propostas do PMTRA.

Procurou-se, também, elencar as principais linhas de financiamento conhecidas, mesmo aquelas que não estão abertas atualmente, mas para as quais se admite que venham a existir novas linhas de financiamento no futuro, ainda que possam incluir alterações na configuração.

Neste contexto, identificam-se as seguintes fontes de financiamento:

### **Independência financeira dos municípios**

Em primeira instância, importa referir a autonomia financeira dos municípios, uma vez que parte das medidas terão de ser inscritas nos orçamentos municipais.

### **Quadro comunitário de apoio**

#### QCA 2014-2020

O período de elegibilidade para este quadro comunitário foi prolongado até 2023, devido à situação de pandemia. Neste contexto, importa ir monitorizando as oportunidades criadas, visto poder ser ainda possível enquadrar algumas das propostas incluídas no PMTRA.

Dentre os 9 eixos prioritários do Programa Operacional Regional do Algarve 2014 - 2020, os eixos mais alinhados com os objetivos deste estudo são:

- Eixo Prioritário 3: Promover a sustentabilidade e eficiência dos recursos, através do objetivo temático 4: Apoiar a mudança para uma economia de baixo teor em carbono (intervenção do FEDER)
- Eixo Prioritário 4: Reforçar a competitividade do território, através do objetivo temático 6: Proteger o ambiente e promover a eficiência de recursos, (intervenção do FEDER)
- Eixo Prioritário 5: Investir no emprego, através do Objetivo Temático 8: Promover a sustentabilidade e a qualidade do emprego e apoiar a mobilidade dos trabalhadores (intervenção do FEDER e do FSE)
- Eixo Prioritário 6: Afirmar a coesão social e territorial, através do Objetivo Temático 9: Promover a inclusão social e combater a pobreza e a discriminação (intervenção do FEDER e do FSE).

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### QCA 2021-2027

A Estratégia Portugal 2030, que consubstancia a visão do governo para a próxima década é o referencial para os vários instrumentos de política, como sejam o Plano de Recuperação e Resiliência e o próximo quadro comunitário de apoio 2021-27 (Portugal 2030).

A programação do Portugal 2030 é feita em torno de cinco objetivos estratégicos da União Europeia: uma Europa mais inteligente (OP1), mais verde (OP2), mais conectada (OP3), mais social (OP4) e mais próxima dos cidadãos (OP5).

As prioridades definidas por este quadro prioritário estão alinhadas com os objetivos do PMTRA, na medida em que os seus eixos de atuação têm enfoque: no transporte flexível; na mobilidade urbana/intermunicipal multimodal sustentável; nas cidades digitais; na provisão de espaços inclusivos e acessíveis; na qualificação de espaço público visando a sua acessibilidade, segurança e inclusão; na estruturação de produtos turísticos com vista à criação de destinos turísticos sustentáveis, combatendo a sazonalidade e fomentando as relações de cooperação transfronteiriça; entre outros.

Este quadro comunitário pode vir a constituir-se como uma importante fonte de financiamento do PMTRA, pelo que se deve ir monitorizando as oportunidades criadas.

O programa prevê para a região do Algarve, um montante de financiamento de 780 M€, através do FEDER e do FSE+, a ser distribuídos maioritariamente em projetos no âmbito das seguintes prioridades\*:

- OP1 (235M€): investimento na inovação, na digitalização, competitividade das empresas e competências para a especialização inteligente, transição industrial e empreendedorismo;
- OP2 (368M€): Acompanhando a emergência climática e incorporando as metas da descarbonização, incluindo o investimento na mobilidade urbana sustentável;
- OP4 (90M€): Apoiando a educação, a igualdade de acesso aos cuidados de saúde, o emprego de qualidade, a formação ao longo da vida e a inclusão social;
- OP5 (72M€): Apoiando estratégias de desenvolvimento a nível local, promotoras de coesão social e territorial, e apoiando o desenvolvimento urbano sustentável, baseado no conceito de interligação de redes, centrada nas necessidades das pessoas.

\*<https://portugal2030.pt/portugal-2030/#programas>, consultado a 11/11/2022

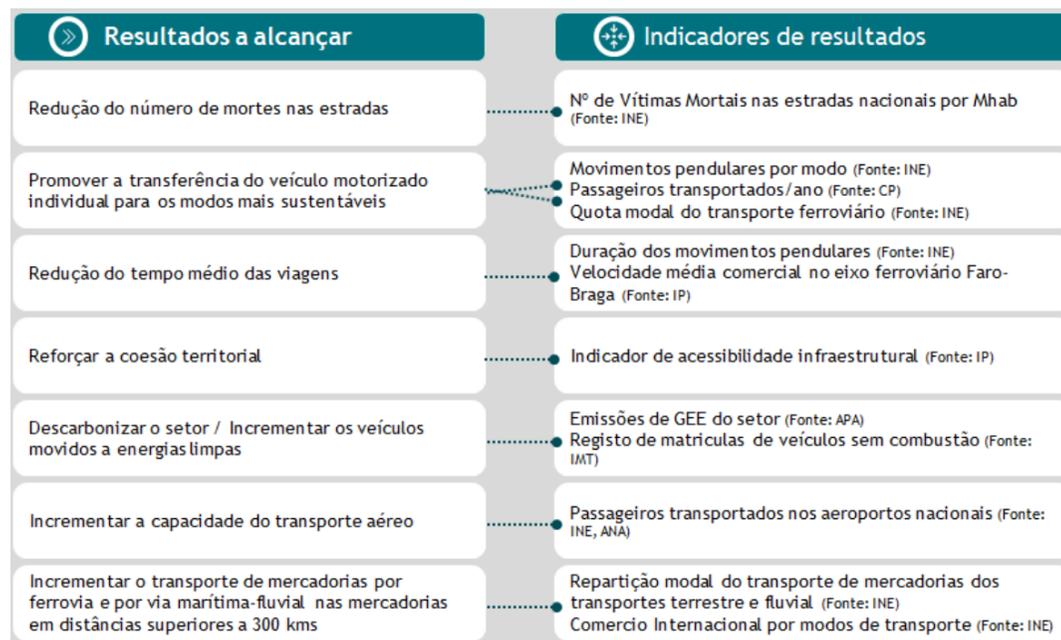
## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030)

O PNI2030 define a estratégia nacional para os investimentos em infraestruturas estruturantes, assentando em 3 objetivos estratégicos:

- **Coesão**, assumindo o reforço da coesão territorial, em particular, através do reforço da conectividade dos territórios, da atividade económica e da valorização do capital natural;
- **Competitividade e Inovação**, aumentando e melhorando as condições infraestruturais do território nacional;
- **Sustentabilidade e Ação Climática**, promovendo a descarbonização da economia e a transição energética, adaptando os territórios às alterações climáticas e garantindo uma maior resiliência das infraestruturas.

Importa ainda reter os resultados a alcançar e os indicadores de resultados definidos no PNI2030 (apresentados na Figura à direita), os quais devem ser tidos em consideração na Estratégia do PMTRA.



Resultados e Indicadores a alcançar pelo PNI2030 .Fonte: PNI 2030

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

Para alcançar tais objetivos dentro da área temática “Transportes e Mobilidade”, foram definidos 5 eixos estratégicos:

- Acessibilidade equitativa, reforçando a rede do sistema de mobilidade no território nacional para promover a equidade de acesso;
- Conectividade alargada, alargando a conectividade externa, reforçando as infraestruturas de conexão internacional e suas ligações intra e intermodais;
- Mobilidade inteligente, promovendo a implementação de soluções inovadoras e de tecnologias de futuro aplicadas ao ecossistema da mobilidade;
- Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica, impulsionando a mobilidade sustentável e contribuir para a descarbonização do setor dos transportes;
- Infraestruturas e equipamentos resilientes, robustecendo as redes existentes, assegurando funcionalidade, desempenho, segurança, flexibilidade e resiliência.

Em função destes eixos estratégicos, foram identificadas as áreas de atuação por subsetor e selecionados programas de investimento.

Destes, destacam-se os programas relativos que mais facilmente podem beneficiar o PMTRA são:

- Mobilidade e Transportes, destacando-se:
  - O desenvolvimento de Sistemas de Transportes Coletivos em cidades de média dimensão;
  - Promoção da Mobilidade Elétrica;
  - Promoção da Rede Nacional da Interconexão Ciclável;
  - Promoção de Soluções Inovadoras e inteligentes de modalidade urbana;
  - Descarbonização dos Transportes Públicos;
  - Promoção da mobilidade flexível, partilhada e conectada a nível nacional;
- Ferrovia, destacando-se a construção da ligação ferroviária ao aeroporto de Faro, a modernização da ligação Lisboa-Algarve, bem como o Programa de Eletrificação e Reforço da Rede Ferroviária Nacional, embora estas intervenções se encontrem fora do âmbito das competências das autoridades locais e regionais do Algarve.

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### Plano de Recuperação e Resiliência (PRR)

O PRR, com um período de execução até 2026, vai implementar um conjunto de reformas e investimentos destinados a repor o crescimento sustentado da economia, após a pandemia.

Este plano, está enquadrado na Estratégia 2030, assentando em três dimensões: resiliência, transição climática e transição digital. Do PRR destacam-se os seguintes investimentos cujos objetivos estão alinhados com os do PMTRA:

- **Investimentos ao nível das infraestruturas**, nomeadamente as ligações transfronteiriças (destacando-se o apoio financeiro para o investimento na Ponte Alcoutim – Sanlúcar de Guadiana já publicitado), e o alargamento da rede de carregamento de veículos elétricos (que poderá ser considerado no âmbito do PMTRA);
- **Acessibilidades 360º** (e.g. programa de intervenção nas vias públicas, atualmente fechado, mas com enquadramento no âmbito do PMTRA).

### Fundo Ambiental

O Fundo Ambiental tem por finalidade apoiar políticas ambientais para a prossecução dos objetivos do desenvolvimento sustentável, contribuindo para o cumprimento dos objetivos e compromissos nacionais e internacionais, designadamente os relativos às alterações climáticas, aos recursos hídricos, aos resíduos e à conservação da natureza e biodiversidade.

O Fundo Ambiental financia entidades, atividades ou projetos que cumpram os seguintes objetivos, destacando-se entre estes os que mais diretamente se relacionam com o âmbito de atuação do PMTRA:

- Mitigação e/ou adaptação das alterações climáticas
- Cooperação na área das alterações climáticas
- Capacitação e sensibilização em matéria ambiental
- Investigação e desenvolvimento em matéria ambiental.

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

Em 2022 foram atribuídos / estão em atribuição os seguintes apoios para a mitigação das alterações climáticas:

- **Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART)**, para assegurar os níveis de oferta nos sistemas de transportes públicos abrangidos pelo PART em 2021
- **Apoios no Setor dos Transportes Públicos de Passageiros, nos encargos com os combustíveis, para empresas do setor (táxi e veículos pesados de passageiros)**, para que o aumento dos preços de combustível não se reflita no aumento dos preços dos títulos de transporte aos utilizadores
- **Incentivos pela introdução no consumo de veículos de emissões nulas (VEM 2022)**, nomeadamente:
  - Veículos ligeiros de passageiros 100% elétricos
  - Logística urbana (veículos ligeiros de mercadorias 100% elétricos e bicicletas de carga, elétricas ou convencionais)
  - Mobilidade ativa ciclável (bicicletas elétricas ou convencionais e motociclos, ciclomotores, triciclos, quadriciclos e outros dispositivos de mobilidade pessoal, elétricos)
  - Carregadores para veículos elétricos em condomínios multifamiliares com ligação à Rede Mobi.E.

- **Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP)** para medidas que envolvam uma ou mais das seguintes tipologias:
  - Criação de novas linhas de serviços de transporte público
  - Aumento da frequência em linhas existentes
  - Prolongamento e, ou, extensão do percurso de linhas existentes para cobertura de novas zonas
  - Criação de serviços de transporte flexível
  - Experiências piloto de novos serviços de transporte coletivo, que visem a promoção de hábitos de mobilidade mais sustentáveis
  - Aumentos de oferta de transportes públicos criados no âmbito do PART de 2019 e 2020
  - Manutenção dos serviços de transporte público essenciais.

Alguns deste apoios podem vir a ser renovados no curto-prazo, pelo que os municípios e autoridades de transporte deverão estar atentos aos avisos de candidatura.

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### Plataforma para transportes mais seguros

A *STP – Road Safety Advisory as hosted by the European Investment Advisory Hub (the Hub)*\* trata-se de uma iniciativa que foi lançada conjuntamente pela Comissão Europeia e o Banco Europeu de Investimento (BEI), em março de 2019, para aconselhamento em matéria de segurança rodoviária.

Esta plataforma presta serviços gratuitos\*\* de consultoria para incentivar a utilização dos fundos e das possibilidades de financiamento disponíveis para projetos que melhorem a segurança rodoviária. Podem recorrer a ela, os países da UE, as entidades públicas e os promotores de projetos públicos e privados, designadamente autoridades rodoviárias nacionais e regionais, autoridades municipais, grandes prestadores de serviços de transporte, proprietários de frotas comerciais e entidades com responsabilidades em matéria de comunicação e aplicação da lei.

Este *hub* pode ajudar os promotores a identificar e aceder às diversas fontes de financiamento, seja através do cofinanciamento por subvenção, seja através de diversos programas europeus. Podem também ser considerados empréstimos de investimento e de estrutura, ou ser considerados empréstimos intermediários.

\*<https://advisory.eib.org/about/initiative-safer-transport-platform.htm>, consultado em 14/11/2022

\*\* Para autoridades públicas nacionais, regionais ou locais.

Incluem-se projetos relacionados com:

- Programas de Segurança Rodoviária considerando toda a rede ou apenas secções ou interseções com elevada sinistralidade. Medidas para redução dos impactes dos acidentes em rotundas, acalmia de tráfego, melhoria de sinalização e de marcações rodoviárias (pinturas), barreiras contra acidentes, vias 2+1 ou a introdução de *forgiving roadsides*. Nas áreas urbanas (mas não só), os investimentos devem melhorar a segurança de peões e ciclistas
- Investimento em veículos mais seguros, em frotas de veículos comerciais, em contratos públicos ou programas de adaptação (por exemplo, sistemas avançados de travagem de emergência, sistemas de deteção de peões e ciclistas, assistência inteligente à velocidade). Podem também ser considerados investimentos em Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) com benefícios para a segurança e eficiência do transporte rodoviário (como tecnologias de comunicação e informação para melhorar a segurança por meio de sistemas integrados de infraestrutura na estrada e de veículos);
- Investimentos direcionados para garantir utilizações mais seguras da estrada, como sejam, sistemas de limite de velocidade variável (VSL) e sistemas de assistência ao motorista, com sistemas automatizados de fiscalização de velocidade (ASE).

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### Fundo para o serviço público de transportes

O Fundo para o Serviço Público de Transportes, do IMT, além de contribuir financeiramente para o funcionamento regular das autoridades de transportes, visa apoiar projetos e ações que contribuam para a capacitação das referidas autoridades de transportes e para a melhoria do sistema de transportes públicos de passageiros. Neste contexto, todos os anos têm sido abertas linhas de financiamento que abrangem ações diversificadas.

Atualmente, encontra-se aberto o apoio à modernização do setor do táxi (para empresas ou associações do setor do táxi), mas em 2021 existiram outras linhas de financiamento que abrangiam também o apoio à promoção de modos complementares de transportes ou à aquisição e instalação de equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas.

### Programa valorizar

Trata-se de um programa do Turismo de Portugal de *apoio ao investimento na promoção da qualificação do destino turístico Portugal cujo objetivo se pauta por dotar os agentes públicos e privados que atuam na área do turismo de um instrumento financeiro que permita potenciar e melhorar a experiência turística.\**

O programa teve linhas de financiamento específicas de onde se destaca, no âmbito da mobilidade, a **linha de apoio ao turismo acessível**, que tem como objetivo apoiar projetos de melhoria da acessibilidade dos espaços públicos com interesse para o turismo e de turismo acessível e inclusivo.

Apesar de as candidaturas a esta linha de financiamento terem sido encerradas em 2017, admite-se que venham a existir novas oportunidades de candidaturas.

\*[http://business.turismodeportugal.pt/pt/Investir/Financiamento/Programas\\_incentivos/Paginas/Valorizar-programa-de-apoio-a-valorizacao-e-qualificacao-do-destino.aspx](http://business.turismodeportugal.pt/pt/Investir/Financiamento/Programas_incentivos/Paginas/Valorizar-programa-de-apoio-a-valorizacao-e-qualificacao-do-destino.aspx)

## 7. FONTES DE FINANCIAMENTO

### Outras fontes de financiamento

Para além destas linhas de financiamento, existem outras fontes que poderão ser consideradas pelos municípios, tais como:

- Mecanismos de **tarifação do estacionamento do transporte individual**, por exemplo através da utilização das receitas dos estacionamento para o financiamento de intervenções no espaço público que melhore as condições para os modos ativos
- **Contribuições dos turistas**: através da afetação de parte da taxa turística municipal ao setor da mobilidade e transportes, nomeadamente revertendo a favor de intervenções que contribuam para uma mobilidade turística mais sustentável
- **Receitas** provenientes dos **transportes públicos** para o financiamento do sistema: tarifas do transporte público (em especial do Aerobus), publicidade a bordo dos veículos, publicidade nas paragens, realização de serviços ocasionais, etc
- **Financiamento voluntário** acordado entre as autoridades locais e os promotores/ investidores no setor do turismo e da habitação.



VIII | CONCLUSÕES

## 8. CONCLUSÕES

O desenvolvimento da estratégia do PMTRA agora apresentada tem como principal objetivo contribuir para **uma mobilidade ambientalmente mais sustentável**, mas que seja também mais **segura, inclusiva, flexível, resiliente e inteligente**, respondendo às expectativas e necessidades dos turistas, dos residentes, dos trabalhadores e dos estudantes no Algarve.

Neste contexto, foram elencados **21 objetivos operacionais** com ênfase nos **transportes coletivos, na mobilidade ativa e/ou partilhada e na opção por soluções que potenciem a existência de emissões reduzidas ou nulas**.

Estes objetivos foram declinados num conjunto alargado de propostas (63), tendo em conta as 4 dimensões que nortearam este estudo. Respetivamente, **chegadas e partidas do Algarve, mobilidade na região, informação e marketing e cooperação entre sectores**.

Com efeito, a **crecente procura**, por um conjunto mais alargado de turistas, **de destinos turísticos** que ofereçam experiências diversificadas e com **qualidade ambiental** é, em si mesma, uma enorme **oportunidade para promover a transição para uma mobilidade mais sustentável no Algarve**.

Da fase de diagnóstico deste plano fica evidente **a escassez de informação quantificada sobre o total de turistas presentes na Região** (existe o total de dormidas em estabelecimentos turísticos, mas estas representam apenas um subconjunto da procura real) **e sobre o que estes fazem na Região e em que modos de transporte**.

No âmbito do PMTRA foram realizados inquéritos à mobilidade dos turistas que frequentam algumas das principais praias, que utilizam o aeroporto, procuram os postos de turismo e utilizam a rede de transportes públicos. Estes inquéritos não são totalmente representativos da realidade, mas deram pistas muito significativas sobre o caminho a seguir, sendo uma das primeiras recomendações do estudo que se aposte num melhor conhecimento da intensidade e necessidades dos turistas, sugerindo-se para tal:

- **Utilizar a análise dos consumos de água ao longo do ano**, de modo a estimar os turistas presentes nas diferentes zonas do Algarve ao longo do ano, e/ou
- **Adquirir a informação que as operadoras de telecomunicações** agregam sobre os seus clientes, o que permite igualmente inferir a procura turística na Região e, simultaneamente, compreender países e região de origem, principais movimentos na região ao longo do dia e zonas de maior concentração;
- **Estabelecer uma rotina de realização de inquéritos aos turistas** apoiada na utilização de ferramentas de produtividade (inquéritos *online*) e na sua disseminação nos postos de turismo, estabelecimentos hoteleiros e canal Horeca para uma maior disseminação.

## 8. CONCLUSÕES

Pelo contrário, a informação sobre a procura de transportes é bastante razoável e terá tendência a melhorar, substancialmente, à medida que se estabeleçam as rotinas de tratamento e análise dos dados que vão passar a estar disponíveis em sede dos novos contratos de transporte público rodoviário.

A existência de uma *App* que sirva as necessidades de informação de turistas (e residentes na Região) poderá ser também um importante instrumento de conhecimento dos padrões de mobilidade e das necessidades sentidas pelos turistas se esta registar a evolução das posições relativas dos seus utilizadores.

Mesmo considerando estas limitações da informação é possível referir que o diagnóstico à mobilidade turística do Algarve evidencia uma **dependência excessiva relativamente ao automóvel**, sendo este facto comum à mobilidade quotidiana dos residentes, trabalhadores e estudantes na região.

Esta dependência do automóvel traduz as **fortes limitações de qualidade e de abrangência das redes de transporte público e de modos ativos** sentidas ao longo de muitas décadas, as quais foram agravadas pelo desinvestimento nos transportes públicos e por uma estratégia de desenvolvimento urbanístico muito pouco orientada para favorecer a utilização dos modos ativos e/ou do transporte público.

Felizmente, no PMTRA demonstrou-se que existem diversos projetos que podem contribuir para uma alteração deste paradigma, sendo que no contexto de um maior equilíbrio modal nas chegadas e partidas à região se preconiza:

- O reforço da oferta ferroviária em serviços Alfa e Intercidades a partir de Lisboa e do Porto, de modo a que a oferta ferroviária possa ser utilizada por um maior número de turistas;
- A reestruturação da oferta dos serviços Expresso, assegurando ligações mais céleres aos diferentes pontos do território algarvio evitando a estratégia de serviço a todas as interfaces no contexto algarvio. Neste processo propõe-se considerar igualmente os serviços Expresso de ligação a Espanha. Caso esta proposta seja concretizada importa divulga-la junto aos potenciais utilizadores porque pode passar a ser bastante competitiva face ao transporte individual;
- Uma melhoria da oferta de transportes públicos que promova as ligações ao Aeroporto, a qual deve favorecer uma maior articulação com o restante território e que não dependa quase em exclusivo do aluguer dos veículos privados. Nesse contexto, o reforço da rede Aerobus e a implementação do corredor de TPSP entre Loulé, Faro e Olhão podem ser indutores desta mudança.

## 8. CONCLUSÕES

No que respeita à melhoria das acessibilidades internas à Região Algarvia destaca-se:

- A contratualização da rede de TP pela AMAL e municípios que asseguram as redes urbanas, bem como os investimentos que têm estão a ser realizados na Linha do Algarve permitem ambicionar uma inversão nas tendências ao nível da repartição modal, mas para que estas sejam efetivas é necessário apostar na **sensibilização e na melhoria da informação dos turistas que visitam esta região**;
- Importa continuar a **apostar na melhoria e densificação da oferta de transporte público** de modo a servir turistas (e residentes), mas também os trabalhadores no setor do turismo e na Horeca;
- A tão necessária afirmação de uma **rede de interfaces de transportes, desejavelmente com a construção de uma estação intermodal de transportes** é outra das ações que beneficiará substancialmente a estratégia de mobilidade sustentável de âmbito turístico (mas não só). Esta deverá promover o acesso à rede de transportes públicos, mas também aos modos de micromobilidade e à oferta de alugueres de veículos (rent-a-car), bem como proporcionar capacidade de estacionamento;
- Importa promover a **qualificação e expansão das redes de modos ativos** (isto é, as redes pedonais e cicláveis), mas também **aumentar as zonas de coexistência e de acalmia de tráfego**, de modo a concorrer para um aumento do sentimento de segurança e para a atratividade destes modos;

- Pode ser conseguida a ampliação dos efeitos destes investimentos, se se promover a **implementação de uma rede de micromobilidade partilhada** de âmbito regional que, em articulação entre si, potenciem o crescimento das viagens nestes modos. Para que tal seja possível, é necessário disseminar a informação sobre a sua existência, recomendando-se para tal a utilização das tecnologias de informação, nomeadamente **potenciar a evolução da app que está a ser desenvolvida para os transportes públicos da região**, a qual se pode constituir como um veículo de comunicação e informação muito relevante e vir a transformar-se numa plataforma MaaS (*Mobility as a Service*);
- Complementarmente, é necessário atuar na organização e qualificação do espaço público, introduzindo **maior disciplina e controlo do estacionamento de acesso público**, sendo que este se pode assumir, simultaneamente, como um instrumento de controlo e fonte de receita para acelerar o processo de qualificação das restantes redes de transportes.

Ficou, igualmente, demonstrado que existem vantagens inequívocas em promover uma maior articulação entre os setores do turismo e da mobilidade, sendo que neste domínio é fundamental promover o desenvolvimento de **plataformas de partilha de informação** e, simultaneamente, existir a vontade das entidades que gerem o setor do turismo e dos transportes de **promover opções sustentáveis de transporte para os diversos eventos que existem na região**.

## 8. CONCLUSÕES

Da mesma forma, importa **acelerar o processo de descarbonização da região**, sendo que para tal se propõe:

- Integrar nos próximos contratos de serviço de TPR, a imposição de **incorporação de veículos de classes de emissões mais exigentes (Euro VI) e de veículos elétricos** ou propulsionados por outras fontes de emissões zero;
- Promover a **descarbonização dos transportes marítimos e fluviais**, quer aqueles que asseguram o transporte regular de passageiros, quer os veículos afetos às atividades marítimo-turísticas;
- Implementar **Zonas de Emissões Reduzidas nas zonas comerciais e turísticas** com maiores densidades de viagens em modos ativos;
- Estabelecer um programa ambicioso para a **expansão da rede de postos de carregamento elétricos** que favoreça a expansão da rede de veículos elétrico na Região;
- A **descarbonização dos veículos dos *rent-a-car* e dos veículos que asseguram os *transfers*.**

Para facilitar a implementação desta estratégia identificaram-se os principais atores envolvidos na sua concretização, o nível de investimento exigido e os objetivos para os quais estas concorrem.

Nem todas as propostas envolvem níveis de investimento muito substanciais e, em muitos casos, passam apenas por uma maior **cooperação entre os diversos atores**.

Outro dos fatores que pode contribuir para aumentar o sucesso desta estratégia passa por fomentar uma maior **divulgação e promoção do sistema de mobilidade da Região**. Com efeito, o desconhecimento da existência dos serviços ou a incapacidade de os utilizar (por exemplo, a dificuldade ou falta de meios e conhecimento para utilizar os sistemas de mobilidade partilhada ou o transporte flexível), constituem barreiras à sua utilização, podendo colocar em causa a viabilidade do serviço.

Neste sentido, é de extrema importância o envolvimento da AMAL, da RTA, dos municípios, das juntas de freguesias, dos operadores de transportes, dos operadores turísticos e dos *media* locais numa **estratégia conjunta de promoção e divulgação** do sistema de mobilidade no Algarve.

O desenvolvimento de **soluções de telemática para transportes - *Intelligent Transport Systems*** pode também ser entendido como uma oportunidade para melhorar a mobilidade atual, podendo contribuir para um maior controlo, otimização e monitorização do sistema de transportes por parte do gestor de rede, assim como para melhorar a informação aos utilizadores do sistema de transportes.

## 8. CONCLUSÕES

Também a **monitorização e avaliação continua das soluções adoptadas e a sua adaptação**, quando necessária, são fatores cruciais para que a transição para uma mobilidade mais sustentável no Algarve seja possível. Para tal, foram listados os principais indicadores a observar aquando da concretização de cada uma das propostas.

Finalmente é de referir que estas propostas não beneficiam apenas os turistas que procuram a Região do Algarve; a sua abrangência permite igualmente melhorar a qualidade de vida dos residentes na Região, e particularmente daqueles que trabalham em atividades económicas relacionadas com o turismo.

Aliás, neste domínio, a importância deste segmento de procura é uma oportunidade única para alavancar um maior equilíbrio na operação dos diversos subsistemas de transporte, porque permite atenuar (ou mesmo eliminar) as reduções de procura sentidas no período do verão na generalidade dos sistemas de transportes do país.



V | ANEXOS



ANEXO I - WORKSHOP PARA A CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NA  
REGIÃO DO ALGARVE

## ANEXO I

Nos tabelas seguintes apresenta-se a informação recolhida nos *workshops* promovidos na fase de caracterização e diagnóstico da mobilidade turística, a qual, naturalmente, se baseia na perspectiva e sensibilidade do interlocutor, estando sujeita a confirmação.

O anexo I organiza-se da seguinte forma:

- Sessão com os municípios: “Olhar para o hoje”- discussão e recolha de informação sobre a situação atual observada no terreno. Organização por município;
- Sessão com os municípios: “Pensar o Futuro” - discussão e recolha de opiniões sobre passos a dar na região e possíveis medidas a tomar. Organização segundo as quatro grandes partes do plano:
  - Chegadas e partidas do Algarve
  - Mobilidade na região
  - Informação e Marketing
  - Cooperação entre os sectores do Turismo e da Mobilidade
- Sessão com outras as partes interessadas.

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – ALBUFEIRA

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inverno: Famílias e séniors, maioritariamente estrangeiros.</li> <li>• Primavera: Famílias, jovens, despedidas de solteiro, maioritariamente estrangeiros.</li> <li>• Verão: Mix de turistas portugueses e estrangeiros.</li> <li>• Outono: Famílias e séniors, maioritariamente estrangeiros.</li> <li>• Festas em Barcos.</li> <li>• Os turistas chegam sobretudo em TI e em avião.</li> </ul>
Golfe	✓	✓	✓	✓	Maioritariamente grupos. Participam em torneios. Não há grande hábito de sair do hotel e do espaço destinado ao golfe.
Turismo Desportivo	✓	✓		✓	
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	Avistamento de golfinhos.
Turismo náutico			✓		Cruzeiros.

**Notas:** Albufeira recebe vários eventos dos quais se destacam: Festival de basketball (+1500 atletas), Cross das Amendoeiras, Ciclismo, OPTO feira de educação (até 12º ano), Dia do município (20/08), Festival Al Buhera, Feira de Caça e Pesca, Santos Populares (freguesias), Festa do Pescador, Festa de Halloween, Feira Medieval.

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – ALCOUTIM

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar	✓	✓			Na praia fluvial existe serviço de bar, refeições e eventos.
Golfe					Existem intenções de projetos de golfe privados.
Meeting Industry & Corporate					Celeiro de ideias – em fase de projeto. Edifício que promove este tipo de reuniões e conferências.
Turismo Natureza	✓			✓	8 percursos pedonais, entres os quais a Via Algarviana, Percurso do contrabando e o Percurso da água. Festival de caminhadas em março (possibilidade de ampliar a outras datas).
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	Rotas e petiscos do Algarve – Alcoutim por enquanto não aderiu Percurso gastronómico – Já ocorreu no passado, de momento não existe.
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>O rio e a paisagem são muito apreciados.</li> <li>Dois moinhos de vento recuperados, para alojamento turístico e observatório astronómico (ainda em execução).</li> </ul>
Turismo de Saúde e Bem estar					Não existem infraestruturas no concelho.
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tirolesa – Embora seja de parte espanhola, a chegada é em Alcoutim.</li> <li>Regatas de vela, provas de canoagem, provas de ciclismo, provas de atletismo, rallys do Algarve.</li> </ul>

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – ALCOUTIM

Produto Turístico					Comentários
Turismo Náutico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"><li>• Empresas privadas a promover passeios no rio.</li><li>• Fornece ofertas para o turismo náutico.</li><li>• Hotel de Alcoutim promove também o turismo náutico.</li><li>• Estação náutica.</li><li>• Está previsto uma nova marina na margem do rio guadiana.</li></ul>
Turismo Cinegético	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"><li>• Vários coutos de caça espalhados pelo concelho, explorados por associação de caça.</li><li>• Expressão muito forte no turismo.</li></ul>

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – FARO

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>No período Outono Inverno também existe procura por parte de estrangeiros.</li> <li>Faro tem pouco turismo português</li> <li>Procura de jovens / individuais</li> <li>Estadias curtas (2 / 3 dias) /city break (estadia de 2 noites)</li> </ul>
Meeting Industry & Corporate		✓		✓	Capacidade instalada para pequenos e médios eventos, congressos organizados principalmente por Universidades (estas atividades irão ter maior incidência na Primavera e Outono)
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	Há pessoas que veem a Faro apenas pela Gastronomia (mas não é consensual) - Eventos: “Rota” de dieta Mediterrânica (Peixe na costa / Carne no interior)
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turistas privilegiam o património e a natureza na Ilha Formosa – 4 Praias na Ilha da Culatra</li> <li>Aldeia de Estói</li> </ul>
Turismo de Saúde e Bem-estar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Está a ser trabalhado este segmento turístico: Hospital Particular do Algarve e Lusíadas.</li> <li>Deslocações em automóvel particular.</li> </ul>
Turismo Náutico	✓	✓	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>Feira -&gt; Projeto Náutico</li> <li>Terminal do Turismo Náutico</li> <li>Rede europeia de Estações Náuticas</li> <li>Centro Náutico na Ilha de Faro</li> <li>Transporte Público na época alta reduz significativamente</li> </ul> <p><b>Nota:</b> Existe um problema de disciplina no turismo náutico, são 7 entidades diferentes</p>

Época do ano / estações:  Inverno

 Primavera

 Verão

 Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – FARO | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
Problemas no fluxo de informação entre entidades.	Existem vários festivais e eventos.	Observa-se um aumento da mobilidade com trotinetas e bicicletas partilhadas.
Carreiras Fluviais -> cada vez mais caras / vai abrir concurso para não haver muita complementaridade com a rede rodoviária	Existe um parque de autocaravanas próximo da cidade com percurso de ciclovia na maior parte do trajeto (p/ famílias, turistas nacionais e turistas estrangeiros) O equipamento é utilizado sobretudo por casais reformados, com mais de 60 anos, estrangeiros (espanhol, francês, alemão), e com poder de compra acima da média.	O modo aéreo é determinante nas chegadas e partidas.
		Existe procura por parte de autocaravanistas em Faro e Albufeira todo o ano.

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – LAGOA

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar		✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Primavera: Famílias na Páscoa e no Carnaval. Turismo nacional, maioritariamente   Verão: Todo o tipo (famílias, grupos, etc..) nacionais e estrangeiros   Outono: turistas estrangeiros e algumas famílias.</li> <li>Parque aquático (entre abril e Outubro).</li> </ul>
Golfe		✓		✓	
Meeting Industry & Corporate	✓	✓	✓	✓	Existem alguns eventos, onde se destaca a Fatacil, Lagoa Wine show e congressos empresariais.
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percursos pedestres - 7 vales suspensos (Promontórios).</li> <li>Ecovia.</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Visitas a adegas (wine experiences maio / junho) e cervejarias artesanais.</li> <li>Mostra de doces conventuais (julho).</li> </ul>
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Festas pascais.</li> <li>Percursos pedestres e caminhadas ao luar (julho e agosto).</li> <li>Espectáculos durante o ano inteiro no auditório municipal.</li> </ul>
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Andebol, Canoagem, Futebol e Triatlo.</li> <li>Estágios internacionais de futebol.</li> <li>Torneio internacional de andebol.</li> </ul>
Turismo Náutico			✓		Visitas a grutas – visitas marítimo-turísticas.

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – LAGOS

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar		✓	✓	✓	Transversal a todas as idades, status social, em família, grupos ou em solitário.
Golfe	✓	✓		✓	-
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	-
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	-
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	-
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	-
Turismo Náutico	✓	✓	✓	✓	Essencialmente classe média alta
Turismo da “NOITE”	✓	✓	✓		Jovens, ficam hospedados em hotéis no Centro, chegam de comboio/autocarro e deslocam-se essencialmente a pé ou de transporte público

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – LOULÉ

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Praias Urbanas com utilização durante todo o ano com predominância entre maio-outubro (famílias)</li> <li>• A Quarteira tem mais turismo nacional</li> </ul>
Golfe	✓		✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Frequentado principalmente por grupos de amigos e famílias;</li> <li>• Deslocam-se sobretudo em transporte individual e através de transfers.</li> </ul>
Meeting Industry & Corporate	✓	✓		✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe em Vilamoura</li> <li>• Utilização de Transporte organizado</li> </ul>
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Via Algarviana</li> <li>• Modo de transporte: Transporte individual (dada a inexistência de oferta de TP); Autocaravanas</li> <li>• São sobretudo famílias e <i>seniors</i>.</li> <li>• Existe um evento associado a este produto turístico – Festival de Caminhadas</li> </ul>
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	Vários eventos associados a este produto turístico: Santos Populares (Quarteira), Boat show, Festa da Mãe Soberana, Festival dos Reis, Carnaval de Loulé
Turismo desportivo	✓	✓		✓	Desportos náuticos em Vilamoura, Futebol e Ténis
Turismo Náutico	✓	✓	✓	✓	Vilamoura: Aluguer de barcos, Pesca

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – MONCHIQUE

Produto turístico					Comentários
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Turismo natureza relacionado com as caminhadas e a bicicleta.</li> <li>A via Algarviana (GR13) é uma rota de grande importância. Existe um dormitório da JF de Marmeleite aberto todo o ano</li> <li>Existem excursões para os dois principais picos da serra de Monchique: Fóia e Picota.</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>O concelho tem um importante património gastronómico.</li> <li>Procura dos restaurantes do município no verão por veraneantes alojados em Portimão.</li> <li>Várias destilarias de Medronho espalhadas pela serra dificilmente acessíveis em TI, havendo a necessidade de um transporte organizado em jeep para aceder a elas.</li> <li>Vários eventos gastronómicos ao longo do ano (e.g: Festa da Castanha de Marmeleite).</li> </ul>
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>O concelho tem um vasto património de artesanato, religioso.</li> <li>Paisagem: miradouros da Picota e Fóia.</li> <li>Eventos culturais em Marmeleite: Casa do Medronho, Festa da Castanha (Outono) e Festa da Descasca do Milho (final do Verão)</li> </ul>
Turismo de Saúde e Bem-estar	✓	✓	✓	✓	<p>Termas das Caldas de Monchique. Em projeto: Termas da Malhada Quente ( Alferce</p> <p><b>Nota (sazonalidade):</b> Os jovens utilizam as termas para lazer na época Primavera-Verão e há uma maior procura para tratamentos por parte de adultos-seniores no Outono-Inverno.</p>
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	<p>Diversos trails (e.g: ALUT – Algarviana Ultra Trail) e provas de BTT durante todo o ano, com menor expressão no verão</p>
Turismo Náutico					<p>Não existe atualmente, mas a albufeira de Odelouca tem boas condições para acolher turismo náutico de águas interiores.</p>

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – MONCHIQUE | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
O concelho não tem parque de Campismo. Fazem falta operadores turísticos no concelho.	O município tem 5 trilhos pedestres sinalizados e 3 em que está a decorrer o processo de sinalização.	Existe uma área de serviço na EN 267, em Alferce, muito utilizada por autocaravanas para pernoitar.
Falta de sinalização de sítios de interesse e parques de merendas. Depois do grande incêndio, alguma da sinalização nunca foi reposta.	Existe um café em Monchique “Bike-Friendly”, que é café e tem estacionamento e serviço de reparação de bicicletas.	Existe uma grande relação entre Monchique e Portimão, nomeadamente de deslocações motivadas com o património gastronómico de Monchique.
Não existem serviços de autocarros expresso no concelho de Monchique. A paragem mais próxima é Portimão e a partir daí é possível aceder através do transporte público VAMUS (6 autocarros / dia / sentido nos dias úteis todo o ano e 7 em período escolar, 4 sábados e domingos). O serviço Portimão – Monchique funciona bem.		Os miradouros da Fóia e da Picota são acessíveis por TI e por excursões. Um serviço de TP entre Monchique e a Fóia foi em tempos equacionado, mas nunca veio a ser implementado.
Não existe TP de ligação à Ferrovia em Silves. O serviço de TP público existente para o lado oriental liga Monchique a Alferce, com uma frequência muito baixa (2 carreiras diárias)		
A ligação VAMUS Monchique – Marmeleite também tem uma frequência muito reduzida e não existe ligação ao concelho de Aljezur.		

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – MONCHIQUE | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
<p>Há a necessidade de transfers para levar as pessoas aos locais de interesse.</p>		
<p>Existe uma grande dificuldade de estacionamento no centro de Monchique, sobretudo depois do encerramento do parque subterrâneo devido a incêndio. Existem pessoas que trabalham em Portimão e utilizam o autocarro para se deslocar que estacionam o dia todo, e que “roubam” lugares para estacionamento de curta e média duração. O estacionamento no centro de Monchique é gratuito.</p>		
<p>Faz falta uma ciclovia Monchique-Portimão ao longo da EN266, até como forma de alimentar a via Algarviana.</p>		
<p>Faz falta um Rent-a-Car em Monchique.</p>		
<p>A noroeste do concelho a estrada municipal paralela ao rio Seixe, à entrada do concelho de Aljezur é terra batida. A beneficiação dessa estrada até ao Rogil, no concelho de Aljezur seria uma mais-valia.</p>		

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – OLHÃO

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar		✓	✓	✓	Ilha da Armona e da Fuzeta, sobretudo de Maio a Outubro.
Meeting Industry & Corporate	✓	✓	✓	✓	Real Marina, sobretudo nacional ao longo do ano.
Turismo Natureza		✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird watching</li> <li>• Parque natural das salinas (Porto da Fuzeta)</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos		✓	✓	✓	Restaurantes muito procurados
Touring Cultural e Paisagístico		✓	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Touring Náutico</li> <li>• Salinas de Nécton</li> </ul>
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pesca, na Fuzeta</li> <li>• Windsurf e Kitesurf</li> </ul>
Turismo Náutico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Avistamento de golfinhos</li> <li>• Barcos casa</li> </ul>
Arquitetura e Património					<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baixa de Olhão, arquitetura cubista / Fuzeta</li> </ul>
Caravanismo		✓		✓	-

Época do ano / estações:  Inverno

 Primavera

 Verão

 Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – SÃO BRÁS DE ALPORTEL

Produto turístico					Comentários
Turismo Gastronómico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>Muita procura por parte de estrangeiros dos restaurantes do concelho, sobretudo para jantar.</li> <li>Eventos gastronómicos no concelho: Feira da Serra, Festa da Aleluia</li> </ul>
Turismo Natureza	✓	✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>Percursos realizados para observação de pássaros (Transporte organizado pelos operadores turísticos).</li> <li>Área de rede natura – Museu da Cortiça</li> </ul>
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	Eventos downhill – concursos nacionais e internacionais

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – SÃO BRÁS DE ALPORTEL | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
Falta de informação dos turistas na serra em termos de problemas de proteção civil. Canal da EN2 – Grande canal de turistas.	Abertura recente de 2 parques de autocaravanas no concelho.	Os turistas chegam sobretudo de carro e viagens organizadas.
		Ao nível do Alojamento local, não existe informação sobre a mobilidade.
		Viagens organizadas vindas também de Espanha.
		Existem vários eventos na região.

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – SILVES

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar		✓	✓		
Golfe		✓		✓	-
Meeting Industry & Corporate					Pouca expressão.
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	Percursos pedestres, Bicicleta e geocaching sobretudo na serra e barrocal.
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	Em fevereiro existe a mostra “Silves capital da laranja”. De Outubro a Maio há o “Jazz nas adegas”.
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	
Turismo de Saúde e Bem-estar					
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	
Turismo Náutico			✓		Visitas a grutas – vistas marítimo-turísticas.
Turismo Industrial					Visitas a produtores de citrinos e vinhos ao longo de todo o ano.

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – TAVIRA

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura turística sobretudo no período de verão.</li> <li>• As praias da Ilha de Tavira e Cabanas de Tavira são acessíveis apenas de barco.</li> <li>• Praia do Barril – Acesso pedonal e comboio turístico.</li> </ul>
Golfe				✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Média de idades superior a 50 anos</li> <li>• Elevado poder de compra</li> <li>• Com ligação à Gastronomia e Vinho e ao turismo náutico (suecos/alemães/britânicos)</li> </ul>
Meeting Industry & Corporate					Pouco ou nada expressivo
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Percurso via Algarviana</li> <li>• Percursos Barril e ilha de Tavira</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vários eventos gastronómicos ao longo do ano: Festival gastronomia mar (Primavera), Feira da dieta mediterrânica (Verão), Verão em Tavira, Festival de Gastronomia Serrana (Inverno)</li> <li>• Famílias com mais de 35 anos</li> </ul>
Touring Cultural e Paisagístico		✓			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Serões de primavera</li> </ul>
Turismo desportivo		✓		✓	Algarve Bike Challenge (BTT), Grafondo (BTT)
Turismo Náutico		✓	✓		Visitas / Trajetos para as Ilhas Tavira e Cabanas

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – TAVIRA | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
	<p>Existe um parque de autocaravanas próximo da cidade com percurso de ciclovia na maior parte do trajeto (p/ famílias, turistas nacionais e turistas estrangeiros)</p> <p>O equipamento é utilizado sobretudo por casais reformados, com mais de 60 anos, estrangeiros (espanhol, francês, alemão), e com poder de compra acima da média.</p>	

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – VILA DO BISPO

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar			✓		Procura de turistas “mais tradicionais (famílias)”, sobretudo portugueses e espanhóis, que se deslocam maioritariamente de carro. Os turistas de outros países, normalmente, alugam carro no aeroporto.
Golfe					-
Meeting Industry & Corporate					Não é relevante.
Turismo Natureza	✓			✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concelho inserido no parque natural do sudoeste alentejano e costa Vicentina - Atividades de avistamento de aves (birdwatching) com muita expressão, sobretudo, em Sagres.</li> <li>• Festival das aves no Outono (avistamento de aves)</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos			✓	✓	O peixe e o marisco são atrações do concelho, sobretudo em Sagres.
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vila do Bispo é a região com mais concentração de menires do país. Existe muita história arqueológica e mitológica em torno daquela zona que se pensava ser “o fim do mundo”</li> <li>• Fortaleza de Sagres.</li> <li>• Assistir ao pôr do sol em Sagres</li> </ul>
Turismo de Saúde e Bem-estar					Não existem infraestruturas no concelho
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	
Turismo Náutico					

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – VILA DO BISPO | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
Ausência de TP	Existem vários transferes de Faro (do aeroporto)	A CM e outras entidades estão a tentar ligar as rotas Algarvianas e a da Costa Vicentina
Horários não correspondem às necessidades dos trabalhadores.	Vários serviços da Flixbus	Atualmente muita da sazonalidade turística está esbatida ao longo do ano
Falta de informação sobre TP (No centro cultural chegam muitas pessoas a perguntar pelos horários dos autocarros)	Rede Expressos – Só vai até Lagos, mas existe uma ligação de Lagos pela Frota Azul	
Problemas de ligação com Aljezur em TP	Martinhal tem um serviço de partilhas de bicicletas	
Crianças (adolescentes) em estágio até julho (nos canais HORECA) não têm oferta de TP fora do período escolar	Na rede VAMUS existem algumas carreiras onde se podem levar as bicicletas (sem ser necessário desmontar)	
Muita pressão de estacionamento nas praias		

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Produto turístico					Comentários
Sol e Mar		✓	✓		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procura de turistas portugueses e espanhóis (Andaluzia). As famílias chegam sobretudo de carro.</li> <li>• Os Estrangeiros chegam de avião e depois vêm para VRSA de Uber ou nos transferes dos hotéis.</li> </ul>
Golfe	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sobretudo estrangeiros. Ocasionalmente saem, mas a maior parte do tempo ficam no espaço/resort de Golfe.</li> </ul>
Meeting Industry & Corporate	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existiu recentemente um encontro das associações de juventude.</li> </ul>
Turismo Natureza	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Passadiços de frente de mar de monte gordo (mas os passadiços trazem problemas de manutenção).</li> <li>• Observação de aves no Sapal (flamingos, camaleão). Na mata existem Lages com pontos de observação de aves.</li> <li>• Percursos a pé ou bicicleta ao longo da via «Algarviana».</li> <li>• Cacela é riquíssima em vestígios fósseis e arqueológicos».</li> </ul>
Gastronomia e Vinhos	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zona de Cacela e Fábrica são procuradas pela gastronomia e VRSA é procurado pelas conquilhas.</li> <li>• Procura de restaurantes para almoçar por parte de espanhóis todo o ano.</li> </ul>
Touring Cultural e Paisagístico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Já existiu um circuito proposto pela Região de Turismo.</li> <li>• Ausência de mapa com pontos notáveis.</li> <li>• Pouco expressivo.</li> </ul>

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Produto turístico				 Comentários	
Turismo desportivo	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VRSA tem dos melhores complexos desportivos e tem articulação com a mata nacional.</li> <li>• Não há orçamento para fazer a expansão/terminar o complexo desportivo.</li> <li>• VRSA tem maior disponibilidade para se deslocar de bicicleta.</li> <li>• Mata nacional com rede de percursos – Ecovia e Eurovelo.</li> <li>• 25% dos residentes praticam desporto.</li> <li>• Copa / mundialito na primavera-verão.</li> <li>• Atletismo – atletas vêm estagiar no outono-inverno com frequência.</li> </ul>
Turismo de saúde e bem estar	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Existe a Clínica de VRSA – ligada ao desporto e integrada dentro do complexo desportivo.</li> <li>• Vêm pessoas de outros concelhos vizinhos ao serviço de urgência 24 horas que existe no centro de saúde de VRSA.</li> </ul>
Turismo Náutico	✓	✓	✓	✓	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Subaproveitado - A marina está a entregue a uma associação (pouco dinâmica).</li> <li>• Os passeios no guadiana estão pouco explorados.</li> </ul>

Época do ano / estações:  Inverno  Primavera  Verão  Outono

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS – VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO | OUTRAS OBSERVAÇÕES

Dificuldades	Serviços existentes	Outras observações
<p>Cacela – Tavira / Cacela – Fábrica – passadiços (seria bom fazer passadiços nesta zona para evitar que as pessoa que por ali caminham danifiquem as arribas/dunas e a fauna).</p>		<p>As fábricas de atum foram fechando ao longo dos anos. Já houve um evento turístico relacionado a essas fábricas, mas não voltou a acontecer.</p>
<p>Existe a feira municipal em outubro (uns 4 dias) que coincide com feriado de Espanha » atrai muito turistas espanhóis, mas causa muito problemas de estacionamento e de congestionamento.</p>		

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### CHEGADAS E PARTIDAS DO ALGARVE

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Albufeira	Melhorar a rede ferroviária
Alcoutim	A concretização da Ponte Internacional entre Alcoutim e Sanlúcar de Guadiana tem potencial para criar um circuito turístico transfronteiriço
	Impulsionar a marina fluvial de Alcoutim
	Promover o aeroporto de Beja para a aviação comercial
Aljezur	Não participou
Castro Marim	Não participou
Faro	Aposta no transporte ferroviário, eletrificado e mais rápido
	Deveriam existir mais vôos diretos para Faro durante todo o ano
	Conversão do Cais Comercial de Faro num Porto de águas profundas de forma a receber navios de passageiros
Lagoa	Chegadas a Lagoa (sede de concelho e zonas turísticas) de comboio
Lagos	Melhorar transportes do Aeroporto para as cidades do Algarve
Loulé	Gostava que o principal transporte utilizado fosse o modo ferroviário
	Necessidade de existir estação intermodal no Algarve
Monchique	É importante existir uma rede de transfers
	Menor dificuldade em encontrar rent-a-car
Olhão	Necessidade de ferrovia até ao aeroporto
São Brás de Alportel	Melhorar a informação nas chegadas / partidas sobre as possibilidades de transporte e oferta turística (e.g: Megamapa no Aeroporto)

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### CHEGADAS E PARTIDAS DO ALGARVE

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Silves	Reativar paragem na Estação ferroviária de S.M. da Serra
	Implementar uma ligação ferroviária de ligação ao aeroporto
Tavira	-
Vila do Bispo	Prolongar Aerobus até Sagres
Vila Real de Santo António	Melhorar a rede ferroviária
	Melhorar a intermodalidade dos transportes
	Valorizar o rio Guadiana
	Ligação a Espanha (Huelva) em caminho de ferro

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### MOBILIDADE NA REGIÃO

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Albufeira	Integração de modos suaves a nível regional. Por ex: bicicletas de uso partilhado
	Valorização de zonas pedonais e eliminação de barreiras
Alcoutim	Desassoriamento do Guadiana
Aljezur	Não participou
Castro Marim	Não participou
Faro	Metro de superfície para efetivar a ligação Faro-Universidade-Aeroporto e com Olhao, Quarteira e Loulé
	Obrigatoriedade de identificação dos passageiros que utilizem os comboios
	Deslocalização da linha de comboio do centro de Faro para cintura exterior
Lagoa	Solução Integrada de Sistemas de bicicletas partilhadas em vários concelhos (e.g: apanhar a bicicleta em Lagoa e deixar em Silves)
	Apostar na mobilidade sustentável com a formalização de ciclovias
Lagos	Criação de infraestruturas ciclovias e zonas pedonais na cidade
	Melhorar estacionamento na periferia da cidade
	Alargar os horários ao fim-de-semana e verão "A Onda"
Loulé	Pontos de entrada e saída do TP: melhorar sempre que se faz uma intervenção nas vias. Era bom ter um modelo de paragem e arranjos à volta desta para toda a região do Algarve (padronizado)
	Melhoria do conforto do comboio regional e eletrificação da linha
	Mobilidade para toda a região com menor diferenças entre o interior e litoral
	Mais oferta de horários da rede Vamus para zonas periféricas

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### MOBILIDADE NA REGIÃO

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Monchique	Mais oferta de horários da rede Vamus para zonas periféricas
	Mais ciclovias – Necessidade de Ciclovia entre Portimão e Monchique paralela à Estrada nacional, com ligação à via Algarviana
	Melhorar os comboios regionais
	Implementar mais percursos acessíveis
Olhão	-
São Brás de Alportel	A mobilidade deve chegar ao topo das nossas "montanhas" de forma igualitária (serviço público)
	Promover mais fortemente rede de ciclovias
	Promover estudo de teleférico
Silves	Criação de uma rede regional de bike sharing e car sharing acessível, que permita a mobilidade intra concelhia e regional
	Ligação estação de silves à cidade de Silves, em articulação com os horários dos comboios
	Criação de uma ciclovia/percurso pedonal nos canais de rega que foram desativados pela associação de regantes
	Navegabilidade do ria Arade, entre Portimão e Silves
	Abolição das portagens na A22
Tavira	Implementação de bicicletas partilhadas para acesso às praias e outros
	Melhorar a ferrovia e Aerobus
	Melhor acessibilidades pedonais para acesso aos museus e outros
	Integração de vários transportes públicos passe turístico acesso a museus e outras atrações turísticas (âmbito regional)

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### MOBILIDADE NA REGIÃO

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Vila do Bispo	Ter mais ligações entre Vila do Bispo, Aljezur e Lagos
	Mais ciclovias – Necessidade de Ciclovia entre Portimão e Monchique paralela à Estrada nacional, com ligação à via Algarviana
	Ter mais ligações dentro do próprio concelho e mais horários
Vila Real de Santo António	Promover a mobilidade sul-norte e não exclusivamente este-oeste
	Duplicação da linha ferroviária
	Aumento da frequência dos transporte ferroviário
	Consolidação da rede ciclável
	Passadiço fabrica / Cacela velha
	Recuperação dos moinhos antigos - criação de rotas pedestres
	Constrangimentos com excesso de esplanadas, o que impede a criação de corredores cicláveis

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### INFORMAÇÃO E MARKETING

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Albufeira	Necessidade de informação integrada a nível regional
Alcoutim	Certificar o destino - Sustentabilidade
	Divulgação de eventos no território
	Problema da sinalética turística
Aljezur	Não participou
Castro Marim	Não participou
Faro	Melhoria da informação disponibilizada ao turista
	App da RTA com informações práticas para turistas (contactos emergências, redes de transportes, horários de carreiras, etc...)
	Produzir guia de boas práticas
Lagoa	Informação numa só App das ofertas de mobilidade na região: Horários / operadores / preços
Lagos	Melhorar a comunicação das soluções de mobilidade existentes
	Deveria existir um "local" com toda a informação da mobilidade do Algarve – Central de Mobilidade
Loulé	Melhorar a informação
	Prioridade à informação em tempo real
Monchique	Melhorar a sinalética
	Informação digital
	Divulgação e promoção de alternativas turísticas no Algarve para além de sol e mar
	Cooperação entre municípios para a promoção conjunta

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### INFORMAÇÃO E MARKETING

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Olhão	Articulação na marcação e divulgação dos grandes eventos
	Uma promoção regional de pacotes de ecoturismo, com as ofertas dos vários concelhos
São Brás de Alportel	A informação deve ser a 1ª preocupação
Silves	Melhorar a sinalética e promoção do Algarve enquanto região multisectorial e abrangente para além do Sol e Mar
	Informação adequada das várias opções de transporte à chegada ao Algarve
Vila do Bispo	Maior divulgação da oferta existente
Vila Real de Santo António	Pouca informação de horários e transportes disponíveis
	Falta divulgação dos pontos de interesse
	Falta valorizar o Rio Guadiana como 3º rio de Portugal
	Percurso pedestres: falta divulgação
	Promover percurso pedestre / ciclovia entre VRSA e Castro Marim e sede do Sapal junto ao rio guadiana
	Promoção dos percursos da Mata Nacional das dunas litorais de VRSA com ligação aos Polos Desportivos

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### COOPERAÇÃO ENTRE OS SECTORES DO TURISMO E DA MOBILIDADE

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Albufeira	Necessidade de informação integrada a nível regional
Alcoutim	Mudar a localização das paragens dos expressos para uma mais adequada ( Atualmente a paragem é em Balurcos)
	Divulgação dos circuitos pedestres e cicláveis
Aljezur	Não participou
Castro Marim	Não participou
Faro	Menos burocracia
	Mais trabalho em rede / parcerias
	Fiscalização: das paragens e estacionamento / cumprimento das regras
Lagoa	Oferta de serviços de mobilidade de acordo com as necessidades dos horários das atividades turísticas (horários noturnos hotéis)
Lagos	Mais carreiras para as zonas de turismo rural/ de natureza "A Onda"
	Melhorar comunicação entre serviços de turismo e os municípios
	Melhorar comunicação entre CP e municípios
Loulé	Não esquecer os residentes que também não têm muitas opções
Monchique	Cooperação entre hotéis e restauração
Olhão	Alargar os horários de funcionamento dos transportes urbanos nos meses de junho a setembro
São Brás de Alportel	Pensar que a defesa do ambiente é "oferecer" meios de transporte coletivo, mesmo para o turismo

## ANEXO I | RESULTADO DOS WORKSHOPS | PENSAR O FUTURO

### COOPERAÇÃO ENTRE OS SECTORES DO TURISMO E DA MOBILIDADE

Município	Propostas de melhoria / Desejos para o futuro
Silves	Integração, em tempo real, eventualmente via App, de todas as opções de transporte (incluindo transfers) para os vários agentes turísticos e de transportes da região
Vila do Bispo	Maior divulgação da oferta existente
Vila Real de Santo António	Potencial turístico da linha ferroviária Linha do Algarve
	Constrangimentos associados aos estacionamento pagos - impedindo criar corredores cicláveis porque não se pode mexer nos lugares
	Aumento da rede do comboio turístico
	Associação dos municípios do sotavento para criar massa crítica

## ANEXO I | RESUMO DO WORKSHOP COM AS PARTES INTERESSADAS

### CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO

#### Informação sobre o inquérito realizado na Fortaleza de Sagres :

- Os seus visitantes são maioritariamente provenientes de empresas de turismo;
- 85% dos visitantes de Sagres são estrangeiros;
- Mobilidade:
  - Carreiras urbanas não existem;
  - Carreiras interurbanas são um “quebra-cabeças”;
  - As estações de comboio são afastadas dos centros urbanos – Não chega a Sagres;
  - Nos fins de semana (principalmente sábados) e em época escolar, as carreiras não funcionam para os visitantes. Os possíveis problemas devem ser comunicados às entidades de modo a adaptar os horários às necessidades;
  - Articulação entre comboio e autocarro interfere na mobilidade dos turistas.
  - Proposta de um trajeto diferente do autocarro na ponta de Sagres. Possivelmente não é possível devido ao seu tamanho.

#### Outras considerações sobre o TP

- Má perceção sobre o TP por parte da população. Existe a perceção que o TP é apenas para turistas.
- Necessidade de ligação ao aeroporto do lado de sotavento (maior facilidade de ligação ao aeroporto).
- Vais ser disponibilizado no aeroporto um painel a promover o T.P.
- Deverão ser realizadas campanhas de promoção do TP de forma a incentivar a sua utilização na região, porque existe muito má perceção sobre a qualidade do serviço.
- Dificuldade em arranjar trabalhadores pois a ligação Alcoutim – Vila Real tem poucas circulações (motivo: população a diminuir)

## ANEXO I | RESUMO DO WORKSHOP COM AS PARTES INTERESSADAS

### CONSIDERAÇÕES SOBRE A COOPERAÇÃO ENTRE SETORES E DIVULGAÇÃO DAS OPÇÕES DE MOBILIDADE TURÍSTICA

- A Região do Algarve está a pensar muito no turista nacional e não se sabe o que fazer relativamente aos turistas no aeroporto. O aeroporto fornece informação (o aeroporto pode ser parceiro e como pode promover a mobilidade)
- A Região de Turismo do Algarve é a entidade que poderá promover a mobilidade com maior alcance.
- As principais questões dos turistas são relativas aos transportes (será necessária uma melhor informação)
- É necessária melhor cooperação entre setores e colaboração do Marketing.
- Déficit de informação aos utilizadores do TP
- Possibilidade de potenciar o turismo estabelecendo parcerias entre entidades turísticas e turistas espanhóis
- Entidades de turismo devem divulgar horário de T.P
- Direção Geral de Cultura: podem ser parceiros, mas devem contar com o apoio do município.
- Os maiores eventos devem divulgar as linhas de T.P. e o financiamento pode ser a publicidade.

## ANEXO I | RESUMO DO WORKSHOP COM AS PARTES INTERESSADAS

### CONSIDERAÇÕES SOBRE A ACESSIBILIDADE AOS EVENTOS REALIZADOS NA REGIÃO

- Consoante o evento, deve haver T.P. de acordo com a população alvo. Devem ser estabelecidas parcerias.
- Festival da Caminhada: 20 a 25 km. 10 caminhadas / dia. 250 pessoas / caminhada. Os alvos principais são residentes e o percurso varia de caminhada para caminhada.
- Deve haver um reforço de carreiras (incluir na inscrição o valor do transporte, para quem pretende usufruir do mesmo)
- Os festivais de Portimão foram mal planeados no que diz respeito à mobilidade.
- A CM deve ajudar as entidades a promover o T.P. em Portimão. Os eventos mais pequenos podem servir como cobaia de forma a dar o 1º passo.
- Dar resposta aos grandes eventos não é difícil, mas não havendo financiamento público não compensa para o operador.

## ANEXO I | RESUMO DO WORKSHOP COM AS PARTES INTERESSADAS

### OUTRAS CONSIDERAÇÕES

- Falta de vontade política (financiamento) para que possa haver melhorias no sistema de mobilidade e transportes.
- O aeroporto terá de melhorar/aumentar as paragens, caso contrário os táxis serão mais procurados
- Questão de políticas territoriais dentro dos centros urbanos (corredores bus podem ser uma solução)
- Deve ser realizado um benchmarking de outras regiões turística, nomeadamente o exemplo do Centro de Lisboa (quais podem ser as alternativas)
- Deve ser realizado um diagnóstico completo e detalhado sobre o sistema de mobilidade e transportes do algarve
- A ausência de transportes deve-se à falta de financiamento



## ANEXO II - LISTA DOS PRINCIPAIS EVENTOS DA REGIÃO

## ANEXO II | LISTA DOS PRINCIPAIS EVENTOS DA REGIÃO

Concelho	Localidade	Estação	Nome
Albufeira	Guia	Inverno	SOLRIR - Festival de Humor
Albufeira	Paderne	Inverno	Paderne Medieval
Albufeira	Açoteias	Inverno	Cross Internacional das Amendoeiras em Flor
Faro	Faro	Inverno	Prova dos Reis (Atletismo)
Lagoa	Lagoa	Inverno	Estátuas Vivas no Natal
Loulé	Querença	Inverno	Festa das Chouriças de Querença
Loulé	Loulé	Inverno	Carnaval de Loulé
Silves	Silves	Inverno	Mostra Silves Capital da Laranja
Vila Real de Santo António	Vila Real de Santo António	Inverno	Presépio Gigante de Vila Real de Santo António
Albufeira	Albufeira	Primavera	Gala Internacional do Acordeão do Algarve
Albufeira	Albufeira	Primavera	Grande Mostra de Vinhos de Portugal
Castro Marim	Azinhal	Primavera	Feira Terra de Maio
Faro	Estoi	Primavera	Festa da Pinha
Lagoa	Lagoa	Primavera	Lagoa Wine Show
Lagos	Lagos	Primavera	Festival dos Descobrimentos
Loulé	Loulé	Primavera	Festa da Mãe Soberana
Loulé	Salir	Primavera	Festa da Espiga
São Brás de Alportel	São Brás de Alportel	Primavera	Festa das Tochas Floridas
Silves	Armação de Pêra	Primavera	Festival da Caldeirada e do Mar
Tavira	Tavira	Primavera	Festival de Gastronomia do Mar
Albufeira	Albufeira	Verão	Festival Al-Buhera
Alcoutim	Alcoutim	Verão	Feira de Artesanato e Etnografia
Aljezur	Odeceixe	Verão	Noite Multicultural
Castro Marim	Castro Marim	Verão	Dias Medievais de Castro Marim
Faro	Faro	Verão	Festa da Ria Formosa
Faro	Faro	Verão	Alameda Beer Fest
Faro	Faro	Verão	Concentração Internacional de Motos de Faro

## ANEXO II | LISTA DOS PRINCIPAIS EVENTOS DA REGIÃO

Concelho	Localidade	Estação	Nome
Faro	Faro	Verão	FOLKFARO
Lagoa	Carvoeiro	Verão	Carvoeiro Noite Black & White
Lagoa	Lagoa	Verão	Mercado de Culturas - À Luz das Velas
Lagoa	Lagoa	Verão	Mostra do Doce Conventual
Lagoa	Sítio das Fontes - Estombar	Verão	Lagoa Jazz
Lagoa	Lagoa	Verão	FATACIL
Lagos	Lagos	Verão	Feira Concurso Arte Doce
Loulé	Quarteira	Verão	Marchas Populares
Loulé	Loulé	Verão	Festival Med
Loulé	Loulé	Verão	Noite Branca
Monchique	Monchique	Verão	Festival de Caminhadas de Monchique
Monchique	Monchique	Verão	Feira do Presunto de Monchique
Olhão	Olhão	Verão	Festival do Marisco
Portimão	Portimão	Verão	Festival da Sardinha
São Brás de Alportel	São Brás de Alportel	Verão	Feira da Serra de São Brás de Alportel
Silves	Silves	Verão	Feira Medieval de Silves
Tavira	Tavira	Verão	Verão em Tavira
Tavira	Tavira	Verão	Feira da Caça, Pesca e do Mundo Rural
Vila do Bispo	Vila do Bispo	Verão	ESTAR – Encontros de Teatro e Animações de Rua
Albufeira	Albufeira	Outono	Festas do Pescador
Albufeira	Guia	Outono	Prova do Folar da Guia
Albufeira	Paderne	Outono	Mostra do Folar de Paderne
Alcoutim	Alcoutim	Outono	Festas de Alcoutim
Alcoutim	Martinlongo	Outono	Feira da Perdiz
Alcoutim	Alcoutim	Outono	Festival do Contrabando
Alcoutim	Alcoutim	Outono	Festival de Caminhadas de Alcoutim
Aljezur	Odeceixe	Outono	Festival da Praia de Odeceixe

## ANEXO II | LISTA DOS PRINCIPAIS EVENTOS DA REGIÃO

Concelho	Localidade	Estação	Nome
Aljezur	Aljezur	Outono	Festival da Batata Doce
Aljezur	Odeceixe	Outono	Feira do Folar de Odeceixe
Faro	Faro	Outono	Festival F
Faro	Faro	Outono	Feira de Santa Iria
Faro	Faro	Outono	Dançarte
Lagoa	Lagoa	Outono	Festival de Guitarras
Lagoa	Lagoa	Outono	Humorfest
Lagos	Barão de São João	Outono	Walk & Art Fest
Loulé	Vilamoura	Outono	Portugal Masters
Loulé	Loulé	Outono	Som Riscado - Festival de Música e Imagem de Loulé
Loulé	Ameixial	Outono	Walking Festival Ameixial
Monchique	Marmelete	Outono	Festa da Castanha
Monchique	Marmelete	Outono	Festa da Descasca do Milho
Monchique	Monchique	Outono	Feira dos Enchidos Tradicionais da Serra de Monchique
Portimão	Portimão	Outono	Feira de São Martinho
São Brás de Alportel	São Brás de Alportel	Outono	Quinzena Gastronómica Sabores do Caldeirão
Silves	São Marcos da Serra	Outono	Feira do Folar de São Marcos da Serra
Tavira	Tavira	Outono	Feira da Dieta Mediterrânica
Tavira	Tavira	Outono	Algarve Bike Challenge
Tavira	Tavira	Outono	Mostra da Primavera



ANEXO III- WORKSHOP CENÁRIO DE FUTURO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NA REGIÃO DO  
ALGARVE

# 1. INTRODUÇÃO

O *workshop* relativo ao cenário de futuro da mobilidade turística no Algarve foi realizado a 12 de outubro de 2022, tendo contado com a participação das seguintes instituições:

- Comunidade Intermunicipal do Algarve - AMAL
- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve
- Região de Turismo do Algarve
- Universidade do Algarve
- Municípios de Albufeira, Faro, Lagoa, Lagos, Monchique, Olhão, Silves e Vila do Bispo



# 1. INTRODUÇÃO

O Workshop dividiu-se em duas partes principais:

## PARTE 1

💡 Cenários prospetivos

💡 Cenário desejável para o futuro da mobilidade turística para os próximos 10 anos

## PARTE 2

💡 Reflexão: O que é necessário mudar na região para que os turistas possam optar por uma mobilidade mais sustentável?



## 2. PARTE 1 | CENÁRIOS PROSPETIVOS PARA O FUTURO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE

Cenários Prospetivos:

Horizonte do Plano: 10 anos

Tendências futuras do turismo e da mobilidade

Cenários baseados na incerteza, considerando variáveis exógenas com influência nos padrões de mobilidade turística

- 
- ✓ poder de compra
  - ✓ Sensibilidade dos turistas às alterações climáticas
  - ✓ Descarbonização
  - ✓ Crise energética
  - ✓ Emergência de novos destinos turísticos concorrentes

## 2. PARTE 1 | CENÁRIOS PROSPETIVOS PARA O FUTURO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE



Identificação de 4 cenário prospetivos para o futuro da mobilidade turística no Algarve

## 2. PARTE 1 | CENÁRIOS PROSPETIVOS PARA O FUTURO DA MOBILIDADE TURÍSTICA NO ALGARVE – O CENÁRIO MAIS VEROSÍMIL

Qual o cenário mais verosímil para os próximos 10 anos?

Qual cenário mais verosímil?

Quais as 3 principais razões para a escolha desse cenário?

Que medidas (indique 3) devem ser tomadas para a concretização desse cenário?

Qual o cenário escolhido?

- Foi consensual que, no contexto atual e tendo em conta as ambições europeias e nacionais de descarbonização, os turistas são sensíveis às alterações climáticas, tendo sido escolhidos os cenários dos quadrantes superiores.
- Relativamente ao poder de compra, as opiniões divergiram entre a possibilidade de este vir a ser afetado por um cenário de crise económica e o facto de que as medidas que sejam adotadas possam influenciar a captação de turistas com maior poder de compra.



### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS - REFLEXÃO

O que é necessário mudar na região para que estas “Personas Turísticas” possam optar por uma mobilidade mais sustentável?



### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Chegadas e Partidas do Algarve								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
Deslocação a Lisboa em transportes Públicos	X							
Promover a utilização do Aerobus, melhorando horários e frequências para a deslocação entre o Aeroporto e o resto da Região do Algarve (Vilamoura neste caso) *			X					
Melhoria da informação sobre pagamento e valores das portagens				X				
Melhoria das tecnologias de informação				X				

\* Informação complementar: Iniciou a 3 de outubro a ligação de Vilamoura ao Aeroporto, através da linha 55

### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Mobilidade na Região								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
Uso de meios de mobilidade suave	X							
Uso de <i>shuttles</i> para deslocações mais distantes (que são pontuais)	X							
Redução do uso do carro próprio	X							
Disponibilização da oferta de cadeirinha e capacete o aluguer de bicicletas de utilização partilhada		X						
Utilização de TP para deslocações		X						
Criação de um passe regional com duração diferenciada, incluindo descontos em atrações turísticas e transportes públicos gratuitos   Sensibilização para aquisição e adesão		X						
Promover a utilização de veículos elétricos nos <i>rent-a-car</i> junto dos utilizadores dos hotéis que estes irão frequentar			X					
Integrar a informação para a realização de percursos em bicicleta, barco e percursos pedonais				X				

### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Mobilidade na Região								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
Criação de soluções de mobilidade durante os eventos de maior dimensão							X	
Maior oferta de horários							X	X
Maior fiscalização do estacionamento							X	
Aceleração do projeto Ecovia do Litoral entre a CCDR, as autarquias e Turismo de Portugal							X	
Cooperação							X	
Défi ce de transportes públicos para o interior								X
Requalificação da rede viária, criando alternativas que evitem a utilização de uma mesma via por todos os utilizadores					X			
Maior oferta no âmbito da mobilidade suave, tais como bicicletas de uso partilhado e condições de circulação em segurança						X		

### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Informação & Marketing								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
QR Code nas praias e restaurantes a direcionar os turistas para uma plataforma agregadora das hipóteses de transportes regionais	X	X						
Cooperação entre os postos de turismo, hotéis e empresas de <i>rent-a-car</i>			X					
Melhoria da divulgação dos restaurantes e festivais			X					
Divulgação das empresas e percursos das bicicletas				X				
Informação e divulgação dos horários dos percursos fluviais				X				
Desconhecimento da oferta de transportes públicos							X	X
Materiais de divulgação e promoção das opções de mobilidade na região ainda no país de origem (informação clássica em brochuras e não tanto <i>online</i> )					X			
Maior divulgação e promoção das opções de mobilidade (transporte suave) à chegada ao destino						X		

### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Cooperação entre turismo e transportes								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
Articulação entre municípios, entidades promotoras e empresas de transporte para a existência regular de transfers e <i>shuttles</i>	X							
Disponibilização de informação atualizada nos postos de turismo dos horários dos transportes públicos e das soluções de mobilidade suave (Ecovias, percursos pedestres, etc.)		X						
Cooperar na divulgação e promoção dos transportes existentes no Algarve			X					
Promover a melhoria do transporte público (frotas, horários e frequências)			X					
Cooperação entre postos de turismo, restauração e hotéis			X					
Melhorar a informação e divulgação disponível para o aluguer de bicicletas				X				

### 3. PARTE 2 | PERSONAS TURÍSTICAS – REFLEXÃO DOS PARTICIPANTES

Cooperação entre turismo e transportes								
Propostas decorrentes do <i>Workshop</i>	Persona 1	Persona 2	Persona 3	Persona 4	Persona 5	Persona 6	Persona 7	Persona 8
Melhoria das ciclovias				X				
Integração da oferta de mobilidade e de turismo mais ao nível dos postos de turismo locais e empresas de transporte local					X			
Maior fiscalização e regulamentação que limite as licenças de operadores novos e existentes que não cumpram os requisitos mínimos					X	X		
Integração da oferta de mobilidade e de turismo com recurso à tecnologia (beacons, QR Codes, app para dispositivos móveis, etc.)						X		

*Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.pt.*

*This document was subject to Internal Quality Assurance, following the company's internal procedures (P2/05), as defined in the TIS.PT Management System.*

# HISTORIAL DAS ALTERAÇÕES

Versão	Data	Descrição das alterações	
Versão 1	21/12/2022	Versão inicial	
		Elaborado por: Luciana Pereira, Miguel Figueiredo	Verificado por: Susana Castelo, Tiago Pina
		Elaborado por:	Verificado por:
		Elaborado por:	Verificado por:
		Elaborado por:	Verificado por:



TIS: AV. MARQUÊS DE TOMAR 35,  
3DT  
1050-153 LISBOA

T: +351 213 504 400  
[WWW.TIS.PT](http://WWW.TIS.PT)