

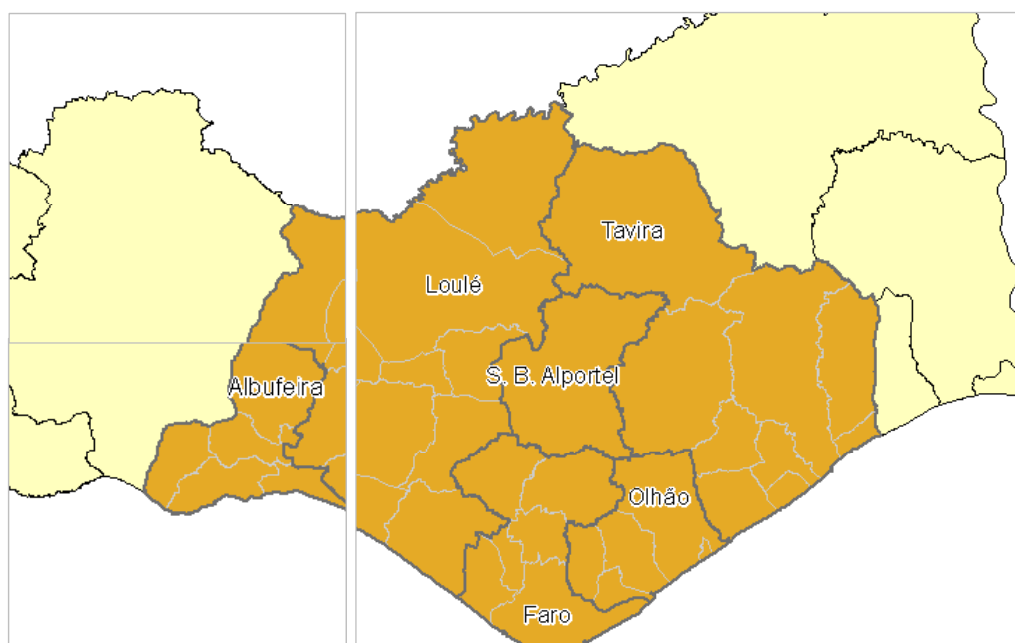


Algarve Central



www.dhv.pt

Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central”



Fase II

**Construção de Cenários e
Definição da Estratégia**

Agosto | 2013
E14213



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	7
1.1. BREVE ENQUADRAMENTO DO ESTUDO	7
1.2. FASEAMENTO DO ESTUDO.....	8
1.3. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE DOCUMENTO.....	10
2. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO	11
3. FORÇAS MOTRIZES.....	21
3.1. ENQUADRAMENTO	21
3.2. FORÇAS EXTERNAS	21
3.3. FORÇAS INTERNAS.....	37
3.4. FORÇAS POLÍTICAS	47
4. CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS.....	53
4.1. ENQUADRAMENTO	53
4.2. DESCRIÇÃO DOS CENÁRIOS	54
4.3. ANOS DE REFERÊNCIA.....	63
4.4. CENÁRIOS DE EVOLUÇÃO DAS VARIÁVEIS ESTRUTURANTES.....	63
4.5. VIAGENS FUTURAS.....	85
5. OBJETIVOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	91
5.1. ENQUADRAMENTO E VISÃO	91
5.2. OBJETIVOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO	91
6. CONCLUSÕES E PRÓXIMOS PASSOS	135
6.1. CONCLUSÕES.....	135
6.2. PRÓXIMOS PASSOS	136

FIGURAS

Figura 1.1 – Esquema do faseamento do processo de elaboração do EMI	8
Figura 3.1 – Modelo territorial proposto para a Região do Algarve	29
Figura 3.2 – Vias da subconcessão “Rotas do Algarve Litoral”	40
Figura 3.3 – Intervenções programadas no âmbito da subconcessão para EN 125 - Barlavento ...	41
Figura 3.4 – Intervenções programadas no âmbito da subconcessão para EN 125 - Sotavento	42
Figura 3.5 – Planta de Implantação do Plano de Pormenor do Escarpão	43
Figura 3.6 – Planta de localização dos projetos e intenções	44
Figura 3.7 – Localização do Futuro Terminal Rodoviário.....	45
Figura 4.1 – Conceito de modelo de ocupação proposto	72
Figura 4.2 – Planta de zonamento do PU de Vale da Amoreira.....	74
Figura 4.3 - Localização das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão e das Unidades de Execução.....	78
Figura 4.4 – Projeto de desenvolvimento turístico da Quinta da Ombria.....	79
Figura 4.5 – Planta do parque empresarial de Tavira.....	80
Figura 5.1 – Objetivos estratégicos do EMI.....	92
Figura 5.2 – Objetivo estratégico 1 e objetivos específicos	93
Figura 5.3 – Objetivo estratégico 2 e objetivos específicos	100
Figura 5.4 – Nº de circulações/ carreira diárias por freguesia – período escolar	105
Figura 5.5 – Área de influências das estações ferroviárias.....	107
Figura 5.6 – Movimentos diários interconcelhios.....	109
Figura 5.7 – Identificação das principais zonas de concentração de atividades económicas	112
Figura 5.8 – Identificação preliminar das áreas com fraca procura de transportes – Período escolar	115
Figura 5.9 – Identificação preliminar das áreas com fraca procura de transportes – Período não escolar	116
Figura 5.10 – Objetivo estratégico 3 e objetivos específicos	126
Figura 5.11 – Proposta de hierarquia da rede viária para os concelhos do “Algarve Central”	126
Figura 5.12 – Objetivo estratégico 4 e objetivos específicos.....	130

QUADROS

Quadro 2.1 – Análise SWOT – Pontos Fortes e Pontos Fracos	11
Quadro 2.2 – Análise SWOT – Oportunidades e Ameaças	16
Quadro 3.1 – Projeções de População Residente no “Algarve Central”	24
Quadro 3.2 – Projeções das estruturas etárias da população residente nos no “Algarve Central” ..	24
Quadro 3.3 – Projeções de Emprego no “Algarve Central”	27
Quadro 3.4 – População residente por lugar.....	28
Quadro 3.5 – Projetos rodoviários previstos para a AI do EMI	40



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 4.1 – Matriz de cenários.....	59
Quadro 4.2 – Síntese dos pressupostos assumidos nos cenários do INE	64
Quadro 4.3 – Análise comparativa das projeções da população residente no Algarve (2011).....	65
Quadro 4.4 – Projeções de população para a NUTS III do Algarve	65
Quadro 4.5 – Taxas de crescimento médio anual da população da NUT's III Algarve	66
Quadro 4.6 –Projeções de População Residente nos concelhos do “Algarve Central”	67
Quadro 4.7 –Variação da População Residente nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011	67
Quadro 4.8 –Taxa de crescimento médio anual da população residente por concelho face a 2011	67
Quadro 4.9 –Estrutura etária da população nos municípios do “Algarve Central”	68
Quadro 4.10 – Resumo dos projetos estruturantes	81
Quadro 4.11–Estimativa emprego em novos projetos no Algarve Central	83
Quadro 4.12 –Projeções de Emprego nos concelhos do “Algarve Central”	84
Quadro 4.13 – Evolução do Emprego nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011 (%)	84
Quadro 4.14 – Taxa de crescimento médio anual do emprego nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011 (%).....	85
Quadro 4.15– Estimativa de viagens diárias no Cenário Tendencial	86
Quadro 4.16– Estimativa de viagens diárias no Cenário Intermédio.....	87
Quadro 4.17– Estimativa de viagens diárias no Cenário Pró-ativo	87
Quadro 4.18– Matriz de viagens diárias no Cenário Tendencial - 2018.....	88
Quadro 4.19– Matriz de viagens diárias no Cenário Tendencial - 2023.....	88
Quadro 4.20– Matriz de viagens diárias no Cenário de Referência - 2018	88
Quadro 4.21– Matriz de viagens diárias no Cenário de Referência - 2023	89
Quadro 4.22– Matriz de viagens diárias no Cenário Pró-ativo - 2018.....	89
Quadro 4.23– Matriz de viagens diárias no Cenário Pró-ativo - 2023.....	89
Quadro 5.1 – Custos com o Sistema de deslocações assegurados pelos municípios (2011)	96
Quadro 5.2 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos	98
Quadro 5.3 – População residente Al das estações ferroviárias (raios de 500 e de 1 000 m).....	108
Quadro 5.4 – Número de táxis por 1 000 habitantes por concelho	110
Quadro 5.5 – Síntese da oferta e procura de estacionamento por área de levantamento	119
Quadro 5.6 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos	123
Quadro 5.7 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos	129

Quadro 5.8 – Bolsas e lugares destinados a cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos.....	132
Quadro 5.9 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos	134
Quadro 6.1 – Síntese da estimativa de viagens por cenário.....	136

GRÁFICOS

Gráfico 5.1 – Repartição modal das viagens por concelho.....	99
--	----

INFORMAÇÃO SOBRE O DOCUMENTO E AUTORES

Cliente	Municípios de Albufeira, Faro, Olhão, São Brás de Alportel, Loulé, Tavira
Referência do Projeto	E14123
Descrição do Documento	Relatório Fase 2 – Construção de cenários e definição da estratégia
Versão	01
Referência do Ficheiro	E14213_F2_REL_003
N.º de Páginas	136
Autores	DHV S.A.
Outras Contribuições	João Figueira de Sousa
Diretor de Projeto	João Almeida
Data	6 de Agosto de 2013



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

ACRÓNIMOS:

AI	Área de Influência
AVF	Alta Velocidade Ferroviária
CCDR	Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CO ₂	Dióxido de Carbono
EMI	Estudo de Mobilidade Interurbana
EN	Estrada Nacional
GEE	Gases com Efeito de Estufa
GNC	Gás Natural Comprimido
GNL	Gás Natural Liquefeito
GTT	Grupo Técnico de Trabalho
IUC	Imposto Único de Circulação
IGT	Instrumentos de Gestão Territorial
INE	Instituto Nacional de Estatística
IRC	Imposto sobre o Rendimento Coletivo
ISV	Imposto sobre Veículos
ITS	<i>Intelligent Transport Systems</i>
LBTT	Lei de Bases dos Transportes Terrestres
MARF	Mercado Abastecedor da Região de Faro
NUTS	Nomenclatura de Unidades Territoriais para Fins Estatísticos
PESBA	Plataforma Empresarial de São Brás de Alportel
PM	Matéria Particulada
PME	Pequenas e Médias Empresas
PMT	Plano de Mobilidade e Transportes
PNAC	Plano Nacional para as Alterações Climáticas
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PO	Programa Operacional
PROT	Plano Regional de Ordenamento do Território
QREN	Quadro de Referência Estratégico Nacional
RTA	Regulamento de Transportes em Automóvel
TC	Transporte Coletivo

TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
TCR	Transporte coletivo rodoviário
TMCD	Tráfego de Mercadorias de Curta Distância
UE	União Europeia



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

1. INTRODUÇÃO

1.1. BREVE ENQUADRAMENTO DO ESTUDO

As necessidades de mobilidade cresceram de forma exponencial e os seus padrões alteraram-se significativamente na última metade do século XX, especialmente nos centros urbanos, fruto do desenvolvimento económico, tecnológico e social. Uma das principais consequências deste progresso foi a melhoria das infraestruturas rodoviárias e o aumento significativo da taxa de motorização.

Aliado a este facto, o modelo de ordenamento do território em presença, assente na progressiva dispersão urbanística residencial e na descentralização das atividades e serviços, que muitas vezes não foi acompanhada de uma adequada oferta de transportes públicos, originando o aumento do uso do automóvel para a realização das viagens, implicando também um incremento das distâncias percorridas.

A predominância de padrões de mobilidade assentes na utilização do transporte individual acarreta importantes impactes, em especial em meio urbano, quer ao nível da degradação da qualidade de vida da população, pela ocorrência frequente de congestionamentos e degradação do espaço público por apropriação pelo automóvel, quer ao nível ambiental com a degradação da qualidade do ar e aumento dos níveis de ruído.

No caso específico do território do “Algarve Central”, a inadequação da oferta de transportes públicos no assegurar das deslocações interconcelhias em muito tem contribuído para o recurso ao transporte individual para a realização das viagens, com consequências ao nível da pressão exercida pelo estacionamento nas cidades, congestionamentos frequentes (agravados recentemente com a introdução de portagens na A22, consequentes desvios de tráfego para a rede regional) e aumento dos tempos das viagens.

Em meio periurbano e rural (caso de muitas das freguesias dos concelhos que integram o território do “Algarve Central”), a oferta de transporte coletivo encontra-se muitas vezes associada aos serviços de transporte escolar, sendo quase inexistente em algumas zonas deste território, pelo que a mobilidade da população depende quase exclusivamente do transporte individual. Neste caso, a oferta de transporte coletivo constitui um fator de exclusão social da população não motorizada.

De acordo com o Caderno de Encargos para a elaboração do Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” (doravante designado pela abreviatura EMI), “*num território com cerca de 200 mil habitantes e uma percentagem significativa de população flutuante e visitantes, o tipo de equipamentos, a oferta de TC e as infraestruturas de apoio, desincentivam a utilização do sistema de transporte coletivo para grande parte da população potencialmente abrangida.*”

O referido Caderno de Encargos aponta ainda como uma das motivações para a elaboração do EMI o “desconhecimento generalizado sobre a tipologia da procura efetivamente existente, quer a que diariamente utiliza os transportes públicos (eventualmente mais por razões de rendimento disponível e padrões de consumo, do que pela satisfação da comodidade ou rapidez), quer a que poderemos designar por “escondida”, ou seja, todos os potenciais utilizadores de um sistema de transportes efetivamente moderno e capaz de induzir mais à própria deslocação de pessoas e bens pela sua qualidade e segurança”.

Vários foram os estudos de mobilidade e transportes desenvolvidos à escala local no território em estudo, contudo, a escala intermunicipal tem sido pouco analisada. Assim, com o presente estudo “os seis municípios do Algarve Central pretendem pois vir a dispor de um instrumento de trabalho, mais direcionado para o médio e longo prazo que impulse e assegure a criação de infraestruturas, equipamentos, redes de transporte, e eventualmente um novo modelo de gestão do sistema de transportes públicos que seja capaz de, justificadamente, reforçar o atual nível de oferta (locais servidos, frequência das ligações, intermodalidade assegurada, qualidade de equipamentos e serviços) dos transportes públicos rodoviários e ferroviários, sem que tal acarrete a já conhecida opção por somente se reforçarem as ligações e frequências de transportes à custa dos orçamentos municipais”.

O EMI deverá assim centrar-se no “desenho de um novo paradigma para os transportes públicos interurbanos, não esquecendo as principais apostas estratégicas e os planos de ação de curto prazo que, ou saíram dos planos locais de desenvolvimento sustentável de Faro, Loulé e Tavira, ou irão sair do plano correspondente para Olhão”.

1.2. FASEAMENTO DO ESTUDO

Na Figura 1.1 apresenta-se o esquema do faseamento do processo de elaboração do EMI.

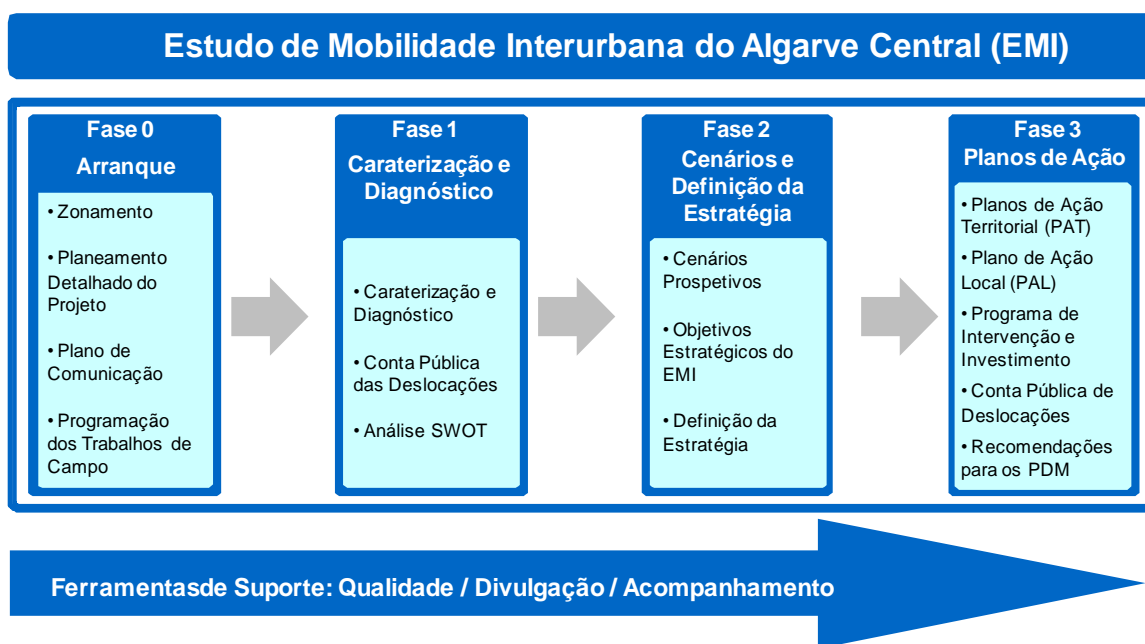


Figura 1.1 – Esquema do faseamento do processo de elaboração do EMI



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

No cumprimento das especificações do Caderno de Encargos, o EMI encontra-se organizado nas seguintes fases:

- **Fase 0 – Arranque**, correspondente a uma fase inicial que compreendeu o planeamento detalhado dos trabalhos, incluindo a calendarização dos trabalhos de campo a efetuar, a delimitação da área em estudo e respetivo zonamento e a elaboração do Plano de Comunicação e Envolvimento da População. Os trabalhos desenvolvidos nesta fase preliminar foram apresentados no Relatório de **Programação dos Trabalhos de Campo e no Plano de Comunicação e Envolvimento dos Interessados**.
- **Fase 1 – Caracterização e diagnóstico**, que compreendeu primeiramente a recolha de informação, através da compilação de informação estatística existente e da elaboração dos trabalhos de campo específicos, da análise de estudos existentes propostos para o desenvolvimento do estudo. As análises desenvolvidas incidiram sobre a caracterização da oferta de infraestruturas e serviços dos diversos modos de transportes e da respetiva procura e estrutura por área temática, de acordo com as especificações definidas no Caderno de Encargos, nomeadamente: Ocupação do Território, Padrões de Mobilidade, Acessibilidades, Modos de Deslocação, Interfaces, Estacionamento, Logística Urbana, Ambiente e Segurança Rodoviária e Conta Pública e Sistema de Deslocações.

Na finalização desta primeira fase, realizou-se uma análise *SWOT*¹, a qual sintetizou os pontos fortes, os pontos fracos, as oportunidades e ameaças diagnosticados.

Os trabalhos desenvolvidos foram compilados no **relatório de caracterização e diagnóstico**.

- **Fase 2 – Construção de Cenários e Definição da Estratégia**, compreendeu a construção de diferentes cenários prospetivos de evolução das variáveis que condicionam o sistema de mobilidade e transportes, bem como a definição de cenários alternativos de evolução do sistema de acessibilidades transportes. Os cenários foram elaborados em estreita articulação com o Grupo Técnico de Trabalho (GTT) e com a Comissão Executiva com vista à seleção de um Cenário de Referência e à definição de objetivos estratégicos para o EMI e da estratégia de intervenção que será operacionalizada na Fase 3.
- A esta Fase corresponde o Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia, que constitui o presente documento.
- **Fase 3 – Formulação de Propostas, Plano/Programa de Ação e Investimentos**, a elaborar com base na estratégia de plano e objetivos definidos na fase anterior. Elaborar-se-á o Plano de Ação a 10 anos, que compreende a operacionalização do cenário de referência, através da definição das propostas e programas de intervenção e investimento.

¹ SWOT –Forças (*Strengths*), Fraquezas (*Weaknesses*), Oportunidades (*Opportunities*) e Ameaças (*Threats*).

² IMTT, Março de 2011

³ In Programa Preliminar do Concurso Público Internacional para a Celebração de Contrato Administrativo de Concessão de Serviço Público de

Para o conjunto de propostas de intervenção será elaborado um plano de implementação, com calendarização das intervenções a realizar, considerando três horizontes temporais (curto, médio e longo prazo), apresentando também estimativas de investimento, possíveis fontes de financiamento, recursos disponíveis e uma matriz de responsabilidades pela implementação.

1.3. ORGANIZAÇÃO DO PRESENTE DOCUMENTO

Com base no diagnóstico realizado na Fase 1 do Estudo é fundamental definir orientações estratégicas que serão operacionalizadas na definição de propostas a elaborar na fase subsequente do estudo (Fase 3).

A elaboração dos cenários deverá articular-se com os instrumentos de ordenamento territorial em vigor, bem como com as diretrizes dos documentos nacionais e internacionais em matéria de mobilidade, transportes e ambiente, que definiam orientações para a elaboração de uma estratégia de intervenção que promova padrões de mobilidade mais sustentáveis.

Face ao exposto o presente documento estrutura-se nos seguintes capítulos:

- **Capítulo 1 – Introdução**, que constitui o presente capítulo do documento, em que se efetua um breve enquadramento da presente fase de desenvolvimento do EMI;
- **Capítulo 2 – Síntese do diagnóstico**, em que se retoma a síntese do diagnóstico apresentada a fase anterior do EMI e que constitui o ponto de partida para o trabalho apresentado no presente relatório;
- **Capítulo 3 - Forças motrizes**, que corresponde à identificação e explicitação de fatores de macro enquadramento que influenciam a evolução futura do sistema de acessibilidades e transportes da AI do EMI e, como tal, a evolução dos padrões de mobilidade da população;
- **Capítulo 4 – Construção de cenários**, em que se definem as possíveis evoluções para a evolução sistema de mobilidade e transportes, em função da conjugação das evoluções perspectivada para as forças motrizes consideradas relevantes para a construção dos cenários;
- **Capítulo 5 – Objetivos e linhas de orientação**, em que após a seleção do cenário de referência se estabelece a visão desejada para o sistema de mobilidade e transportes e, em função desta à determinação de objetivos gerais e específicos, para os quais se estabelecem metas atingir no ano horizonte do estudo;
- **Capítulo 5 – Conclusões e próximos passos**, no qual se apresentam breves conclusões sobre o trabalho desenvolvido na presente fase e indicações sobre os trabalhos a desenvolver na fase subsequente.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

2. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

No presente capítulo apresenta-se um diagnóstico global do sistema de acessibilidades e transportes do “Algarve Central”, materializada numa análise *SWOT*, que permite obter uma visão integrada dos principais constrangimentos e potencialidades que permitirão a elaboração de um modelo que promova padrões de mobilidade mais sustentáveis e satisfaça as necessidades da população.

Tendo em consideração a abrangência de um plano desta natureza, a *SWOT* desenvolvida teve em consideração o desempenho das diferentes temáticas abordadas, as quais refletem o funcionamento dos vários subsistemas de transportes, a saber: padrões de ocupação do território, padrões de mobilidade, acessibilidades, modos de transporte, estacionamento, logística urbana, segurança rodoviária e ambiente.

Quadro 2.1 – Análise SWOT – Pontos Fortes e Pontos Fracos

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
A - Ocupação do Território	
<p>AI.1 – Dinâmica de crescimento nos seis concelhos do “Algarve Central” que concentravam em 2011 cerca de 57% da população do Algarve (cerca de 258 235 habitantes) e registaram acréscimos de residentes entre 2001 e 2011.</p> <p>AI.2 – Os crescimentos mais significativos registaram-se em Albufeira (+29%, correspondente a mais 9 285 habitantes), Loulé (+19% - 11 462 habitantes), Faro (+11% - 6 509 habitantes) e Olhão (+11% - 4 588 habitantes). São Brás de Alportel e Tavira são os concelhos com menores crescimentos (+6% e +5% respetivamente).</p> <p>AI.3 – Estrutura etária menos envelhecida face ao contexto da região do Algarve.</p> <p>AI.4 – Existência de centros urbanos consolidados nos seis concelhos (Albufeira, Faro, Loulé, Quarteira, São Brás de Alportel, Olhão e Tavira), onde predomina a mistura de usos do solo, o que privilegia a utilização de transporte urbano e de modos não motorizados (pedonal e ciclável).</p>	<p>AII.1 – Decréscimo populacional, entre 1991 e 2011, em várias freguesias do interior do “Algarve Central”, nomeadamente as freguesias mais setentrionais de Loulé (Alte, Ameixial, Benafim, Querença e Salir) e de Tavira (Cachopo e Santa Catarina).</p> <p>AII.2 – Tendência para o agravamento das desigualdades verificadas entre o litoral e o interior. A faixa litoral (sul da EN270) concentra atualmente a grande maioria da população residente no “Algarve Central”, bem como as principais infraestruturas, equipamentos e atividades económicas.</p> <p>AII.3 – A dicotomia litoral/interior é bem espelhada pela densidade populacional que evidencia uma maior concentração da população nas freguesias do litoral, uma menor concentração gradual nas freguesias envolventes aos centros urbanos e valores reduzidos nas freguesias do barrocal e da serra (mais interiores, sobretudo a norte da EN270).</p>

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
	<p>AII.4 – Os contrastes litoral/ interior são igualmente evidentes no que respeita à estrutura etária da população, sendo as freguesias do interior as que apresentam índices de envelhecimento populacional e consequentemente índices de dependência de idosos mais elevados.</p> <p>AII.5 – Povoamento disperso por lugares de pequena dimensão na faixa interior. Cerca de 35% dos habitantes do “Algarve Central” residem em lugares com menos de 500 habitantes, o que dificulta a implementação de soluções de transportes coletivos regulares com fiabilidade e, por outro lado, exige o estudo de soluções alternativas adequadas aos padrões de mobilidade da população residente nestes territórios.</p>
B – Padrões de Mobilidade	
<p>BI.1 – Elevada percentagem de residentes a exercer a sua atividade no concelho de residência (83%), o que permite inferir sobre a realização de um volume significativo de viagens intraconcelhias.</p> <p>BI.2 – Tendência para o aumento da distância média entre o local de residência e o local de trabalho (evidenciado pelo crescimento generalizado da proporção de população que exerce a sua atividade fora do concelho de residência), o que exige o estudo de soluções de transporte intermunicipais.</p> <p>BI.3 – Importante quota de deslocações internas à AI do EMI no global das viagens (intraconcelhias 82,5% + Intra Algarve Central 15,7%) e quotas menos relevantes de viagens externas (1,8%).</p> <p>BI.4 – Elevadas densidades de viagens no corredor Loulé-Faro-Olhão (46 520 viagens diárias).</p> <p>BI.5 – Existência de quotas expressivas de utilização dos modos suaves (24,4%) sendo de destacar os concelhos de Loulé (com 29,9%) e o concelho de São Brás de Alportel (com 33,4%).</p>	<p>BII.1 – Tendência para o decréscimo do modo pedonal nas deslocações dos ativos (-32%), em parte justificada pelo aumento da distância e duração das viagens quer pelo forte crescimento ocorrido na taxa de motorização.</p> <p>BII.2 – Forte peso do automóvel na repartição modal (cerca de 66% da quota das viagens globais), em especial em concelhos como Albufeira com 79,2% e Tavira com 70,7%.</p> <p>BII.3 – Fraca quota de utilização do transporte coletivo (9%).</p> <p>BII.4 – Predomínio do modo rodoviário enquanto modo preferencial de TC e fraca expressão do modo ferroviário cuja quota se cifra nos 38% das viagens em TC, fruto das condições de operação e exploração deste modo de transporte.</p> <p>BII.5 – A fraca expressão da utilização do TI+TC evidencia os problemas associados à intermodalidade (física, lógica e tarifária) do sistema de transportes do “Algarve Central”.</p>



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
C – Acessibilidades	
<p>CI.1 – Boas acessibilidades proporcionadas por eixos viários estruturantes regionais que permitem ligações rápidas ao território do “Algarve Central” e nacional (IP1, A22, EN125).</p> <p>CI.2 – A avaliação das acessibilidades rodoviárias a partir das sedes de concelho evidenciou menores tempos associados às viagens realizadas na zona litoral a sul da EN 270 e, em particular, no corredor limitado entre esta via e a EN 125 a sul e percorrido pela A 22.</p> <p>CI.3 – Os concelhos do “Algarve Central” apresentam uma distribuição relativamente favorável de vias locais e de distribuição secundária, cobrindo as áreas limitadas pelas isócronas de 5, 10 e 15 minutos a quase totalidade da unidade territorial do Litoral Sul/ Barrocal;</p> <p>CI.4 – Tempos de deslocação entre os principais pares O/D são aceitáveis, considerando os padrões de mobilidade da população, indicando bons níveis de acessibilidade em toda a AI do EMI.</p>	<p>CII.1 – Apesar da EN125/ ER125 estar incluída no 1º nível hierárquico, em vários troços não cumpre os requisitos desejáveis para uma via com esse perfil. No modelo de ocupação do território da região em vários municípios, esta via desempenha o papel de arruamento urbano, registando elevados níveis de tráfego de atravessamento e não permitindo os níveis de serviço e funções desejáveis (refira-se a título de exemplo os atravessamentos do concelho de Olhão e Tavira).</p> <p>CII.2 – As viagens mais penalizadoras a partir dos concelhos em estudo registam-se para norte, facto que se compreende pela orografia mais acidentada, inexistência de vias pertencentes ao 1º nível hierárquico e menor densidade de oferta de rede viária neste território.</p> <p>CII.3 – No que concerne às acessibilidades ferroviárias, as características apresentadas pelas infraestruturas não propiciam a utilização generalizada deste modo de transporte enquanto alternativa competitiva ao modo rodoviário.</p>
D – Modos de deslocação	
<p>DI.1 – Existência de vários modos de transporte (rodo, ferroviário e fluvial), com destaque para o modo ferroviário que atravessa longitudinalmente o território do “Algarve Central”.</p> <p>DI.2 – Boa cobertura territorial de toda a faixa litoral do “Algarve Central”.</p> <p>DI.3 – A aposta dos municípios na criação de serviços de transporte urbano revela a preocupação destas entidades no assegurar das deslocações interconcelhias, indo assim ao encontro das necessidades da população e dos resultados dos inquéritos à mobilidade (mais de 75% das viagens em todos os concelhos são de carácter intraconcelhio).</p>	<p>DII.1 – Fraca cobertura territorial e horária do território interior do “Algarve Central”.</p> <p>DII.2 – Fraca frequência horária dos serviços de TC interurbanos e mesmo dos serviços de transporte urbanos de alguns municípios (caso de Olhão).</p> <p>DII.3 – Reduzidas frequências dos serviços ferroviários, material circulante antiquado e com níveis de conforto que prejudicam a atratividade deste modo de transporte.</p> <p>DII.4 – Reduzida utilização do sistema de transportes coletivos, em especial do modo ferroviário.</p>

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
<p>DI.4 – A localização das estações, face aos principais aglomerados urbanos, é relativamente favorável entre Faro e Vila Real de Santo António, o que justifica que o transporte ferroviário se constitua como uma opção para a população residente nestes aglomerados.</p>	<p>DII.5 – Elevados custos com o transporte escolar e com o transporte social.</p> <p>DII.6 – A localização das estações ferroviárias face aos principais aglomerados urbanos é desfavorável entre Faro e Lagos (em particular em Loulé, Quarteira, Albufeira e Lagoa), já que se situam por norma afastadas dos mesmos.</p> <p>DII.7 – A forte procura em transporte individual manifesta-se em níveis de congestionamento em algumas vias, que na rede em estudo ocorrem nas vias de hierarquia inferior que alimentam as vias de hierarquia superior (em ligações interurbanas), onde o exemplo mais notado é o caso da EN125, da EN270 e da EN2 e nos acessos aos principais aglomerados urbanos (Albufeira, Faro, Loulé e Tavira).</p>
E – Interfaces	
<p>EI.1 – Localização central de alguns terminais rodoviários e estações com elevado potencial de atração de passageiros para o TC (exemplos das estações ferroviárias de Olhão, Tavira e Faro e dos terminais rodoviários de Tavira e Faro).</p> <p>EI.2 – Existência de infraestruturas (em especial terminais rodoviários e algumas estações ferroviárias) com bom nível de equipamento.</p>	<p>EII.1 – Localização periférica de algumas interfaces face aos principais aglomerados urbanos, como comprova a cobertura populacional no raio dos 2 000 metros. Situações mais problemáticas em algumas estações e apeadeiros ferroviários.</p> <p>EII.2 – Lacunas ao nível da informação aos públicos nas paragens de transporte coletivos rodoviários e em algumas interfaces.</p> <p>EII.3 – Ausência de uma verdadeira rede de interfaces de transporte. Existem diversas estações e terminais rodoviários, contudo a ausência de intermodalidade invalida que estas infraestruturas desempenhem o papel de interface.</p> <p>EII.4 – Ausência de integração tarifária.</p>



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
F – Estacionamento	
<p>FI.1 – Com exceção de São Brás de Alportel, nas restantes cinco sedes de concelho do “Algarve Central” existe estacionamento tarifado na via pública, associado à necessidade de promover uma maior rotação de veículos em áreas centrais de concentração de comércio e serviços.</p> <p>FI.2 – Mais de metade da população residente no “Algarve Central” (57%) possui estacionamento próprio no local onde reside, verificando-se as maiores proporções (superiores a 80%) na maioria das freguesias de Albufeira, em Cabanas de Tavira e Santo Estêvão (concelho de Tavira).</p>	<p>FI.1 – Pechão, S. Brás de Alportel e os aglomerados urbanos de Fuseta e Moncarapacho registam taxas de ocupação elevadas e de procura de cariz ilegal bastante significativa, mas nestes casos decorrem de uma porção significativa da oferta não se encontrar formalizada, não perturbando na generalidade a circulação motorizada e pedonal.</p> <p>FI.2 – Registam-se taxas de procura ilegal significativas (grau I e grau II), que no total do território assumem um peso de 24%.</p>
G – Logística Urbana	
<p>GI.1 – A existência de áreas reservadas para estas operações em todos os principais aglomerados urbanos para os quais se realizaram levantamentos de estacionamento.</p> <p>GI.2 – Destaca-se o caso de Olhão em que o Regulamento dos Mercados Municipais estabelece um horário para a realização das operações de cargas e descargas para os espaços comerciais localizados no interior dos mercados.</p>	<p>GII.1 – Apesar da criação de diversos espaços para acolhimento destas atividades, persiste um modelo disperso em termos de localização das empresas, encontrando-se estas instaladas junto às principais vias de comunicação, nomeadamente junto à já referida EN125.</p> <p>GII.2 – Ausência de regulamentação sobre transporte e operações de cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos do “Algarve Central”.</p>
H – Sinistralidade	
<p>HI.1 – Evolução global positiva do número e gravidade dos acidentes da área de intervenção nos últimos anos, com reduções dos números globais de vítimas na ordem dos 49% e do número de mortos e feridos graves em mais de metade.</p> <p>HI.2 – Evolução bastante favorável nas diversas vias que estruturam o território do “Algarve Central”, em particular nos arruamentos urbanos e nas Estradas Nacionais, onde os acidentes têm maior incidência, e ainda nas Autoestradas, onde se praticam velocidades de circulação mais elevadas.</p>	<p>HI.1 – Cerca de 57% dos acidentes rodoviários registados em 2011 ocorreu dentro das localidades, ou seja, em meio urbano, pelo que se deverá estudar a implementação de medidas de acalmia de tráfego nestes locais.</p> <p>HI.2 – Ocorrência de um número considerável de acidentes (corporais e não corporais) no território do “Algarve Central” nos últimos anos, com os acidentes corporais (atropelamentos) a assumirem um peso relevante, embora situado abaixo da média nacional (cerca de 15%).</p>

I – Pontos Fortes	II – Pontos Fracos
I – Ambiente	
<p>II.1 – Presença de diversos modos de TC que poderão contribuir para a redução da utilização do TI e consequentemente, para a melhoria da qualidade ambiental e do desempenho energético associado aos transportes.</p> <p>II.2 – Condições propícias ao fomento da utilização dos modos suaves, reduzindo a utilização intraurbana do transporte individual e retardando a dependência dos jovens desse meio de transporte.</p>	<p>III.1 – Idade da frota dos veículos de transporte coletivo rodoviário, que não sendo equipados com as mais recentes tecnologias de motorização, podem emitir mais poluentes de impacto local (caso do PM e CO₂) com forte influência na qualidade do ar em meio urbano, nomeadamente junto aos equipamentos mais sensíveis como as escolas.</p> <p>III.2 – A falta de sensibilização para as questões ambientais e energéticas e a dificuldade de monitorizar estas variáveis, fazem com que o planeamento de transportes e as suas componentes ambientais/ energéticas não sejam devidamente contemplados.</p>

Quadro 2.2 – Análise SWOT – Oportunidades e Ameaças

III – Oportunidades	IV – Ameaças
A - Ocupação do Território	
<p>AIII.1 – Dinamismo demográfico das freguesias localizadas na faixa litoral e persistências de estruturas etárias mais jovens e com menores índices de envelhecimento demográficos.</p> <p>AIII.2 – Concentração de emprego em algumas freguesias do “Algarve Central”, o que permite apostar na melhoria da rede de TC a estes núcleos.</p>	<p>AIV.1 – O envelhecimento populacional conduzirá a uma menor utilização do transporte individual por parte dos residentes, desempenhando o transporte coletivo um importante papel na mobilidade desta população.</p> <p>AIV.2 – Perspetiva-se também uma maior utilização do modo pedonal para a realização de viagens de curta distância e colocando novos desafios em termos de soluções de transportes.</p>
B – Padrões de Mobilidade	
<p>BIII.1 – Políticas ambientais e energéticas destinadas a reduzir a quota de utilização do TI poderão contribuir para favorecer uma repartição modal mais favorável à utilização do TC;</p> <p>BIII.2 – Melhorias ao nível da rede de TC intraconcelhias e interconcelhias e entre os concelhos da AI do EMI, poderão favorecer a utilização deste modo em detrimento do TI;</p> <p>BIII.3 – A criação de condições de intermodalidade, em especial entre os modos rodo e ferroviário é um aspeto importante para a atratividade do modo ferroviário, sendo fulcral para a captação de utilizadores em especial nos</p>	<p>BII.1 – O modelo de ocupação do território disperso em toda a faixa interior, com predominância de lugares de pequena dimensão e a presença de extensas áreas de baixa densidade, exige medidas articuladas de reorganização territorial e de articulação TI/ TC.</p>



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

III – Oportunidades	IV – Ameaças
<p>concelhos em que as estações se localizam fora dos aglomerados urbanos.</p> <p>BIII.4 – O aumento dos preços dos combustíveis e a atual conjuntura económica do país poderão favorecer a transferência modal para o TC, se criadas adequadas condições para tal.</p>	
C – Acessibilidades	
<p>CIII.1 – Modernização do sistema de transportes ferroviários (infraestrutura e serviços) para a melhoria da atratividade deste modo de transporte é fundamental para uma repartição modal mais equilibrada e menos dependente do TI.</p>	<p>CIV.1 – A introdução de portagens na A22, traduziu-se num aumento de congestionamento e por conseguinte num aumento dos tempos de deslocação em TI e em TCR.</p>
D – Modos de deslocação	
<p>DIII.1 – Criação de uma rede de transportes hierarquizada, suportada numa rede de interfaces intermodais e no estudo de uma nova solução de transportes para a Linha do Algarve.</p> <p>DIII.2 – Criação de uma rede ciclável estruturante da região algarvia e, em particular, da faixa litoral do “Algarve Central”, bem como a criação de percursos cicláveis em meio urbano.</p> <p>DIII.3 – Promoção da integração tarifária como medida de melhoria do sistema de TC.</p> <p>DIII.4 – Possibilidade de implementação de uma entidade gestora do sistema de transportes com responsabilidades ao nível do planeamento, gestão e monitorização do sistema.</p>	<p>DIV.1 – Utilização do sistema de transportes coletivos apenas por utilizadores que não possuem outra alternativa para se deslocarem.</p> <p>DIV.2 – Sistema de TC dependente da procura escolar.</p> <p>DIV.3 – O aumento generalizado das tarifas praticadas nos sistemas de transporte coletivo desincentiva a sua utilização favorecendo os meios de transporte individual e, por conseguinte, aumenta o congestionamento, a poluição atmosférica e em última análise o aumento do défice de operação dos serviços de transporte público existentes na AI.</p> <p>DIV.4 – As condições topográficas de algumas zonas do território mais interior dificultam a criação de redes cicláveis atrativas e com orografia favorável.</p>

III – Oportunidades	IV – Ameaças
E – Interfaces	
<p>EIII.1 – A modernização da linha do Algarve e implementação de um novo modelo de negócio poderão constituir uma boa oportunidade para a criação de uma verdadeira rede de interfaces e promoção das condições de intermodalidade.</p> <p>EIII.2 – A criação de corredores bus nas vias mais congestionadas em especial nos acessos centros urbanos poderá contribuir para atratividade dos TC rodoviários.</p> <p>EIII.3 – Criação de condições de intermodalidade (TI/ TC e TC rodoviário/ TC ferroviário) que promovam a realização de viagens com recurso a mais do que um modo de transporte.</p>	<p>EIV.1 – Manutenção das atuais condições de operação e exploração da linha do Algarve.</p>
F – Estacionamento	
<p>FIII.1 – Existência de espaço disponível para a implementação de bolsas de estacionamento ordenado que libertem o espaço público da pressão do automóvel, nomeadamente nas áreas de novas operações urbanísticas.</p> <p>FIII.2 – A possibilidade de apostar numa rede de interfaces de transporte complementada por parques de estacionamento de longa duração (estacionamento do tipo <i>Park & Ride</i>). Trata-se uma solução que permite captar novos utilizadores para o sistema de transportes coletivos, com maior importância para o modo ferroviário.</p>	<p>FIII.1 – A fiscalização insuficiente sobre a procura de estacionamento ilegal/ abusivo pode conduzir a um aumento da pressão do estacionamento nas áreas urbanas.</p>
G – Logística Urbana	
<p>GIII.1 – Criação de uma nova rede de espaços de acolhimento empresarial e logístico poderá contribuir para o ordenamento da atividade logística a nível regional.</p> <p>GIII.2 – Elaboração e implementação de regulamentos de cargas e descargas por parte de alguns municípios nos respetivos centros urbanos de maior dimensão.</p>	<p>GIV.1 – Perturbações na circulação rodoviária decorrentes da ausência de regulamentação.</p>



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

III – Oportunidades	IV – Ameaças
H – Sinistralidade	
<p>IIII.1 – Promoção da elaboração de planos municipais de segurança rodoviária.</p>	<p>HIV.1 – Possibilidade de ocorrer uma tendência de aumento da sinistralidade nas estradas nacionais e municipais como consequência da introdução de portagens e decréscimo do tráfego na A22.</p>
I – Ambiente	
<p>IIII.1 – A melhoria dos espaços e percursos pedonais e a introdução de políticas locais de promoção dos modos suaves poderão permitir um alívio na pressão automóvel em zonas mais densas e por conseguinte uma diminuição das emissões poluentes.</p> <p>IIII.2 – Introdução de veículos elétricos, articulados com políticas de estacionamento (que permitam carregamento das baterias) podem contribuir para a diminuição significativa das emissões poluentes e para o equilíbrio energético nacional.</p> <p>IIII.3 – Incentivos ao uso dos modos de transporte coletivo para deslocações curtas (tarifário, informação, condições de acesso à paragens e terminais).</p>	<p>IV.1 – O envelhecimento do parque automóvel individual e coletivo rodoviário, decorrente da não substituição por novos veículos mais “limpos”, pode constituir um entrave às políticas ambientais e aos tetos de emissões propostos no protocolo de Quioto e da Cimeira do Rio +20.</p>



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

3. FORÇAS MOTRIZES

3.1. ENQUADRAMENTO

A evolução dos padrões de mobilidade na AI do EMI depende de um conjunto de forças de natureza diversa que influenciam o desempenho do futuro sistema de transportes e que apresentam comportamentos diferenciados.

Assim, algumas destas forças tendem a evoluir de forma previsível, sendo o grau de incerteza quanto à sua evolução limitado, pelo que não são consideradas variáveis determinantes para a construção dos cenários. Por outro lado, existe um outro conjunto de forças, cuja evolução não encerra um elevado grau de incerteza, e que se constituem como o suporte para a construção dos cenários.

De acordo com a metodologia proposta pelo “Guia para a Elaboração de Planos de Mobilidade e Transportes”² as forças motrizes encontram-se organizadas em:

- **Forças externas**, que atuam sobre o setor dos transportes a partir do ambiente exterior;
- **Forças internas ao setor dos transportes**, que incorporam as melhorias e inovação tecnológica no que respeita à infraestrutura e veículos, as políticas dos preços dos combustíveis ou à forma como os impactos do setor dos transportes são valorizados.
- **Forças políticas**, que englobam as questões relacionadas com a política tarifária, a reorganização do setor dos transportes públicos de passageiros, a governância no setor, a fiscalidade sobre os combustíveis, as políticas de sensibilização dos comportamentos e as políticas europeias.

3.2. FORÇAS EXTERNAS

Foram identificadas um conjunto de forças externas ao setor dos transportes que se enunciam:

- **Dinâmicas Demográficas** – relacionadas com as tendências de evolução, distribuição e estrutura etária da população;
- **Tendências Macroeconómicas** – relacionadas com a evolução das variáveis macroeconómicas que condicionam as atividades económicas, os rendimentos disponíveis da população e os níveis de investimento na economia, em geral, e no setor dos transportes, em particular;

² IMTT, Março de 2011

- **Dinâmicas de emprego** – relacionadas com as tendências de evolução e distribuição do emprego na AI do EMI;
- **Estrutura de povoamento** – relativa às tendências de distribuição da população residente no território em estudo e que se encontra estritamente relacionada com as perspetivas de evolução da estrutura etária da população e com o modelo de ordenamento perspectivado;
- **Modelo de ordenamento territorial** – relacionadas com o modelo de ordenamento do território do “Algarve Central” e com a estrutura do povoamento;
- **Setor do turismo na região** – sendo esta uma importante atividade económica na região, condiciona a procura de serviços de transporte, pelo que as tendências previstas para o setor condicionam as propostas do presente estudo;
- **Questões energéticas** – estritamente relacionadas com a subida de preços dos combustíveis fósseis e com a tendência para o crescimento da frota de veículos movidos a energias alternativas (nomeadamente híbridos e elétricos);
- **Novos valores ecológicos** – em que se abordam as questões relacionadas com a afirmação progressiva da consciência ambiental na população em geral.

3.2.1. Dinâmicas demográficas

De acordo com a análise efetuada na Fase I do EMI, o Algarve é uma região de forte atração populacional apresentando no entanto um grande desequilíbrio na sua distribuição intrarregional, caracterizando-se por assimetrias de ocupação humana do seu território, que opõem a faixa litoral ao interior serrano. Esta tendência tem vindo a acentuar-se, ao mesmo tempo que as populações do interior envelhecem e a taxa de natalidade sofre uma diminuição acentuada em toda a região.

Em 2011 residiam nos concelhos do “Algarve Central” 258 235 habitantes, que representavam cerca de 57% da população total do Algarve. O peso destes concelhos no total populacional da região onde se insere tem vindo a aumentar desde 1991, ano em que nos seis municípios da AI do EMI residiam 55% dos habitantes algarvios. Todos os concelhos do “Algarve Central” registaram, desde 1991, um crescimento populacional, destacando-se o concelho de Albufeira, cuja população quase duplicou (+95%) nos últimos 20 anos. No global, a população da AI cresceu 37,7% (70 745 habitantes) entre 1991 e 2011.

Todavia, as projeções demográficas para a população europeia e portuguesa apontam para uma inflexão da tendência de crescimento, sendo que as projeções do Instituto Nacional de Estatística apontam para que um efetivo de 10,3 milhões de residentes em Portugal no cenário base (cenário de maior probabilidade de ocorrência) para 2050 e de 555,0 mil para a região do Algarve, a qual tem atualmente 451 005 habitantes.

Estas projeções apontam para um abrandamento progressivo do crescimento da população – 0,53% ao ano até 2050, contra os 1,8% registados entre 1992 e 2011.

Este crescimento apesar de moderado deve ser entendido como uma tendência positiva para a região, uma vez que as mesmas projeções a nível nacional apontam para um decréscimo gradual da população.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Com base nas estimativas do INE elaboraram-se estimativas de evolução da população para os concelhos da AI do EMI para os cenários “baixo”, “central” e “elevado” considerados pelo INE (ver quadro 3.1) para os horizontes temporais do estudo - 2014, 2018 e 2023.

De acordo com as estimativas populacionais elaboradas (cujos pressupostos assumidos serão apresentados detalhadamente no ponto de construção de cenários demográficos), apenas se regista um decréscimo de população neste território no cenário baixo.

Note-se igualmente que no cenário intermédio se regista um decréscimo de população no período 2011/2014, ano em que o efetivo populacional do “Algarve Central”, retoma a sua tendência de crescimento, sendo que em 2020 estima-se que a população residente seja superior à registada em 2011.

Os crescimentos anuais estimados são os seguintes:

- **Cenário baixo**, em 2023, a população do “Algarve Central” será de 246 673 habitantes, menos 4,5% que em 2011, perspetivando-se as seguintes taxas:
 - 2011/2014 – decréscimo populacional de -5,1%;
 - 2015/2018 – decréscimo populacional de -0,8%;
 - 2019/2023 – crescimento populacional de 1,5%;
- **Cenário central**, que apresenta um crescimento populacional de 7,44% entre 2011 e 2023, ano em que o efetivo populacional do “Algarve Central” será de 277 450 habitantes. As variações nos anos intermédios são as seguintes:
 - 2011/2014 – crescimento populacional de 0,85%;
 - 2015/2018 – crescimento populacional de 2,7%;
 - 2019/2023 – crescimento populacional de 3,7%;
- **Cenário elevado**, que apresenta um crescimento populacional até 2023 de 9,9%, correspondente a um volume de cerca de 283 748 habitantes, apresentado as seguintes variações intermédias:
 - 2011/2014 – crescimento populacional de 1,3%;
 - 2015/2018 – crescimento populacional de 3,4%;
 - 2019/2023 – crescimento populacional de 4,9%.

Quadro 3.1 – Projeções de População Residente no “Algarve Central”

Cenário	2011	2014	2018	2023
Cenário Baixo	258.235	244.949	242.922	246.673
Cenário Central	258.235	260.443	267.451	277.450
Cenário elevado	258.235	261.533	270.406	283.748

Fonte: Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

Outra tendência demográfica com importantes consequências na mobilidade prende-se com o aumento da esperança média de vida e com a prevalência de baixas taxas de natalidade, fatores que conjugados têm conduzido ao progressivo envelhecimento populacional, o qual virá, no médio prazo, a condicionar as escolhas modais da população, obrigando ao desenvolvimento de novas soluções de transporte, adaptadas às necessidades de uma população mais envelhecida.

No que concerne à estrutura etária, constata-se que os concelhos do “Algarve Central” apresentavam, em 2011, uma percentagem de jovens (até 14 anos) igual à média de toda a região do Algarve e de Portugal Continental, representando este escalão etário cerca de 15% da população.

Os concelhos com uma maior percentagem de idosos são São Brás de Alportel e Tavira (22,4% e 23,8%, respetivamente) e com uma menor percentagem o concelho de Albufeira, onde a população com mais de 65 anos não atinge os 13%.

Nos cenários de população construídos pelo INE é igualmente apresentada uma projeção da evolução da estrutura etária da população da NUTS II do Algarve, para o período 2012 – 2050, apresentando-se no Quadro 3.2 as tendências nos cenários baixo, central e elevado para os concelhos do EMI nos anos de 2014, 2018 e 2023, podendo concluir-se que:

- Assistir-se-á a um envelhecimento da população e a uma quebra da representatividade da população jovem, nomeadamente da faixa etária entre os 15 e os 24 anos, que representará, em 2023, apenas 7,5% da população do “Algarve Central”;
- A população em idade ativa, com maior flexibilidade de escolha modal e geradora de maior número de viagens, nomeadamente pendulares, tende a diminuir, face à quebra do peso da população entre os 15 e os 24 anos. Em 2023, representará assim cerca de 65% quando atualmente representa 66,4%.

Quadro 3.2 – Projeções das estruturas etárias da população residente nos no “Algarve Central”

Cenário	Anos	0-14	15-24	25-64	65+
Atual	2011	15,1%	10,2%	56,2%	18,5%
Cenário Baixo, Central e Elevado	2014	15,0%	9,4%	56,8%	18,8%
	2018	15,0%	8,5%	57,4%	19,1%
	2023	15,1%	7,5%	57,9%	19,5%

Fonte: Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, com trabalho do consultor – 2004



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

A tendência de envelhecimento evidenciada pelas projeções populacionais induzirá necessidades de mobilidade específicas deste escalão etário da população, salientando-se o importante papel que os transportes públicos desempenham na inclusão social da população mais idosa.

3.2.2. Tendências macroeconómicas

As tendências macroeconómicas influenciam um sistema de mobilidade e transportes em dois aspetos distintos: por um lado, condicionam a capacidade de investimento da administração central e local em infraestruturas e serviços e, por outro lado, afetam o rendimento das famílias, o que influencia a sua escolha modal e o número de viagens realizadas.

Com efeito, nas últimas décadas, fruto do crescimento económico ocorrido em Portugal e dos apoios financeiros da União Europeia, verificaram-se investimentos avultados ao nível da modernização do sistema de transportes por todo o território nacional, nomeadamente com a concretização de infraestruturas rodoviárias das quais são exemplo na AI do EMI a A2 e a A22.

Em termos de acessibilidades rodoviárias, os concelhos do EMI encontram-se dotados de infraestruturas que lhes conferem um elevado grau de acessibilidade regional e interregional ao restante território nacional e a Espanha. Contudo, persistem ainda, em alguns aglomerados urbanos, um conjunto de constrangimentos estruturais que importa resolver, nomeadamente através da construção de variáveis urbanas à EN125.

No entanto, as maiores lacunas reportam-se às acessibilidades proporcionadas pelo sistema de transportes coletivos rodoviário e ferroviário, principalmente este último, o qual é bastante antiquado e pouco adaptado às características da procura interurbana, verificando-se a necessidade de investimentos na modernização das infraestruturas e do material circulante.

Contudo, o contexto macroeconómico que Portugal e a Europa no geral, se encontram a atravessar exige contenção orçamental, limitando a capacidade financeira do Estado e, em particular, das autarquias locais e de outras entidades (públicas e privadas) para a realização de novos investimentos e no orçamento disponível para alocar ao sistema de transportes, dificuldades estas que se deverão manter a curto/ médio prazo.

Por outro lado, assistiu-se, desde o início da década de 90, a um aumento da motorização da população, com consequente incremento da quota modal do transporte individual e um abandono do transporte coletivo ou mesmo dos modos suaves.

No atual contexto de recessão económica, prevê-se ainda a manutenção de uma elevada taxa de desemprego e, consequentemente uma estagnação ou redução do rendimento disponível das famílias, o que provavelmente se deverá traduzir numa utilização mais racional do transporte individual e, provavelmente, numa redução das viagens motorizadas.

Perspetiva-se assim, uma seleção mais rigorosa dos grandes investimentos, nomeadamente rodoviários, face não só à fraca capacidade de investimento (público e privado) e à expectável redução do tráfego automóvel nas principais vias da região.

3.2.3. Dinâmicas de emprego

Outro dos fatores que influenciam a evolução do número de viagens de uma determinada região e a repartição modal é o volume e distribuição geográfica do emprego. As viagens geradas pelos polos de emprego são viagens diárias pendulares que geralmente ocorrem sempre nos mesmos períodos diários, sendo portanto fundamental localizar estes polos e prever a evolução do emprego nos mesmos.

De acordo com o relatório da Fase I do EMI, existiam, no “Algarve Central”, 9 812 entidades empregadoras, correspondentes a 77 400 pessoas ao serviço em 2009. De acordo com os dados do Ministério da Economia e do Emprego o número de pessoas ao serviço decresceu para os 65 109 postos de emprego em 2011, o que representa uma quebra de cerca de 16% fruto da crise económica que se tem feito sentir, e que tem levado ao aumento generalizado do desemprego.

A experiência adquirida em estudos semelhantes permite afirmar da existência de uma correlação muito elevada entre a variável emprego e a variável população residente, a qual é confirmada pela conclusão retirada do relatório de que parte significativa da mobilidade dos residentes é interna ao concelho de residência, o que traduz uma procura de emprego na vizinhança da área de residência.

Com base nesta consideração, calculou-se o rácio emprego/população para as freguesias da AI do EMI, tendo-se assumido que, nos cenários tendencial e de referência esta correlação seria apenas de 90% da registada em 2011. Este pressuposto deve-se ao aumento do desemprego registado nos últimos anos nos municípios do Algarve Central, tendência que se prevê se venha a manter nos próximos anos.

Foram ainda considerados os novos projetos previstos para a AI do EMI, nomeadamente em planos municipais de ordenamento do território e outros projetos turísticos e de comércio e serviços, tendo-se estimado o emprego gerado por estes e cuja concretização se prevê ocorra no horizonte do plano de ação do EMI.

A análise do Quadro 3.3 permite concluir que em 2023, a AI do EMI terá mais postos de trabalho que atualmente nos cenários intermédio e pró-ativo, no entanto, em 2014, nenhum dos cenários estima aumento do emprego, muito embora no cenário pró-ativo se preveja uma quebra muito ligeira (-0,06% entre 2011 e 2014).

Note-se que todos os cenários apontam para valores de emprego em 2023 inferiores aos registados nos últimos anos, o que aponta para alguma demora na retoma económica da AI do EMI em conformidade com o verificado para o resto do país e mesmo da região do Algarve.

As taxas de crescimentos registadas são as seguintes:

- **Cenário tendencial**, no qual se estima que, em 2023, existam no “Algarve Central” 61 935 postos de trabalho, menos 4,88% que em 2011, sendo as variações intermédias as seguintes:
 - 2011/2014 – quebra de 15,75% no emprego;
 - 2014/2018 – aumento de 5,33% no número de postos de trabalho;
 - 2018/2023 – aumento do emprego de 7,20%;
- **Cenário de referência**, que apresenta um crescimento do emprego de 5,54% entre 2011 e 2023, ano em que se estima existam no “Algarve Central”, 68 716 postos de trabalho. As variações nos anos intermédios são as seguintes:



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

- 2011/2014 – -10,43%;
- 2014/2018 – 8,40%;
- 2018/2023 – 8,69%;
- **Cenário pró-ativo**, em que se estima que o número de postos de trabalho no “Algarve Central”, em 2023, seja de 77 037, mais 18,32% que em 2011, sendo as taxas de variação intermédias as seguintes:
 - 2011/2014 – -0,06%;
 - 2014/2018 – 8,42%;
 - 2018/2023 – 9,20%.

Quadro 3.3 – Projeções de Emprego no “Algarve Central”

Cenário	2011	2014	2018	2023
Cenário tendencial	65.109	54.851	57.773	61.935
Cenário referência	65.109	58.321	63.220	68.716
Cenário pró-ativo	65.109	65.072	70.549	77.037

Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004, Dados dos Quadros de Pessoal do Ministério da Economia e Emprego (2011) e estimativas do consultor

3.2.4. Estrutura de povoamento

O Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) evidencia a tendência clara à escala nacional para o despovoamento de vastas áreas rurais e crescimento nas áreas urbanas verificando-se que “em 2001 mais de 3/4 da população residente no Continente concentrava-se em áreas com características predominantemente urbanas”.

À escala do território dos seis municípios do “Algarve Central” o processo de urbanização traduziu-se num sistema urbano com assimetrias assinaláveis, pautado por “uma urbanização linear ao longo da costa algarvia”, contrastando com a dispersão ou concentração em aglomerados de pequena dimensão que caracteriza o povoamento no interior destes municípios, correspondente à serra algarvia, em consonância com o verificado no modelo de ordenamento da região do Algarve.

A distribuição da população residente por lugar evidencia notoriamente a tendência descrita, sendo que em 2011 apenas cerca 54% da população do “Algarve Central” vivia em lugares com mais de 5 000 habitantes, e 35% dos residentes em lugares com menos de 1 000 habitantes, o que dificulta a implementação de soluções de transportes coletivos regulares (Quadro 3.4).

Quadro 3.4 – População residente por lugar

Dimensão dos lugares	Lugares (Nº)	Residentes (Nº)	Residentes (%)
(+) 5 000 Habitantes	7	138.621	53,7%
Entre 1 000 e 5 000 Habitantes	14	29.533	11,4%
Entre 500 e 999 Habitantes	30	20.366	7,9%
(-) 500 Habitantes	596	69.715	27,0%
Total	647	258.235	100,0%

Fonte: INE, Censos 2011 (resultados provisórios)

O envelhecimento populacional deverá vir a agravar esta tendência de ocupação do território, o que exige o estudo de soluções alternativas adequadas aos padrões de mobilidade da população residente nestas áreas.

3.2.5. Modelo de ordenamento territorial da região

O atual modelo de ordenamento territorial do “Algarve Central” não pode ser dissociado do modelo de ordenamento da região do Algarve que, tal como evidenciado no relatório de Caracterização e Diagnóstico do EMI, apresenta duas realidades distintas:

- Uma faixa mais litoral, que integra a unidade territorial designada no PROT Algarve por Litoral Sul e Barrocal, onde se integra a parcela mais significativa de população residente dos seis concelhos que integram o EMI, bem como as principais infraestruturas e atividades económicas;
- Uma zona do território mais interior, que integra as freguesias localizadas no interior dos concelhos e que apresenta menores densidades demográficas e de emprego e características mais rurais.

No que concerne à rede urbana atual esta estrutura-se em torno das centralidades Faro-Loulé-Olhão, com interligações com São Brás de Alportel, Quarteira/Vilamoura e Almancil, Albufeira-Guia, em articulação com a centralidade anterior, a polinucleação Portimão – Lagos – Lagoa e Tavira, na articulação do conjunto Vila Real de Santo António – Castro Marim, constituindo uma rede fragmentada.

O modelo territorial preconizado para a região encontra-se definido no Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve e assenta na *“transformação de uma rede urbana fragmentada, numa rede urbana coerente e competitiva, capaz de dinamizar o robustecimento da economia e o reforço da projeção internacional do Algarve. É com este objetivo que “propõe a consolidação de um sistema policêntrico, apoiado nas complementaridades entre os diversos centros urbanos, de forma a criar aglomerações que permitam um elevado nível de competitividade e uma boa inserção nas redes urbanas nacional e europeia”*.

Ainda de salientar o papel fulcral conferido pelo PROT Algarve ao sistema de acessibilidade e mobilidade como estratégia para a concretização do modelo territorial preconizado. Assim, aponta a *“necessidade de promover os transportes públicos regionais e locais, por forma a reduzir a importância relativa do transporte individual”*. Neste sentido é referida a necessidade de a curto – médio prazo se proceder à modernização do transporte ferroviário regional e à melhoria da ligação ferroviária Faro – Lisboa, bem como a sua articulação intermodal com os restantes modos de transporte.

Relativamente a esta ligação, a mesma foi alvo de modernização em 2004, o que permitiu reduzir os tempos de ligação entre Lisboa e Faro, bem como melhorar significativamente as condições de conforto.

Um outro aspeto importante apontado como orientação para a concretização do modelo territorial prende-se com o “reforço da cooperação intermunicipal para o desenvolvimento, num quadro de especialização e complementaridade territorial de grandes equipamentos urbanos e de projetos estruturantes qualificadores”. Ora, neste aspeto a definição de um quadro de governância para o sistema de acessibilidades e transportes intermunicipal constitui-se como um desígnio importante.

O PROT apresenta ainda um conjunto de opções estratégicas para “a estruturação das redes de transportes e logística” que importa ver refletidas no EMI, a saber:

- Transporte rodoviário:
 - Melhorar o desempenho – tempos de percurso – e as condições de segurança rodoviária em geral, e introduzir o conceito de gestão da mobilidade no que se refere às opções modais, como forma de complementar a gestão da capacidade que vier a ser gerada pelos investimentos e realizar;
 - Concluir e requalificar a rede rodoviária de nível nacional e regional, prevista no Plano Rodoviário Nacional, garantindo a sua articulação com o nível municipal;
 - Reduzir as acessibilidades marginais ao longo das principais vias rodoviárias estruturantes, como forma de aumentar a sua fluidez e de reduzir os níveis de sinistralidade, com especial atenção para as vias das redes regional e municipal, e para a regulamentação da ocupação e da edificação das suas zonas marginais e envolventes;
- Transporte ferroviário:
 - Definir, em termos de investimentos, as ligações ferroviárias prioritárias, avaliando a sua conversão progressiva para serviços a prestar por composições com desempenho e níveis de conforto mais adequados à natureza da procura e à pretendida inserção em meio urbano, equacionando também o potencial de criação de novos locais de paragem para o serviço de transporte de passageiros. No que se refere ao transporte de mercadorias, a avaliação de novos locais de paragem deverá ser articulada com o estabelecimento de áreas de localização empresarial e de logística;
 - Definir prioridades para a melhoria imediata de ligações ferroviárias regionais, designadamente no que se refere às frequências do serviço Faro/Tavira;
 - Dependendo dos resultados e decisões decorrentes dos respetivos estudos de viabilidade, concentrar investimentos na via e material circulante da Linha do Algarve, nomeadamente no troço entre Faro e Vila Real de Santo António;



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

- Complementarmente, tendo em vista a afirmação das aglomerações urbanas e da competitividade regional, promover o desenvolvimento de sistemas ferroviários ligeiros cuja oferta seja adequada à dimensão e natureza de fluxos de procura atuais e prospetivos, em função dos resultados e decisões decorrentes dos correspondentes estudos de viabilidade, nomeadamente no Sotavento, entre Faro, Loulé e Olhão, incluindo ligações entre o centro de Faro, o Polo Universitário de Gambelas, o Aeroporto, o Parque Ribeirinho, o Mercado Abastecedor de Faro (MARF) e o Parque das Cidades, podendo este núcleo inicial ser prolongado a Loulé/Vilamoura e Tavira;
- Promover a ligação ferroviária convencional entre o Algarve e a Andaluzia, mais concretamente à cidade de Huelva, permitindo-se assim a ligação com o sistema ibérico;
- Desenvolver o estudo da futura ligação em alta velocidade ferroviária (AVF) à restante rede de AVF e à rede espanhola, através da estação central do Algarve, nomeadamente no que se refere ao horizonte temporal de concretização, aos corredores e aos locais que deverão ser servidos por estações e infraestruturas associadas, equacionando a sua eventual vocações para o transporte de mercadorias;
- Transporte aéreo:
 - Assegurar a necessária evolução de capacidade e qualidade do Aeroporto Internacional de Faro, em complementaridade com outros modos de transporte e assegurando as redes de abastecimento de combustíveis;
 - Reforçar a capacidade do transporte aéreo em infraestruturas aeroportuárias complementares ao Aeroporto Internacional de Faro, nomeadamente com a construção, na área de intervenção do EMI, de um novo aeródromo a localizar entre Faro e Loulé, para desvio da procura de aviação geral (aeronaves até 20 toneladas) do atual aeroporto e especialmente destinado a servir a aviação executiva;
- Transporte marítimo:
 - Melhorar as infraestruturas portuárias da Região, orientando para Faro o transporte de mercadorias (TMCD), capacidade que interessa potenciar para a criação de uma zona de atividades logísticas e proporcionando condições para o segmento de pequenos cruzeiros;
 - Dotar os portos de Faro e Portimão das infraestruturas necessárias às trocas comerciais de mercadorias entre o Algarve e o resto do país (cabotagem nacional), com a Europa (cabotagem comunitária) e com o resto do mundo, investindo ao nível das acessibilidades e dos meios de movimentação e armazenagem de cargas;
 - Promover a reabilitação urbana e portuária da Zona do Porto Comercial de Faro e a sua envolvente, incluindo apoios à náutica de recreio e a realocização dos depósitos de combustíveis;
- Transporte de combustíveis, que deverá ser assegurado através de um das seguintes alternativas:

- Via marítima para o porto de Faro, com *pipeline* para o aeroporto de Faro e o MARF;
- Via ferroviária até ao parque de combustíveis do Patação e *pipeline* para o aeroporto de Faro;
- Via ferroviária até Loulé e depois por rodovia, evitando o atravessamento de áreas urbanas;
- Rede de ciclovias:
 - Incentivar e concretizar a rede de percursos cicláveis da Região do Algarve, de forma a desenvolver um conjunto de infraestruturas em interligação com a rede europeia de ciclovias que sejam:
 - Suscetíveis de estimular o aumento da utilização de meios de transporte alternativos, nomeadamente a bicicleta, na realização das deslocações pendulares casa/trabalho e casa/escola;
 - Potenciadoras de criação de um novo produto turístico (lazer/ambiente/património cultural histórico-arqueológico) suscetível de promover a diversificação da oferta regional e combater a sazonalidade da procura turística;
- Rede logística:
 - Concretizar o sistema regional de logística e áreas de localização empresarial apoiado nos em diversos centros de âmbito regional, do qual se destaca, na AI do EMI, o Mercado Abastecedor da Região de Faro que, em articulação com a Plataforma Empresarial de São Brás de Alportel (PESBA), a qual deverá ser dinamizada como uma plataforma logística e de distribuição no domínio grossista agroalimentar para todo o Algarve, essencial para o desenvolvimento regional e o ordenamento urbano e comercial da região;
 - Concluir e consolidar a Rede de Parques Empresariais Municipais.

No que concerne aos projetos referenciados no domínio da logística importa salientar que os mesmos não integraram o programa de investimentos do PROT Algarve, não passando de meras intenções. Relativamente às plataformas logísticas regionais estas encontram-se concretizadas nos concelhos de Albufeira e Loulé, com vantagens competitivas proporcionadas pela centralidade e boas acessibilidades proporcionadas pelas infraestruturas rodovias e ferroviárias.

3.2.6. Setor do turismo

De acordo com o PROT Algarve, em conjunto, o setor do turismo, da construção e do imobiliário representavam, em inícios do século XX; cerca de 3/5 da economia da Região do Algarve, cujo crescimento económico se suportava, essencialmente, *“nos serviços turísticos e na dinâmica de construção associada aos mesmos”*.

Assim, importa avaliar as tendências de evolução do setor, a nível nacional e para a região do Algarve, mais concretamente para a AI do EMI, de forma a perceber-se qual o impacto que esta evolução no sistema de mobilidade e transportes, nomeadamente ao nível da procura de transportes e sua sazonalidade. O EMI não proporá ações e medidas direcionadas especificamente para a satisfação da procura turística, contudo, terá em consideração a sua existência e as necessidades dos principais polos turísticos da região.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Muito embora a atual conjuntura económica coloque o setor do turismo do Algarve Central num patamar de incerteza, seja no lado da procura seja no lado da oferta, este continuará a ser um setor de importância vital para a economia algarvia, muito embora se perspetive que a construção a ela associada manterá a tendência de quebra dos últimos 2 anos.

De acordo com a mais recente versão do Plano Estratégico Nacional do Turismo, a evolução deste setor está intimamente ligada com as alterações económicas, que levarão à perda de representatividade dos mercados emissores tradicionais (Reino Unido, Alemanha, Espanha) e à emergência de outros mercados, como os países escandinavos, os países de leste ou mesmo a China, com a alteração do perfil do turista, mais exigente e mais racional nos gastos e com a capacidade dos destinos concorrentes serem competitivos, bem como o reforço do mercado nacional.

Note-se que, entre 2005 e 2020 se registou uma inversão na constituição da procura turística do Algarve, com as dormidas nacionais a crescerem em 500 mil e as estrangeiras a perderem 600 mil dormidas, o que representa uma quebra na procura de cerca de 1,4%, por oposição a um aumento de 5% do lado da oferta (4.800 camas). A perda de representatividade do mercado estrangeiro deve-se, antes de mais, à quebra abrupta da emissão de turistas pelo Reino Unido (menos 800 mil dormidas), enquanto Espanha e França registaram crescimento.

Esta quebra, no principal mercado emissor do Algarve (o Reino Unido representa mais de 30% das dormidas de turistas no Algarve), obrigou à redefinição da estratégia de desenvolvimento turístico desta região, apostando na diversificação dos mercados emissores e dos produtos oferecidos, através da implementação das seguintes linhas de atuação:

- Ao nível do produto sol e mar, verifica-se a necessidade de desenvolver as acessibilidades no inverno e para novos mercados no verão, enriquecer a experiência, promover a requalificação das zonas urbanas e colocar o produto no mercado;
- No golfe, verifica-se a necessidade de promover a requalificação das zonas envolventes, desenvolver conteúdos e a sua disponibilização em canais e colocar o produto no mercado;
- No turismo residencial, verifica-se a necessidade de lançar mecanismos e instrumentos específicos para a consolidação da estrutura financeira das empresas, de reforçar a promoção e comercialização do Algarve como destino turístico residencial e de disponibilizar na internet informação sistematizada e orientada para o cliente e de apoio à colocação do produto no mercado;
- No turismo de natureza, verifica-se a necessidade de desenvolver conteúdos e a sua disponibilização em canais, criar diversidade de passeios a pé, de bicicleta ou de cavalo, criar conteúdos e a sua disponibilização em canais, especializar o serviço/experiência, e desenvolver boas práticas de sustentabilidade em toda a cadeia de valor do produto “observação de aves”;
- No turismo náutico, verifica-se a necessidade de sensibilizar os serviços de estrangeiros e fronteiras e capitania para a normalização e agilização dos procedimentos, promover a oferta

de marinas e portos de recreio em função dos postos de amarração disponíveis, sensibilizar os municípios para a qualidade e boas condições de acesso às praias, divulgar os eventos internacionais e promover a oferta de surfing;

- No turismo de negócios, verifica-se a necessidade de desenvolver infraestruturas com capacidade até 3 mil pessoas, e equipamentos complementares, desenvolver serviços especializados e prospeçar e colocar o produto no mercado. Veja-se o exemplo do recém-aberto Palácio de Congressos do Algarve, localizado nos Salgados em Albufeira, cuja sala principal tem a capacidade de 1650 lugares sentados, sala com 1000 m² e 27 salas polivalentes;
- No turismo de saúde, nomeadamente ao nível médico, verifica-se a necessidade de desenvolver e reforçar a estruturação da oferta de serviços médicos integrados nos serviços turísticos e promover a sua colocação no mercado;
- Nas vertentes de bem-estar (spa e talassoterapia), regista-se a necessidade de desenvolver conteúdos para disponibilização em canais e densificar a diversidade de experiências colocadas à disposição dos clientes;
- Nos circuitos turísticos, verifica-se a necessidade de colocar georreferenciar os recursos, desenvolver conteúdos e informação para o cliente e incentivar e diversificar as experiências;
- No âmbito do produto gastronomia e vinhos, verifica-se a necessidade de densificar atividades, desenvolver conteúdos e experiências, nomeadamente com a integração de produtos locais na operação das unidades turísticas e integrar a oferta em plataformas de promoção e comercialização.

Estas linhas de atuação são, na esmagadora maioria vocacionadas para o marketing e promoção turística, devendo analisar-se, no âmbito do EMI, as diretrizes do PROT para este setor de atividade. Este Plano de Ordenamento define um conjunto de opções estratégicas para o setor, algumas das quais com impacto no território onde ocorrem e como tal no sistema de mobilidade e transportes nele sustentado, e que se apresentam seguidamente:

- Valorizar a imagem da região, construída na base da atratividade turística, como elemento chave para captar populações com diferentes perfis e de diferentes origens geográficas, através da diversificação, diferenciação e quantificação das atividades turísticas, ampliando os motivos de atração e incorporando mais valor acrescentado na oferta;
- Diversificar e diferenciar os produtos de oferta turística e de lazer, tanto no sentido de compensar a pressão da procura sobre a orla costeira como de estimular a oferta de produtos de maior valor acrescentado e menor sazonalidade; dotar a oferta turística de empreendimentos, equipamentos e infraestruturas complementares adequadas, designadamente infraestruturas de apoio ao turismo náutico, piscinas e solários, equipamentos de turismo de saúde e bem-estar, espaços exteriores, parques de lazer, etc., com localizações adequadas e articuladas com a rede urbana regional;
- Estabelecer orientações sobre o crescimento líquido da oferta de alojamento e o seu ritmo desejável, bem como sobre capacidades das unidades territoriais, incluindo a definição de modelos adequados de expansão das áreas residenciais, tanto nas maiores concentrações urbanas, como na reclassificação de áreas de edificação dispersa;



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

- Adotar uma política de requalificação e de reposicionamento da oferta de alojamento turístico classificado e de alojamento não classificado, designadamente do existente, e definir o enquadramento, a integração e qualificação turística do imobiliário turístico e da oferta não classificada;
- Valorizar os espaços com vocação turística orientada para a promoção da excelência, a enquadrar nos Núcleos de Desenvolvimento Turístico, no âmbito da alteração/revisão dos planos diretores municipais;
- Promover exclusivamente ofertas turísticas de excelência nas áreas da faixa costeira com capacidade de carga para esses usos, em consonância com as opções de sustentabilidade ambiental;
- Explicitar o conceito de Núcleo de Desenvolvimento Turístico no quadro geral dos “investimentos estruturantes” para a região e definir regras para o seu licenciamento e concretização, introduzindo critérios qualificadores da oferta, com subordinação aos princípios do desenvolvimento sustentável e da coesão sócio territorial;
- Proceder à definição regional da política nacional de expansão do mercado do golfe e à definição dos parâmetros de crescimento da oferta;
- Definir orientações de enquadramento estratégico, nomeadamente territorial, económico e ambiental, e um programa de investimentos públicos para portos de recreio e para valorização dos recursos costeiros tendo ainda, em especial atenção as valências do turismo de cruzeiros e da pesca desportiva;
- Promover atividades culturais e valorizar o turismo cultural, criando novos produtos e motivos de atração, de forma a incorporar maior valor acrescentado na atividade turística regional.

De referir que as opções estratégicas do PROT Algarve pouco contribuem para a estratégia definida no PENT, sendo muito generalistas e não se traduzindo em objetivos e ações concretas que contribuam para o ordenamento e promoção turística da região.

Ainda no que concerne ao turismo, importa assinalar as alterações que se têm vindo a verificar na tipologia de tráfego do aeroporto de Faro, com o crescimento do segmento regular *low cost* em detrimento do tráfego *charter*, com mudanças significativas ao nível do perfil dos passageiros e dos seus hábitos de deslocação na região.

Se no passado se verificou o predomínio de passageiros que adquiriam um “pacote de férias” e viajavam em voos *charter*, tendo assegurado à chegada o *transfer* até ao hotel, atualmente, constata-se que a maioria dos turistas recorre a companhias *low cost* e adquire a sua viagem na internet, planeando não só a sua deslocação entre o aeroporto e o hotel, como também todas as suas deslocações na região.

Assegurar as necessidades de deslocação destes turistas constitui-se como um novo desafio que se coloca à administração do aeroporto de Faro, como também aos responsáveis pela promoção turística da região, aos operadores de transporte e aos municípios. Neste domínio importa, por um

lado, garantir uma oferta de serviços de transporte que assegure as suas deslocações do aeroporto até aos destinos finais, bem como entre os principais polos de atração turística e, por outro lado, disponibilizar-lhes ferramentas que lhes permitam planear adequadamente as suas viagens.

3.2.7. Questões energéticas

Nas últimas décadas têm-se vindo a assistir a nível mundial a um aumento da procura mundial de combustíveis fósseis, nomeadamente de petróleo, tendência que se deverá manter com a pressão da procura que se tem vindo a registar.

A tendência de longo prazo de aumento do preço do petróleo deverá assim manter-se, com consequências imediatas ao nível do crescimento económico e da inflação.

Outro aspeto importante prende-se com a instabilidade geopolítica marcada por algumas tensões com países exportadores de petróleo e gás natural.

Esta situação constitui, todavia, um importante impulso à consolidação de um novo paradigma energético, inovação tecnológica e a uma maior abrangência das medidas adotadas ao nível do setor dos transportes, o qual apresenta uma elevada dependência dos combustíveis fósseis e assim uma acentuada sensibilidade às variações do preço do petróleo (com reflexos em toda a economia).

Os aumentos sucessivos do preço do combustível, associado ao contexto macroeconómico que o país atravessa permitem perspetivar uma redução das vendas de combustível e do número de viagens realizadas em transportes individual.

As questões energéticas encontram-se ainda estritamente relacionadas com as inovações tecnológicas no setor dos transportes que se encontram a ocorrer ao nível da eficiência energética e ambiental.

Nestes domínios urge destacar a forte aposta nas energias alternativas, com a canalização de investimentos consideráveis que têm permitido criar condições para o desenvolvimento tecnológico e fiabilidade dos sistemas de produção e distribuição, com reflexos na penetração destas energias e no seu contributo para a produção de energia elétrica.

Atendendo às metas de penetração que têm vindo a ser estabelecidas, aos investimentos previstos para o setor e ao potencial de crescimento existente, é exetável que a produção de energia a partir de fontes alternativas continue a crescer de forma sustentada.

3.2.8. Novos valores ecológicos

Nas últimas duas décadas têm-se vindo a assistir à afirmação progressiva da consciência ambiental, patente nas preocupações crescentes com o equilíbrio dos ecossistemas ou com a delapidação dos recursos naturais. A importância socialmente atribuída a estes novos valores ecológicos, refletida na progressiva mudança de comportamentos em relação ao ambiente, tem conduzido à emergência do paradigma ecológico.

A consciencialização para os novos valores ecológicos têm-se vindo a refletir na adoção de políticas e estabelecimento de acordos internacionais com objetivos e metas a atingir em termos



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

de preservação ambiental e/ou no incentivo de práticas e atividades mais consentâneas com a sustentabilidade ambiental.

O enraizamento destes valores têm-se vindo assistir igualmente junto da população em geral, no que se pode designar de consciencialização e prática de uma cidadania ambiental ativa.

Perspetiva-se a manutenção a médio e longo prazo da tendência de consolidação dos novos valores ecológicos, sendo os condicionamentos inerentes à transversalidade sectorial das preocupações ambientais cada vez mais uma realidade efetiva.

A tradução desta tendência em termos dos padrões de mobilidade futura é um aspeto que apesar de ser de difícil quantificação deverá estar patente nas medidas que vierem a ser propostas no plano de ação.

3.3. FORÇAS INTERNAS

Como forças internas ao setor dos transportes elencaram-se:

- **Evoluções tecnológicas no setor** – que se reportam ao potencial de utilização de tecnologias de informação e comunicação (TIC) no setor dos transportes;
- **Infraestruturas de transportes programadas** – associadas às perspetivas de evolução da rede de infraestruturas de transportes da AI do EMI.
- **Impactes ambientais e aquecimento global** – relaciona-se com todos os impactes ambientais provocados pelos padrões de mobilidade, em particular as emissões (com particular relevância dos gases com efeito de estufa) e o ruído ;

3.3.1. Evoluções tecnológicas no setor dos transportes

As atuais preocupações em matéria de desenvolvimento tecnológico apontam para que as principais inovações tecnológicas no setor dos transportes ocorram nos domínios da eficiência energética, da eficiência ambiental, segurança e tecnologias de informação e comunicação (TIC).

Verificam-se atualmente diferentes níveis de maturação dos desenvolvimentos tecnológicos, sendo que algumas das tecnologias se encontram já em fase de comercialização (casos dos veículos híbridos e elétricos), encontrando-se outras ainda em fase de desenvolvimento e/ou experimentação (exemplo das tecnologias de comunicação entre veículos e de comunicação entre veículos e infraestrutura).

Ao nível da eficiência energética é de frisar o forte impulso no setor da produção de veículos híbridos e elétricos. No caso específico de Portugal destaca-se o programa MOBI.E, o qual, entre outros serviços, prevê a criação de uma rede de carregamento de âmbito nacional, centrada no utilizador, acessível em qualquer ponto do país e compatível com todas as marcas de veículos, aberta a todos os operadores, permitindo introduzir o veículo elétrico como alternativa aos meios de transporte rodoviários que utilizam combustíveis fósseis.

Com a referida rede piloto que se encontra em fase de implementação pretende-se:

- Instalar cerca de 1 300 pontos de carregamento normal e 50 pontos de carregamento rápido, na via pública;
- Implementar, testar e validar um modelo inovador MOBI.E;
- Promover a consciencialização ambiental dos cidadãos e instituições e fomento de uma utilização mais racional e eficiente da mobilidade individual e coletiva;
- Criar condições de base para a massificação do veículo elétrico, nas suas mais variadas vertentes e tipologias;
- Projetar o país como *case study* internacional, promovendo a liderança internacional de Portugal na Mobilidade Elétrica através da internacionalização do modelo MOBI.E e de soluções de sistemas de carregamento de base nacional;
- Criar condições para a geração e atracção, em parceria entre empresas e centros de excelência, de investimento, emprego e atividade económica associados ao desenvolvimento, produção e teste de sistemas e soluções de mobilidade elétrica.

Com os incentivos concedidos antevê-se uma alteração progressiva da constituição da frota de veículos por inclusão de veículos híbridos e elétricos e redução dos veículos a gasolina e a gasóleo. De referir que o programa MOBI.E Portugal prevê que em 2020 existam 180 mil veículos elétricos a circular em Portugal.

A introdução de medidas legislativas que favoreçam uma fiscalidade verde poderá, por exemplo, acelerar a aquisição de veículos elétricos para frotas de empresas. De entre as medidas relevantes salientam-se as seguintes:

- Incentivos à aquisição de veículos elétricos (que pode chegar a 6.500 euros no caso de a aquisição do novo carro elétrico ser realizada à custa do abate de um veículo em fim de vida);
- Isenção de pagamento quer do ISV - Imposto sobre Veículos, quer do Imposto Único de Circulação (Lei n.º 22-A de 2007), no caso dos veículos elétricos;
- Implementação da Portaria 467/2010, de 7 de Julho, que prevê que a aquisição de veículos elétricos permitirá realizar deduções quer em sede de IRS (para particulares) quer em sede de IRC (para empresas).

No que concerne a outras alternativas de combustível já disponíveis no mercado é de destacar os biocombustíveis que representam cerca de 5% do mercado. Funcionam como misturas de combustíveis e não necessitam de qualquer infraestrutura específica. Por sua vez o gás natural liquefeito (GNL) e o gás natural comprimido (GNC) são essencialmente utilizados para automóveis. Atualmente, um milhão de veículos utilizam este combustível, representando 0,5% da frota, sendo objetivo duplicar este valor até 2020. A proposta da Comissão assegurará a disponibilidade em toda a Europa, até 2020, de pontos de abastecimento acessíveis ao público, com normas comuns, a intervalos máximos de 150 km.

No que concerne às infraestruturas e sistemas complementares salientam-se as investigações desenvolvidas ao nível dos sistemas de transporte inteligentes (ITS) com aplicabilidade em áreas muito distintas tais como: informação ao público em tempo real, gestão de sistemas multimodais, bilhética, cobrança de portagens eletrónicas, gestão de tráfego rodoviário.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Ao nível da segurança destaque igualmente para os desenvolvimentos tecnológicos ao nível dos sistemas automáticos de travagem e sistemas de segurança antichoque.

No domínio das tecnologias e informação e comunicação os desenvolvimentos tecnológicos que se têm vindo a registar deverão contribuir para a criação ou melhoria de sistemas de segurança, sistemas e serviços de informação de trânsito ou sistemas de informação aos clientes, assim como o desenvolvimento de novos serviços de transporte adaptados às necessidades específicas da procura (e.g. transportes a pedido).

Também no transporte de mercadorias se tem registado evoluções tecnológicas que têm vindo a contribuir para o aparecimento de novas ferramentas de planeamento e gestão de rotas dos intermodais de logística, com a possibilidade de utilização de informação em tempo real para a distribuição.

Para além do mencionado, as vertentes tecnológicas apontam também para um conjunto mais específico de sugestões que vão no sentido da promoção de medidas da gestão da mobilidade que permitam a adoção de estilos de vida alternativos, possibilitados pela utilização de tecnologias de informação, como sejam o teletrabalho e o *teleshopping*.

3.3.2. Evolução das infraestruturas programadas

Nas últimas décadas realizaram-se avultados investimentos na concretização de importantes infraestruturas rodoviárias que conferiram aos concelhos do “Algarve Central” boas acessibilidades (caso por exemplo da A2 e A22). Contudo, e como evidenciado nas orientações estratégicas do PROT Algarve, verifica-se ainda a necessidade de reforço das acessibilidades intra regionais, encontrando-se projetadas um conjunto de infraestruturas rodoviárias, a realizar por diferentes entidades e que importa considerar no âmbito da elaboração do EMI.

Consultados os vários Instrumentos de Gestão Territorial (IGT's) em vigor na AI do EMI, dos quais se salientam o PROT Algarve, o contrato da subconcessão do Algarve Litoral, os Instrumentos de Gestão Territorial elaborados pelos seis municípios e o caderno de encargos do concurso internacional para celebração de contrato administrativo de serviços públicos de transporte coletivos urbanos de passageiros e obra pública de terminal rodoviário do município de Faro, identificaram-se os projetos rodoviários que se listam no quadro 3.5.

Os projetos identificados no presente subcapítulo reportam-se a compromissos programados e assumidos pelos promotores identificados, não resultando por isso de propostas decorrentes do plano de ação do EMI, tendo-se por isso assumido que os mesmos se irão concretizar no horizonte temporal do presente estudo.

Igualmente de referir que os projetos identificados, bem como os horizontes temporais para a sua concretização foram validados junto dos seis municípios.

Quadro 3.5 – Projetos rodoviários previstos para a AI do EMI

Projeto	Promotor	Concretização a 2018	Concretização a 2023
Subconcessão Rotas Algarve Litoral - Modernização da EN 125 - Variante ER125 –S. Lourenço/Troto - Variante EN125 a Faro (2ª fase) - Ligação da EN395 à Guia (ER125)	Subconcessão Rotas do Algarve Litoral	100%	
Terminal Ferroviário de Mercadorias			100%
Terminal Rodoviário de Faro	C.M. Faro/ EVA	100%	
Centro Coordenador de Transportes (PP Sítio Boa Vontade e Pontes Marchil)	C.M. Faro		100%
Apeadeiro dos Caliços	C.M. Loulé/IKEA		

Fonte: Rotas do Algarve Litoral, Instrumentos de Gestão Territorial e CE do concurso internacional para celebração de contrato administrativo de serviços públicos de TCU e obra pública de terminal rodoviário de Faro

Apresenta-se seguidamente uma breve descrição dos projetos anteriormente citados.

Subconcessão Rotas do Algarve Litoral

Em abril de 2009, a empresa pública Estradas de Portugal, SA, atribuiu a subconcessão Algarve Litoral à empresa Rotas do Algarve Litoral, SA. O contrato de subconcessão compreendia a conceção, construção, requalificação e exploração de 273 km de vias rodoviárias.



Fonte: http://www.dqtf.pt/ResourcesUser/PPP/Documentos/transportes/tr_AlgarveLitoral.pdf, Abril 2013

Figura 3.2 – Vias da subconcessão “Rotas do Algarve Litoral”

Contudo, em outubro de 2012 as Estradas de Portugal referiu em comunicado tem procedido à renegociação do objeto do contrato, tendo sido retirado do âmbito da subconcessão os seguintes projetos (ainda por iniciar): variante de Odiáxere, variante de Olhão, variante de Luz de Tavira e variante à EN2 entre Faro e S. Brás de Alportel), assim como o regresso à esfera de atuação da empresa Estradas de Portugal a partir de 1 de janeiro de 2014 das estradas integradas na subconcessão para efeitos de conservação e manutenção, num total de cerca de 93 km.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

No mesmo comunicado é referido que a concessionária retomará, após um período de suspensão, os trabalhos de modernização da EN125 em toda a sua extensão, bem como a construção das variantes a esta estrada em Lagos, Almancil/Troto, Faro e a ligação entre Guia e Albufeira.

Face à renegociação do contrato desta subconcessão, considerou-se apenas a concretização dos seguintes empreendimentos rodoviários: modernização da EN125 em toda a sua extensão, a construção das variantes Almancil/Troto e Faro e a ligação entre Guia e Albufeira.

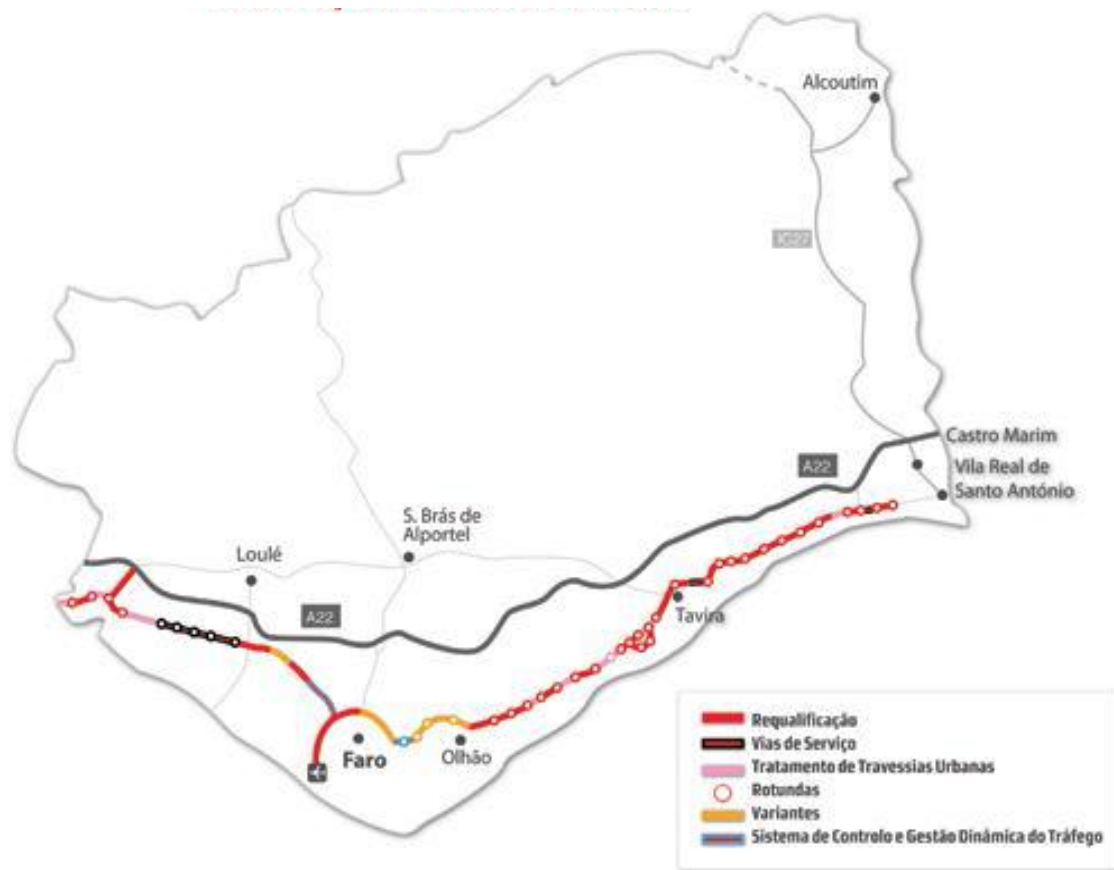
Relativamente às **intervenções previstas para a EN 125** estas encontram-se esquematizadas nas Figuras que se seguem e visam a requalificação urbana e paisagística e o reordenamento da envolvente a esta via, prevendo-se as seguintes intervenções:

- *Definição de uma zona de transição, à entrada dos aglomerados urbanos – efeito de “portão” e introdução de passeios, iluminação Pública e recurso à vegetação e à cor;*
- *Alteração das características do pavimento de modo a destrinçar as zonas de atravessamento urbano, melhorar a aderência e tirar partido do efeito sonoro;*
- *Redução da largura da faixa de rodagem e das vias de tráfego em alguns troços e construção de zona de proteção acústica;*
- *Disciplinar os acessos secundários através da gestão integrada das circulações e das interseções;*
- *Criação de zonas de estacionamento lateral e restrições ao estacionamento ilegal e redução da pressão urbanística a que os terrenos envolventes têm estado sujeitos, através da criação de um diploma que defina regras para a ocupação dos solos na envolvente.*



Fonte: Rotas do Algarve Litoral

Figura 3.3 – Intervenções programadas no âmbito da subconcessão para EN 125 - Barlavento



Fonte: Rotas do Algarve Litoral

Figura 3.4 – Intervenções programadas no âmbito da subconcessão para EN 125 - Sotavento

No que concerne à **variante à EN-125 em Faro (2ª fase)**, esta via deverá estabelecer a ligação entre a Nó da Variante a Faro (existente) com a EN 2 e a EN 125, a nascente de Faro, numa extensão de cerca de 2,5 km. O perfil transversal tipo previsto consiste em duas faixas de rodagem, com duas vias cada, e separador central, dando continuação ao perfil da 1ª Fase, apresentando características compatíveis com uma velocidade de projeto de 90 km/h.

Este projeto contempla, igualmente, a conclusão do Nó com a EN 2, o Nó e a ligação com a EN 125 e os restabelecimentos dos caminhos municipais e rurais atravessados, através de quatro restabelecimentos e sete caminhos paralelos.

Relativamente à ligação da EN395 à A22 em Albufeira inicia-se aproximadamente ao km 70 da EN125, no atual nó de ligação à A22 (Nó da Guia), o qual será reformulado, e termina, aproximadamente ao km 60 da EN395, onde será implantada uma rotunda, apresentando uma orientação geral próxima de norte/sul.

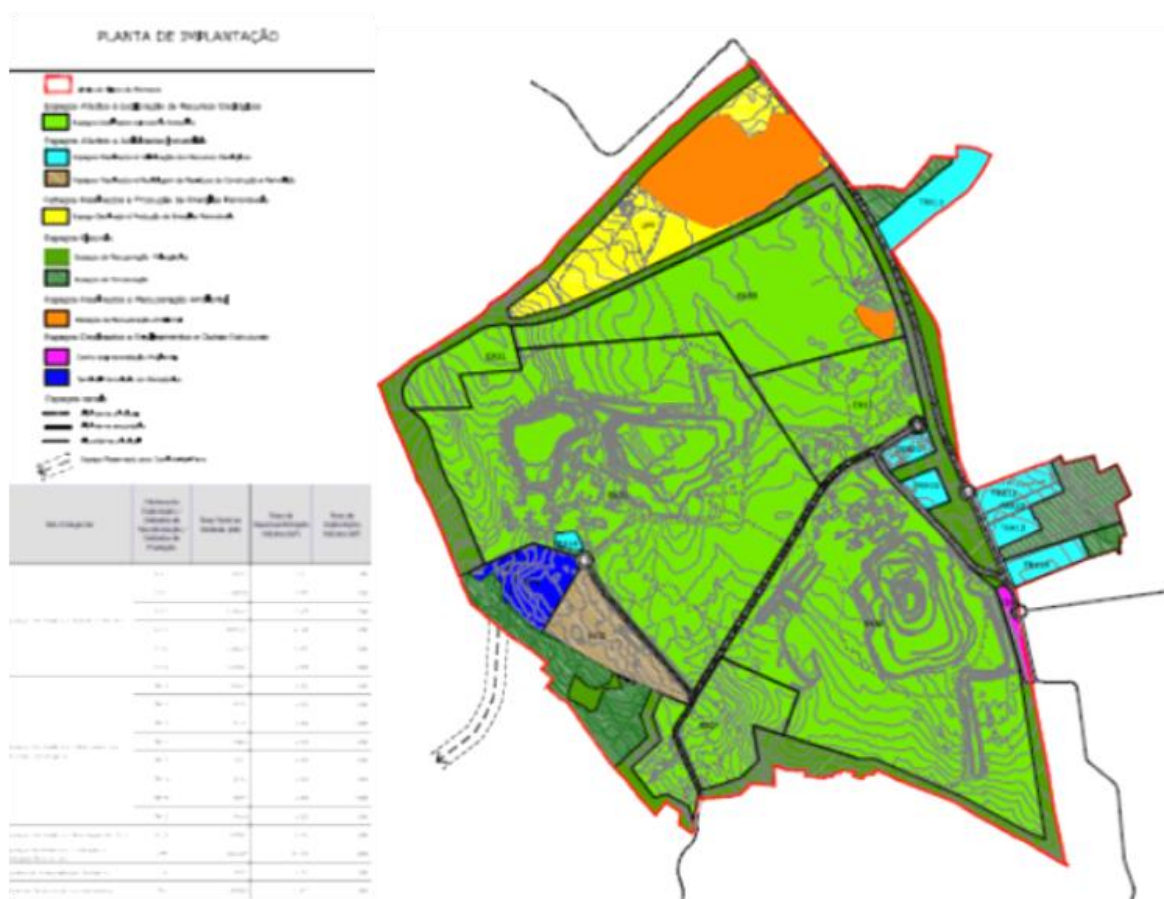
A EN 395 será alvo de beneficiação, numa extensão com cerca de 800 m, que inicia na rotunda que será construída para efetuar a ligação à variante e o entroncamento de Caliços, no qual será construída uma rotunda de ligação.

Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Terminal Ferroviário de Mercadorias

O Plano de Pormenor do Escarpão prevê a construção de um terminal ferroviário de Mercadorias, a localizar junto a um antigo terminal ferroviário entretanto desativado e que visa aproveitar a existência de um espaço canal ferroviário de ligação entre a área deste Plano de Pormenor e a linha de caminho-de-ferro do Algarve.



Fonte: PP do Escarpão, Fevereiro 2011

Figura 3.5 – Planta de Implantação do Plano de Pormenor do Escarpão

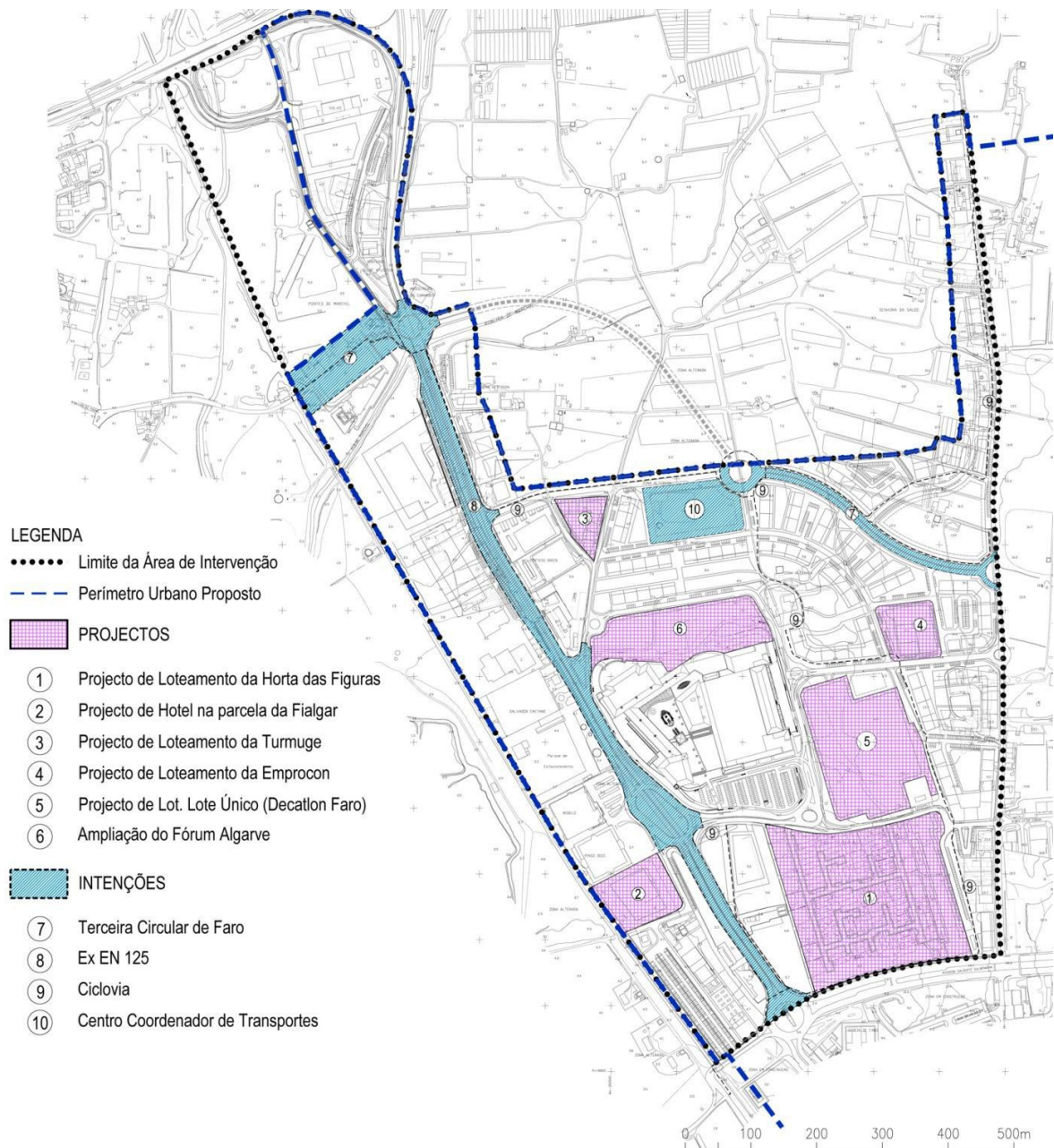
Terminal Rodoviário de Faro

O Plano de Pormenor do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil prevê a construção de um novo Centro Coordenador de Transportes a situar junto ao limite norte da AI, a sul do nó de ligação à 3ª Circular de Faro (de acordo com o ilustrado na Figura 2.7).

Uma vez que se encontra adjudicado em regime de construção/ exploração um novo terminal rodoviário para os serviços urbanos, admite-se que este Centro Coordenador de Transportes

venha a substituir o atual localizado no rés-do-chão do Hotel EVA no centro da cidade até que seja possível construir o Centro Coordenador de Transportes, mencionado no parágrafo anterior.

A concretização desta infraestrutura configurará uma nova organização para o sistema de transportes da cidade, nomeadamente no que concerne na articulação dos serviços de transporte rodo e ferroviário e com o transporte aéreo.



Fonte: Relatório do Plano de Execução e Princípio da Perequação Compensatória, Vol. II, Nov.2012

Figura 3.6 – Planta de localização dos projetos e intenções



Algarve Central

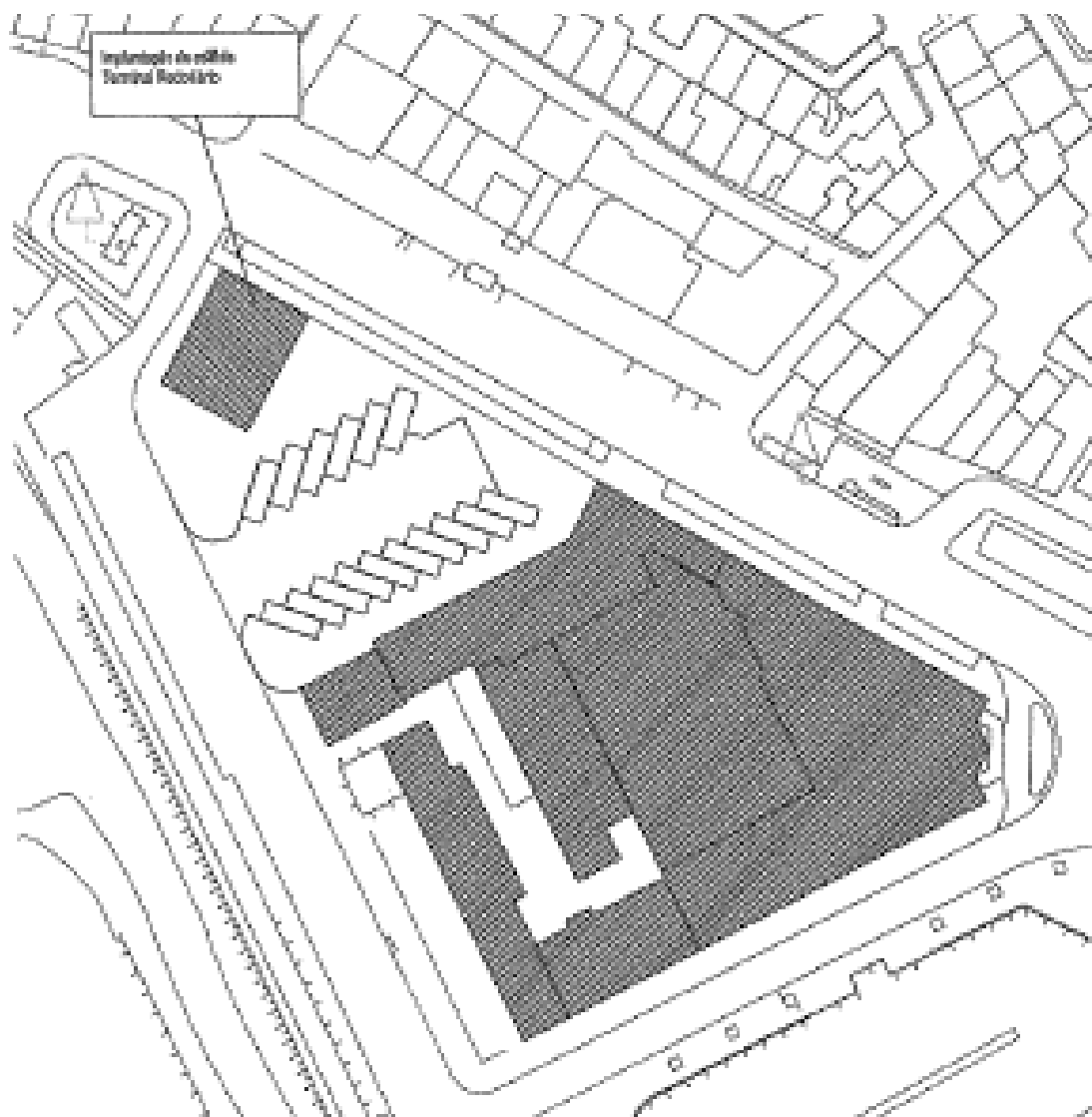


Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Terminal Rodoviário de Faro (transportes urbanos)

O Município de Faro celebrou com a empresa EVA Transportes um contrato de “concessão de serviço público de transportes coletivos urbanos de passageiros para o município”, o qual inclui a construção de um novo terminal rodoviário a localizar nos terrenos contíguos às atuais instalações do Hotel EVA, atualmente ocupados com um parque de estacionamento, com uma área aproximada de 3 500 m², conforme ilustrado na Figura 3.7.



Fonte: Programa Preliminar do Concurso Público Internacional para a Celebração de Contrato Administrativo de Concessão de Serviço Público de Transportes Coletivos Urbanos do Município de Faro e Obra Pública da Estação.

Figura 3.7 – Localização do Futuro Terminal Rodoviário

Pretende-se que este terminal rodoviário sirva, numa 1ª fase, os utentes dos nove circuitos de minibus e dos seis circuitos urbanos³, sendo que o edifício deverá prever no mínimo as seguintes valências:

- Zonas destinadas a utilização do público utente (sala de espera, bilheteira, apoio de cafetaria, cabine telefónica, sala de atendimento personalizado);
- Zonas destinadas a áreas técnicas e de serviços e zona administrativas.

O referido terminal encontra-se concessionado à EVA por um período de 20 anos a contar da data de celebração do contrato (2012). Cabe igualmente a esta empresa a conceção e construção do referido terminal.

3.3.3. Impactes ambientais e aquecimento global

É exetável que a tendência para o aquecimento global e consequente subida do nível médio das águas do mar e para o aumento da intensidade e frequência de ocorrência de fenómenos climáticos extremos se continue a manter.

Estas variações globais continuarão a exigir respostas no sentido da mitigação das causas antropogénicas subjacentes, pelo que, muito provavelmente, os acordos e convenções de mundiais tenderão a estabelecer objetivos e metas progressivamente mais ambiciosos no que se refere às emissões de gases com efeito de estufa, com particular incidência nos setores com pior desempenho a este nível, como é o caso do setor dos transportes.

Para o efeito foi desenvolvido pela Comissão Europeia um documento estratégico designado «Transportes 2050»⁴ que estabelece uma visão para o desenvolvimento do sistema de transportes da União Europeia bem apontando ainda as principais apostas estratégicas, das quais se destacam as seguintes três orientações:

1. 50% do transporte de médio curso de passageiros e mercadorias deverá ser transferido do modo rodoviário para o ferroviário e fluvial;
2. O setor dos transportes de longo curso de passageiros e do transporte intercontinental de mercadorias continuará a ser dominado pelo transporte aéreo e marítimo, perspetivando-se a continuação da tendência para o desenvolvimento de novos motores, combustíveis e sistemas de gestão do tráfego que reforçarão a eficiência e reduzirão as emissões;
3. No que respeita ao transporte urbano, deverá efetuar-se uma transferência significativa para veículos mais limpos. O objetivo é reduzir para metade o número de veículos de motorização convencional até 2030, retirando-os gradualmente de circulação nas cidades até 2050.

O «Roteiro Transportes» e o pacote Energia-clima da União Europeia estabeleceram como objetivo comunitário uma redução até 2020 de pelo menos 20% das emissões de gases com efeito de estufa associadas ao setor dos transportes, aumentar em 20% a eficiência energética e alcançar 10% na utilização de biocombustíveis no consumo energético dos veículos, tendo como referencial o ano 1990.

³ In Programa Preliminar do Concurso Público Internacional para a Celebração de Contrato Administrativo de Concessão de Serviço Público de Transportes Coletivos Urbanos do Município de Faro e Obra Pública da Estação.

⁴ Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, SEC (2011)



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

No contexto nacional está atualmente em elaboração um novo Plano Nacional para as Alterações Climáticas período de 2013 a 2020 (com conclusão prevista para o corrente ano). Independentemente das metas que vierem a ser definidas neste documento, Portugal já se comprometeu a limitar as emissões dos setores a um crescimento inferior a 1% entre 1990 e 2020, admitindo-se que no âmbito do PNAC possa vir a ser estabelecida uma meta ainda mais ambiciosa.

3.4. FORÇAS POLÍTICAS

Nas forças políticas contemplaram-se as orientações da União Europeia e as orientações nacionais para o setor, designadamente:

- **Política tarifária**, nomeadamente a evolução espectável para as tarifas dos transportes coletivos de passageiros;
- **Reorganização do sector dos transportes públicos de passageiros**, decorrente das diretrizes comunitárias para a contratualização dos serviços de TCR;
- **Governância no setor**, associada a possível delegação de competências de planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes regional numa entidade intermunicipal, como tem vindo a ser anunciado pela administração central e tal como já acontece nas duas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto;
- **Fiscalidade sobre os combustíveis**, associada à tendência evolutiva do custo dos combustíveis;
- **Quadro comunitário de apoio 2014/2020**, as verbas disponíveis para a região e à tipologia de projetos que possam vir a ser subsidiados;
- **Política de sensibilização de comportamentos**, enquanto elemento importante para a sensibilização para a adoção de comportamentos mais sustentáveis relativamente às opções modais selecionadas para a realização das viagens;
- **Políticas europeias para o setor**, que definem um conjunto de orientações estratégicas que deverão orientar a evolução do setor, nomeadamente no que concerne às questões relacionadas com a mobilidade sustentável.

3.4.1. Política tarifária

Em face da evolução da situação económica e dos défices financeiros dos operadores de transporte público é expectável que o aumento das tarifas siga o aumento dos preços dos produtos petrolíferos. Esta tendência tem vindo a ser implementada nos dois últimos anos com aumentos sucessivos das tarifas de transportes coletivos de passageiros no sentido de procurar reduzir os défices das empresas de transportes. Como tal não se prevê que o diferencial dos

custos de utilização do TC face ao automóvel venham a crescer, muito pelo contrário poderá até tender a diminuir.

Relativamente à criação de títulos combinados entre diferentes operadores, tal dependerá da existência de acordos entre vários operadores. A criação de uma entidade com competências ao nível do planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes a nível regional (por exemplos a AMAL) poderia dar um importante contributo neste domínio.

3.4.2. Reorganização do setor dos transportes públicos de passageiros

Perspetivam-se importantes transformações no que concerne à organização do sistema de transportes públicos rodoviários de passageiros, decorrentes do novo regime de contratualização dos serviços.

Em Portugal, o regime do transporte público coletivo de passageiros é regulado pelo RTA (Regulamento de Transportes em Automóvel) datado de 1948 e pela Lei de Bases dos Transportes Terrestres (LBTT), aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de Dezembro, que ainda não foi regulamentada em alguns dos seus aspetos essenciais.

Deste modo, coexistem no ordenamento jurídico diplomas elaborados em épocas temporais e em contextos económicos, políticos e sociais muito diferentes, comportando lógicas de intervenção e de atuação distintas e, nalguns casos, inconciliáveis, que urge resolver.

Salienta-se que o atual modelo de concessão dos serviços de transporte coletivo rodoviário permanece centralizado no IMT, com exceção dos serviços urbanos cujas competências se encontram centralizadas nas autarquias. A ausência de um modelo articulado tem-se traduzido em dificuldades financeiras para os operadores privados de transporte coletivo e, por outro lado, na incapacidade das autarquias e administração central em planearem uma rede que responda adequadamente em termos de cobertura territorial e horária às necessidades de mobilidade da população.

Como referido, ao nível do planeamento e gestão do sistema de transportes perspetivam-se importantes alterações com a transposição da legislação comunitária relativa ao novo regime jurídico de contratualização de serviços de transporte coletivo rodoviário, nomeadamente com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, o qual prevê a contratualização de serviços em regime de concorrência regulada e que, se espera possa permitir ultrapassar os atuais constrangimentos ao nível da organização da rede de serviços.

De acordo com as diretivas europeias o novo regime de contratualização deverá estar concluído até 2019 e constituir-se-á como uma oportunidade para a reorganização das redes de serviços, uma vez que o atual modelo de concessão em rede

O Plano Estratégico de Transportes 2015 (PET) apresenta também um conjunto de orientações com implicações ao nível da organização do sistema de transportes que importa perspetivar no âmbito da elaboração do EMI, designadamente o alargamento da competência das autarquias no domínio do transporte regular de passageiros a toda a área do seu território.

Atendendo a que os Municípios detêm já competências no transporte escolar, pretende-se com esta medida o alargamento de competências tendo em vista a integração deste com o transporte regular, numa ótica de planeamento coordenado, o que trará benefícios para os utilizadores e



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

permitirá uma maior rentabilização dos recursos empregues pelas autarquias na organização do sistema de transportes. Esta descentralização das competências permitirá ainda preparar a sucessão da aplicação do Regulamento de Transporte em Automóveis para o regime instituído pelo Regulamento (CE) n.º1370/2007.

3.4.3. Governância no setor

A governância do setor dos transportes assume-se como um fator crucial na promoção de um sistema de mobilidade sustentável, objetivo de topo da política europeia de transportes.

Na dependência das orientações que vierem a ser definidas neste domínio de atuação está a criação de uma entidade de âmbito supramunicipal, com competências ao nível da coordenação do sistema de transportes, com especial ênfase no planeamento das redes e dos serviços de transportes público por forma a garantir a sua adequação às necessidades da procura, promover uma maior integração e articulação modal à escala supramunicipal e assegurar a constituição de uma massa crítica capaz de rentabilizar o desenvolvimento de serviços de transporte que satisfaçam as necessidades das populações.

Caso não venha a ser instituída uma entidade coordenadora do sistema de transportes da região do Algarve, deverá equacionar-se a criação de um organismo que possa exercer algumas destas funções ao nível do “Algarve Central”. Entre organismos poderá assumir a implementação do plano de ação a elaborar no âmbito do presente estudo,

Como referido nas orientações estratégicas do PROT Algarve a promoção da acessibilidade interurbana é um fator de coesão territorial do “eixo urbano Loulé – Faro- Olhão- São Brás de Alportel – Tavira”, quer em transporte individual, quer em transportes coletivos, havendo ainda que encontrar soluções para a conectividade deste eixo com os concelhos limítrofes, nomeadamente Albufeira.

Por outro lado, o diagnóstico realizado na Fase 1 do EMI evidencia um conjunto de problemas que carecem de uma resposta supramunicipal, nomeadamente as questões relacionadas com a intermodalidade (física, lógica e tarifária), promoção das acessibilidades interurbanas e políticas dissuasoras da utilização do transporte individual, cuja criação de uma entidade com competências supramunicipais terá um papel decisivo na sua resolução.

3.4.4. Fiscalidade sobre os combustíveis

Os combustíveis fósseis representam uma parte importante das importações portuguesas. O aumento recente e continuado dos produtos petrolíferos tem contribuído para o aumento do desequilíbrio a balança comercial portuguesa, assim como para a redução da competitividade da economia portuguesa.

Face ao exposto não é expectável que venha a existir uma redução dos níveis de fiscalidade aplicada aos combustíveis, pois tal funcionaria como um incentivo ao aumento do seu consumo, o que teria como consequência um aumento das importações de produtos petrolíferos.

Por outro lado, uma vez que um dos objetivos das políticas europeias de transportes tem passado pela internalização dos custos externos do sector, em particular do transporte rodoviário, a aplicação de uma taxa de carbono sobre os combustíveis é medida previsível.

3.4.5. Quadro Comunitário de Apoio 2014/2020

O QREN (Quadro de Referência Estratégico Nacional) mobiliza importantes recursos para Portugal, financiando importantes projetos estruturantes para o território nacional e para a região do Algarve em particular.

O período de programação do atual QREN (2007 – 2013) com possibilidade de financiamento de alguns projetos até 2015 encontra-se na sua fase final de execução, encontrando-se atualmente em preparação um novo quadro comunitário de apoio cuja vigência corresponderá ao período 2014 – 2020.

Ainda que não sendo possível antever com precisão as áreas temáticas e eixos para o próximo Quadro Comunitário de Apoio para a Região, a CCDR Algarve elaborou um diagnóstico prospetivo refletido no documento “Algarve Preparar o Futuro”, no qual apresenta uma proposta preliminar de eixos temáticos e sua correspondência com a estrutura dos objetivos temáticos regulamentares e com a identificação dos “Instrumentos de Política Pública e Fundos”, com vista à resolução dos principais constrangimentos identificados na região.

No que concerne especificadamente à temática da mobilidade e transportes esta surge abordada em dois objetivos temáticos, a saber:

- Promover transportes sustentáveis e eliminar os estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas (OT 7);
- Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores (OT 4).

3.4.6. Políticas de sensibilização de comportamentos

Recentemente tem havido um maior suporte à adoção de políticas de sensibilização de comportamentos. É expectável que tal ênfase se continue a manter, como se pode verificar pelo suporte que a União Europeia está a dar a este tipo de políticas (vide próxima secção).

3.4.7. Políticas europeias para o setor

Os documentos de Política Europeia ao nível da mobilidade urbana (Livro Verde Por uma Nova Cultura da Mobilidade Urbana e o Plano de Ação para a Mobilidade Urbana) apostam num conjunto de medidas e ações que se descrevem em seguida:

- **Integração entre políticas**, assim preconiza-se a adoção de políticas de integradas de transporte, tanto ao nível do planeamento de transportes como no desenvolvimento de infraestruturas. Tal significa uma mudança de paradigma de uma abordagem uni modal, para uma perspetiva multimodal, assim como as respetivas interações. Por outro lado, esta aposta ao nível da integração considera também a necessidade e a pertinência na integração com as Políticas de Desenvolvimento Regional, no sentido em que os projetos cofinanciados por estas políticas têm impactes ao nível da mobilidade que deverão ser adequadamente avaliados. Também a integração com políticas ambientais terá de ser explicitamente considerada, em



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

virtude dos elevados impactes ambientais decorrentes do sistema de transportes. Um outro nível de integração relaciona-se com as políticas de saúde, uma vez que existe uma associação entre comportamentos sedentários e a incidência de patologias relacionadas com a obesidade, pelo que a promoção de um maior uso dos modos não motorizados poderá ter impactes positivos a nível dos indicadores de saúde pública.

- **Centrar as ações sobre os cidadãos**, nomeadamente na definição clara e na fiscalização do cumprimento dos direitos dos passageiros nos sistemas de transporte urbano, na promoção da acessibilidade e das facilidades de deslocação dos indivíduos de mobilidade reduzida e na melhoria da qualidade e disponibilidade da informação prestada aos utilizadores dos sistemas de transporte. Outras ações e políticas preconizadas a este nível estão associadas à promoção do ensino e da prática de uma condução ecológica, assim como o desenvolvimento de campanhas de divulgação e promoção de comportamentos associados a uma mobilidade sustentável.
- **Reduzir os impactes ambientais dos sistemas de transportes**. Este pilar de Ação compreende a adoção de medidas promotoras da adoção de novas tecnologias e a criação de um guia *web-based* para veículos ambiental e energeticamente mais eficientes, de modo a facilitar a sua aquisição por entidades públicas. Outras propostas consideradas a este nível incluem a avaliação e posterior adoção de medidas tendentes a uma maior internalização das externalidades provocadas pelo sistema de transporte urbano.
- **Reforço do financiamento**. A este nível preconiza-se uma otimização das fontes de financiamento nomeadamente do fundo de coesão e os fundos estruturais, assim como a necessidade de avaliar as necessidades de financiamento futuro.
- **Partilha de experiências e conhecimentos**, a este nível a aposta vai para um reforço da recolha e divulgação da informação quer como instrumento de monitorização e avaliação, quer como instrumento de *benchmarking*. Nomeadamente preconiza-se a necessidade da criação de observatórios de mobilidade e, visando explicitamente a promoção de troca de informação e resultados de experiências.
- **Otimização de mobilidade urbana**, que se ancora na necessidade de aumento da eficiência da logística urbana e na adoção de sistemas inteligentes de transportes.

O Livro Verde, para além de preconizar estas medidas aponta também para um conjunto mais específico de medidas que vão no sentido:

- Promoção de medidas da gestão da mobilidade que permitam a adoção de estilos de vida alternativos, possibilitados pela utilização de tecnologias de informação, como sejam o teletrabalho e o *teleshopping*;
- Recomendações específicas da utilização de política de tarifação do sistema de transportes como modo de restabelecer um maior equilíbrio modal, por exemplo a tarifação do estacionamento enquanto ferramenta de dissuasão da utilização do automóvel;

- Promoção da interoperabilidade dos sistemas, assim como a promoção da adoção de novas tecnologias;
- Adotar sistemas regulatórios mais flexíveis que promovam e permitam uma mais fácil incorporação da inovação (serviços, veículos, outras tecnologias)

É pois evidente que a nível europeu se verifica uma alteração do tipo de políticas financiadas, suportadas e promovidas pela União Europeia. Assim, passa-se de uma lógica de promoção de medidas baseadas na infraestruturação e no aumento da oferta, para um conjunto de políticas mais imateriais, que visam fundamentalmente tirar o maior partido possível das infraestruturas existentes e alterar comportamentos.

Assim é expectável que a ênfase dos apoios comunitários se vire cada vez mais para os aspetos mais imateriais do sistema e, portanto, que o financiamento para projetos baseados essencialmente na disponibilização de infraestrutura venha paulatinamente a ser reduzido. Por outro lado é também de esperar um aumento do financiamento de projetos ligados à gestão da mobilidade, promoção da interoperabilidade e aumento da eficiência dos sistemas instalados, e medidas de sensibilização e alteração de comportamentos.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

4. CONSTRUÇÃO DE CENÁRIOS

4.1. ENQUADRAMENTO

A construção de cenários assenta na análise de futuros alternativos de evolução do sistema de mobilidade e transportes interurbanos do “Algarve Central”.

A definição dos cenários resultou da conjugação das forças motrizes expostas no capítulo 2 do presente relatório, sendo que umas dependerão da implementação das ações do plano de ação do presente estudo, outras da evolução de fatores externos que não só ultrapassam o âmbito do estudo como também a esfera de atuação das próprias autarquias ou dos *stakeholders* com participação ativa na elaboração do EMI.

Entre estas alterações contam-se, por exemplo, transformações ao nível da evolução do sistema urbano regional ou a tendência de evolução do setor do turismo, mudanças na estrutura administrativa e no modelo de governância (e.g. implementação de entidades supramunicipais com poderes de gestão no domínio da mobilidade) ou mudanças de natureza comportamental, as quais são necessariamente graduais.

Assim, formularam-se **três cenários**, que procuram refletir evoluções diferenciadas do que se consideram ser as principais forças motrizes que influenciarão a evolução do sistema de mobilidade e transportes interurbanos. Os cenários desenvolvidos são os seguintes:

- **Cenário tendencial** – traduz o prolongamento das tendências que vêm de trás, num contexto de reduzida pró-atividade dos stakeholders no sentido de implementar projetos e ações que promovam a concretização dos princípios da mobilidade sustentável;
- **Cenário de referência** – estabelece um cenário simultaneamente desejável e exequível, em que a afirmação da sustentabilidade do sistema de transportes no quadro do sistema concelhio é alcançada de forma gradual e sustentada;
- **Cenário pró-ativo** - reflete um cenário eminentemente desejável, em que são invertidas as condicionantes à mobilidade através da concretização de vários projetos e ações ancorados no objetivo de promoção da sustentabilidade ambiental do sistema de transportes.

No Quadro 4.1 apresenta-se uma “matriz de cenários” em que se resume em linhas gerais as principais características dos cenários equacionados, sendo que nos pontos seguintes deste capítulo esses conteúdos são desenvolvidos em maior detalhe.

4.2. DESCRIÇÃO DOS CENÁRIOS

4.2.1. Cenário tendencial

Como referido o cenário tendencial corresponde grosso modo à projeção das tendências atuais, pelo que não se perspectivam alterações significativas.

Território e População

No domínio do ordenamento territorial deverá permanecer um sistema urbano regional polinucleado, com condicionantes ao nível da complementaridade e articulação entre áreas urbanas.

No que concerne ao planeamento urbano persistirão as tendências urbanísticas de expansão dos núcleos urbanos para a periferia e abertura de novas frentes de urbanização que se traduziram no crescimento dos perímetros urbanos dos principais aglomerados.

Relativamente às tendências demográficas incorporou-se neste cenários as tendências do cenário baixo das projeções demográficas para a região, o qual prevê uma quebra populacional de cerca de 5.9% até 2018, ano a partir do qual a população regressa a uma tendência crescente (crescimento populacional de 1,5% entre 2018 e 2023, sem que no entanto retome os valores de 2011). Estima-se que em 2023, neste cenário, a população do Algarve Central seja de 242 922 habitantes. Esta quebra é fruto da conjuntura económica atual, que contribuirá, nos próximos anos, para o aumento da emigração, fenómeno já registado nos últimos 2 a 3 anos e o regresso aos países de origem, de imigrantes, perante a falta de emprego que se regista atualmente em Portugal.

No emprego continuar-se-á a assistir a uma tendência de aumento do desemprego, e consequentemente uma quebra do emprego, sendo este, em 2023, inferior ao registado em 2011 em cerca de 4,88%, estimando-se que, nesse ano, haja 61 935 pessoas empregadas no Algarve Central, o que representa menos de 25% do total de residentes.

Governância e sociedade

No domínio da governância perspectivam-se transferências pontuais de competências administrativas (no plano local), nem sempre acompanhadas do reforço dos meios.

Assistir-se-á ao progressivo aumento das preocupações ambientais na população mais jovem e com maior apetência para a mudança de atitudes, nem sempre acompanhadas por uma desejável articulação com a política de Mobilidade e transportes.

No que concerne ao planeamento do território deverá persistir uma abordagem pouco articulada com o planeamento do sistema de mobilidade e transportes.

Economia e competitividade

Economia regional suportada pela atividade turística, com forte carácter sazonal, concentrada na faixa litoral e fortemente dependente de um número reduzido de mercados.

Assim, considera-se, neste cenário, que, e muito embora se tenha assistido a uma quebra no número de dormidas, estas se manterão ao nível da última década, com predominância dos turistas estrangeiros, nomeadamente britânicos, concentrando-se a procura na época de verão – Maio a Outubro e nas zonas costeiras.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Apesar da potencial existente para o desenvolvimento da atividade logística, neste cenário considera-se que esta atividade continuará a ter uma fraca expressão no desenvolvimento do tecido económico regional, fruto da dificuldade em concretizar alguns dos investimentos programados para a região.

Ainda neste domínio perspectiva-se a Prevalência de défices de penetração das tecnologias de informação de comunicação e da aplicação destas tecnologias ao sistema de transportes.

Mobilidade e Transportes

Relativamente aos padrões de mobilidade prevê-se o prolongamento das tendências atuais, pelo que se deverá registar a manutenção da tendência da quota de utilização do transporte individual em detrimento dos transportes coletivos.

Para a persistência da elevada quota de utilização do transporte individual em muito contribuirá a manutenção das condicionantes existentes no sistema de transportes públicos, com deficiências ao nível da sua integração física, bilhética e tarifária e de desajustamentos da oferta (ao nível da cobertura territorial e horária dos serviços) face às necessidades dos utilizadores.

O papel do modo ferroviário no sistema de mobilidade regional permanecerá reduzido decorrente da falta de investimento na modernização das infraestruturas e material circulante.

Consequentemente, prevê-se a manutenção de elevados custos de operação do sistema de transportes, designadamente da rede de transporte escolar e do transporte social assegurado pelos municípios, prevalecendo o atual modelo de contratualização.

4.2.2. Cenário de referência

Território e População

No que se refere ao modelo de ordenamento do território neste cenário perspectiva-se a afirmação de um sistema urbano regional policêntrico, alicerçado no reforço das complementaridades entre áreas urbanas do “Algarve Central” e a expansão urbana ainda que controlada dos perímetros urbanos das principais aglomerações, sendo o seu planeamento articulado com o planeamento dos transportes e gestão da mobilidade.

Neste cenário assume-se um crescimento populacional da região do Algarve Central, fruto de alguma retoma económica, ou mesmo do abrandamento da atual recessão, prevendo-se que esta venha a crescer 0,85% até 2014, 2,69% entre 2014 e 2018 e 3,74% entre 2018 e 2023, ano em que se estima que a população nos municípios do “Algarve Central” seja de 277 450 habitantes.

Também a evolução do emprego será marcada por alguma retoma económica, sendo, em 2023, superior em 5,54% ao verificado em 2011, crescimento esse que é devido ao aumento do número de postos de trabalho entre 2018 e 2013. Em 2013, estima-se que existam na AI do EMI 68 716 postos de trabalho.

Governância e sociedade

Neste cenário deverá ocorrer a ampliação das atribuições e competências nos planos regionais e local, com alguma limitação no que se refere à transferência de meios (técnicos e financeiros) e à autonomia política e administrativa, com a criação de uma entidade regional com algumas competências neste domínio.

Prevê-se um aumento das preocupações ambientais acompanhado por uma maior articulação com as restantes políticas setoriais, com reflexos na adoção de políticas de mobilidade e transportes mais consentâneos com a afirmação do paradigma da mobilidade sustentável.

No domínio do planeamento deverá existir uma maior articulação entre políticas de planeamento territorial e planeamento do sistema de mobilidade e transportes.

Economia e Competitividade

A economia regional deverá continuar suportada na atividade turística (aspeto comum nos três cenários desenvolvidos), contudo perspetiva-se a diversificação desta atividade, com uma alteração nos mercados emissores e no perfil do turista, que pretende uma oferta de maior qualidade, diminuindo a sazonalidade e alargando a procura a zonas mais interiores, com a diversificação e complementaridade da oferta dos produtos turísticos.

Genericamente poderá dizer-se que corresponde à implementação da estratégia definida no PENT – de promoção e divulgação de conteúdos associados a outros produtos turísticos que não o “*sol&mar*”, assistindo-se a uma procura menos sazonal, mais exigente e diversificada e centrada noutros mercados emissores, nomeadamente o nacional e os países escandinavos.

Perante a incerteza associada ao desenvolvimento económico nacional, não se prevê no entanto a construção de novos empreendimentos, nomeadamente na zona do Barrocal e da Serra, o que dificultará a diversificação territorial da oferta, limitando-se a mesma a programas de um dia ou de meio-dia, com as estadias a continuarem a verificar-se nas zonas costeiras, que concentram a maior oferta.

Complementarmente à atividade turística perspetiva-se a afirmação do setor da logística a nível regional, alicerçado numa rede regional de infraestruturas logísticas e de áreas de acolhimento empresarial, aproveitando o potencial instalado e concretizando alguns dos investimentos estruturantes programados designadamente a Plataforma Logística de Tunes, que embora localizada fora da AI do EMI, apresenta uma forte interação com as áreas de acolhimento empresarial, sobretudo do concelho de Albufeira, no troço Guia-Ferreiras.

Neste cenário perspetiva-se ainda a penetração gradual das tecnologias de informação e comunicação no setor dos transportes, assistindo-se à implementação de projetos-piloto que promovem a sua utilização no setor dos transportes.

Mobilidade e Transportes

Prevê-se um maior equilíbrio da repartição modal com o aumento da participação do transporte público e dos modos suaves mas mantendo-se o predomínio do transporte individual.

O aumento da quota de utilização dos transportes públicos deverá estar associado à conceção de uma rede de transportes mais adaptada às necessidades de mobilidade da população. Esta rede deverá corresponder a uma maior articulação entre os diferentes modos de transporte, com o



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

desenvolvimento de algumas soluções de transportes flexíveis para as áreas rurais de baixa densidade.

As alterações propostas para a organização do sistema de transportes coletivos traduzir-se-ão em reduções dos custos de operação do sistema de transportes por via da otimização dos custos com a rede de transporte escolar e de outros serviços de transporte atualmente assegurados ou comparticipados pelos municípios.

Perspetiva-se ainda o aumento da atratividade dos modos suaves por via da melhoria das condições de conforto e segurança das infraestruturas pedonais nos acessos às principais interfaces de transporte e em algumas áreas urbanas.

4.2.3. Cenário pró-ativo

Território e População

Neste cenário, ao nível do ordenamento do território deverá ocorrer a consolidação de um sistema urbano regional policêntrico, devidamente hierarquizado e integrado nas redes urbanas ibérica e europeia.

Relativamente ao modelo de crescimento dos núcleos urbanos, admite-se um modelo que aposte na consolidação dos perímetros urbanos das principais aglomerações concelhias, efetivando-se uma política de regeneração das áreas centrais em detrimento do modelo de crescimento das periferias.

Neste cenário assume-se que estão criadas as condições para que o “Algarve Central” se torne numa região atractora de população. Estima-se que, em 2023, a população nos municípios da AI do EMI seja de 283 748 habitantes, mais 9,9% que em 2011, o que representa um crescimento médio anual de 0,8%. Também neste cenário se regista um incremento populacional mais favorável no último período do horizonte do EMI, sendo o mesmo de 1,28% entre 2011 e 2014, de 3,39% entre 2014 e 2018 e 4,93% entre 2018 e 2023.

Este aumento de população tem consequências no aumento do emprego que se estima venha a ocorrer neste cenário, com o número de empregados, em 2023, a ascender aos 77 037, mais 18,32% que em 2011.

Governância e sociedade

No domínio da governância admite-se a descentralização de competências políticas e administrativas, nos planos regional e local, com a criação de estruturas administrativas e com o aumento do reforço dos meios técnicos e financeiros, aumentando a capacidade de intervenção em vários domínios, nomeadamente da contratualização dos serviços de transporte regional e da definição da política tarifária.

Na sociedade considera-se que deverão aumentar as preocupações ambientais acompanhadas por uma grande articulação com as restantes políticas setoriais, com reflexos na adoção de

políticas de mobilidade e transportes mais consentâneos com a afirmação do paradigma da mobilidade sustentável.

Reforço das preocupações ambientais nas práticas de gestão e contratualização pública, traduzidas nos contratos de concessão dos serviços de transporte público, o que contribuirá para a melhoria da qualidade do ambiente urbano.

Economia e Competitividade

No setor do turismo considera-se que se assistirá no “Algarve Central” a uma inversão da atual tendência do turismo, com o número de dormidas nacionais e estrangeiras a crescer, fruto da diversificação da oferta em termos de alojamento e de produtos, o que contribuirá para uma mitigação da sazonalidade e um alargamento da procura às zonas do Barrocal e da Serra, com São Brás de Alportel a assumir um papel de relevo neste contexto. Assim, registar-se-á uma pressão mais uniforme sobre o território, continuando no entanto a verificar-se alturas críticas, as quais poderão estender-se ao longo do ano, obrigando a repensar conceitos de transporte de forma a garantir que o sistema de mobilidade e transportes da AI do EMI contribui para o desenvolvimento turístico e não se constitui como um entrave e como um fator de repulsão de turistas.

Complementarmente ao setor turístico prevê-se igualmente um importante contributo para o desenvolvimento económico da região de uma rede regional de infraestruturas logísticas e de áreas de acolhimento empresarial.

Perspetiva-se ainda o acesso generalizado às tecnologias e redes globais de informação e comunicação no sistema de transportes.

Mobilidade e Transportes

Fruto quer da alteração das mentalidades em termos de comportamentos mais sustentáveis por parte da população, quer do próprio processo de contratualização e gestão do sistema de mobilidade e transportes por via no modelo de governância perspectivado para o setor que deverá acarretar melhorias significativas ao nível da oferta e intermodalidade, prevê-se uma evolução da repartição modal fortemente favorável ao transportes públicos e aos modos suaves.

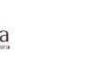
A ampla cobertura territorial e horária da rede de transportes públicos, com disponibilização de uma rede de serviços com elevados níveis de serviço e segurança, complementada com soluções específicas de transportes devidamente adaptadas às características dos territórios, nomeadamente nas áreas urbanas mais densificadas e nas áreas de rurais de baixa densidade de procura.

A nova organização do sistema de transporte deverá traduzir-se numa redução de operação do sistema designadamente da rede de transporte escolar e do transporte de natureza social, através de uma racionalização dos serviços e de uma melhor contratualização.

Por fim, e no que refere aos modos suaves, estima-se o desenvolvimento das redes pedonais e cicláveis à escala regional.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 4.1 – Matriz de cenários

Temáticas	Cenário Tendencial	Cenário Intermédio	Cenário Pró-ativo
Território e População	<p>Sistema urbano regional polinucleado, com condicionantes ao nível da complementaridade e articulação entre áreas urbanas.</p> <p>Persistência das tendências urbanísticas de expansão dos núcleos urbanos para a periferia e abertura de novas frentes de urbanização.</p> <p>Decréscimo populacional de -5,1% entre 2011 e 2014 e de -0,8% entre 2014 e 2018, retomando a tendência de crescimento entre 2018 e 2023, com a população a aumentar 1,5% neste período. Em 2023 estima-se que o efetivo populacional nos municípios da AI do EMI seja de 242 922 habitantes, menos 4,5% que em 2011.</p> <p>Diminuição do emprego de 15,75% entre 2011 e 2014, com retoma a partir desse ano. Aumento do emprego de 5,33% entre 2014 e 2018 e de 7,2% entre 2018 e 2023. Entre 2011 e 2023, o emprego cai 4,88%, sendo neste ano de 61 935 postos de trabalho.</p>	<p>Afirmação de um sistema urbano regional policêntrico, alicerçado no reforço das complementaridades entre áreas urbanas.</p> <p>Expansão controlada dos perímetros urbanos das principais aglomerações dos concelhos, sendo o seu planeamento articulado com o planeamento dos transportes e gestão da mobilidade.</p> <p>Crescimento populacional de 0,85% entre 2011 e 2014, de 2,69% entre 2014 e 2018 e de 3,74% entre 2018 e 2023, ano em que se estima que a população na AI do EMI seja de 260 443 habitantes, mais 7,44% que em 2011.</p> <p>Crescimento moderado do emprego, que se cifrará em 68 716 pessoas em 2023 (mais 5,54% que em 2011), registando-se no entanto uma quebra entre 2011 e 2014 de 10,43%. Entre 2014 e 2018 estima-se um aumento do número (8,40%) de postos de trabalho sem que no entanto se retomem os valores de 2011 (63 220 empregos em 2018, menos 2,90% que em 2011).</p>	<p>Consolidação de um sistema urbano regional policêntrico, devidamente hierarquizado e integrado nas redes urbanas ibérica e europeia.</p> <p>Consolidação dos perímetros urbanos das principais aglomerações concelhias, efetivando-se uma política de regeneração das áreas centrais dos núcleos urbanos.</p> <p>Crescimento populacional mais elevado, devido à capacidade desta região de gerar emprego e atrair população, a qual crescerá 1,28% entre 2011 e 2014, 3,39% entre 2014 e 2018 e 4,93% entre 2018 e 2023, estimando-se um efetivo populacional, neste ano de 283 748 habitantes, mais 9,9% que em 2011.</p> <p>Crescimento significativo do emprego, de cerca de 8,36% até 2018 e de 18,32% até 2023, ano em que existirão, no “Algarve Central” cerca 77 037 empregos. Em 2014 o número de postos de trabalho será semelhante ao verificado em 2011, devido, essencialmente aos novos projetos previstos.</p>

Temáticas	Cenário Tendencial	Cenário Intermédio	Cenário Próativo
Governância	<p>Transferências pontuais de competências administrativas (no plano local), nem sempre acompanhadas do reforço dos meios.</p> <p>Aumento das preocupações ambientais nem sempre acompanhada por uma desejável articulação com a política de Mobilidade e transportes.</p> <p>Persistência de uma abordagem de planeamento do território pouco articulada com o planeamento do sistema de mobilidade e transportes.</p>	<p>Ampliação das atribuições e competências nos planos regionais e local, com alguma limitação no que se refere à transferência de meios (técnicos e financeiros) e à autonomia política e administrativa.</p> <p>Aumento das preocupações ambientais acompanhado por uma maior articulação com as restantes políticas setoriais, com reflexos na adoção de políticas de mobilidade e transportes mais consentâneos com a afirmação do paradigma da mobilidade sustentável.</p> <p>Maior articulação entre políticas de planeamento territorial e planeamento do sistema de mobilidade e transportes.</p>	<p>Descentralização de competências políticas e administrativas, nos planos regional e local, com a criação de estruturas administrativas e com o aumento do reforço dos meios técnicos e financeiros, aumentando a capacidade de intervenção em vários domínios.</p> <p>Aumento das preocupações ambientais acompanhado por uma grande articulação com as restantes políticas setoriais, com reflexos na adoção de políticas de mobilidade e transportes mais consentâneos com a afirmação do paradigma da mobilidade sustentável. Reforço das preocupações ambientais nas práticas de gestão e contratualização pública.</p>
Economia e competitividade	<p>Economia regional suportada pela atividade turística, com forte carácter sazonal, concentrada na faixa litoral e fortemente dependente de um número reduzido de mercados.</p> <p>Atividade logística com forte potencial, mas com fraca expressão no desenvolvimento do tecido económico regional.</p> <p>Prevalência de défices de penetração das tecnologias de informação de comunicação e de aplicação destas tecnologias ao sistema de transportes.</p>	<p>Diversificação da atividade turística, com uma alteração nos mercados emissores, alterando o perfil do turista, que pretende uma oferta de maior qualidade, diminuindo a sazonalidade e alargando a procura a zonas mais interiores, com diversificação dos produtos turísticos.</p> <p>Desenvolvimento económico alicerçado numa rede regional de infraestruturas logísticas e de áreas de acolhimento empresarial.</p> <p>Penetração gradual das TIC, assistindo-se à implementação de projetos-piloto que promovem a sua utilização a nível dos transportes.</p>	<p>Inversão da estrutura da procura e da oferta, com o “sol & mar” a perder representatividade, com reflexos ao nível da diminuição da sazonalidade. Maior diversificação da oferta turística ao nível de produtos e da sua desconcentração territorial, assumindo o Barrocal e a Serra um papel mais importante na oferta.</p> <p>Desenvolvimento económico alicerçado numa rede regional de infraestruturas logísticas e de áreas de acolhimento empresarial.</p> <p>Generalização do acesso às tecnologias e redes globais de informação e comunicação e sua aplicação ao sistema de transportes.</p>



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Temáticas	Cenário Tendencial	Cenário Intermédio	Cenário Proactivo
Mobilidade e sistema de transportes	<p>Manutenção da repartição modal caracterizada pelo aumento do TI em detrimento do TP.</p> <p>Manutenção das condicionantes em termos do sistema de transportes públicos, com deficiências ao nível da sua integração física, bilhética e tarifária e de desajustamentos da oferta face às necessidades dos utilizadores.</p> <p>Agravamento dos deficits de cobertura territorial e horária dos serviços de TCR, em especial fora do período escolar e redução da oferta na Linha do Algarve associado à necessidade de redução dos custos de exploração.</p> <p>Manutenção dos elevados custos de operação do sistema de transportes, designadamente da rede de transporte escolar.</p>	<p>Maior equilíbrio da repartição modal com o aumento da participação do TP e dos modos suaves mas mantendo-se o predomínio do TI.</p> <p>Rede de transportes caracterizada por uma maior articulação entre os diferentes modos de transporte, mais adaptada às necessidades de deslocação das populações e com o desenvolvimento de algumas soluções de transportes flexíveis para as áreas rurais de baixa densidade.</p> <p>Redução dos custos de operação do sistema de transportes designadamente da rede de transporte escolar.</p> <p>Melhoria das condições para o desenvolvimento dos modos suaves em algumas áreas urbanas.</p>	<p>Alteração significativa da repartição modal fortemente favorável ao TP e aos modos suaves.</p> <p>Ampla cobertura territorial da rede de transportes públicos, com disponibilização de uma rede de serviços de transporte, com elevados níveis de serviço e segurança, complementada com soluções específicas de transportes devidamente adaptadas às características dos territórios, nomeadamente nas áreas urbanas mais densificadas e nas áreas de rurais de baixa densidade de procura.</p> <p>Redução dos custos de operação do sistema de transportes designadamente da rede de transporte escolar e transporte social, através de uma racionalização dos serviços e de uma melhor contratualização.</p> <p>Desenvolvimento das redes pedonais e cicláveis à escala regional.</p>



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

4.3. ANOS DE REFERÊNCIA

De acordo com as orientações do “Guia para a elaboração dos PMT”⁵ o horizonte de programa de ação de um estudo desta natureza deverá ser 10 anos, sendo que ao fim de 5 anos deve *“proceder-se à revisão da abordagem adotada em função das alterações dos padrões de acessibilidade e mobilidade que tenham ocorrido no decurso desse período”*, devendo ainda contemplar ações a curto, médio e longo prazo.

Tendo em considerações estas orientações e atendendo a que o EMI deverá ficar concluído no decorrer do ano 2013, admitiu-se este ano como o referencial para início de implementação do plano de ação o ano 2014, considerando-se 2018 como sendo o ano intermédio (referencial a médio prazo) e 2023 como sendo o ano horizonte de projeto.

4.4. CENÁRIOS DE EVOLUÇÃO DAS VARIÁVEIS ESTRUTURANTES

A evolução dos padrões de mobilidade futuros depende de um vasto conjunto de variáveis que nem sempre estão diretamente associadas ao sistema de transportes. Aspetos como as tendências demográficas (dinâmicas de crescimento demográfico, estrutura etária da população), rendimento disponível, taxa de motorização e tendências de ocupação do território (distribuição da população e das atividades económicas) são variáveis exógenas ao sistema que influenciam determinantemente os níveis de procura e as linhas desejo das viagens.

Como foi dito anteriormente, com a construção dos cenários pretende-se perspetivar a evolução do sistema de mobilidade e transportes da AI do EMI, revelando-se para tal fundamental prever a evolução das principais variáveis que poderão influenciar os padrões de mobilidade, por forma a perspetivar a procura interurbana futura do sistema de transportes que sustentará as linhas de orientação e as propostas a desenvolver no plano de ação a desenvolver na fase 3.

Das várias forças motrizes que influenciam os padrões de mobilidade da população foi necessário selecionar as que se consideram ser “estruturantes” e que cuja evolução perspetivada se reflete nos cenários supra descritos. Para a seleção destas variáveis teve-se igualmente em consideração critérios como: a possibilidade de serem influenciáveis pelos municípios que integram o EMI e a informação estatística disponível que permita quantificar e espacializar a sua evolução.

No que concerne às **forças externas** selecionaram-se como “forças estruturantes”:

- Dinâmicas populacionais – relacionadas com as perspetivas de evolução da população na AI do EMI;

⁵ IMTT, Março de 2011, pág 15

- Dinâmicas urbanísticas – relacionadas com as principais linhas de orientação dos planos municipais de ordenamento do território, que poderão influenciar a distribuição da população, sobretudo a distribuição do emprego nos municípios da AI do EMI;
- Dinâmicas de emprego – relacionadas com as perspetivas de evolução do emprego.

Relativamente às **forças internas**, estas serão internalizadas nas infraestruturas estruturantes existentes e previstas. Assim, consideram-se os projetos de acessibilidade e transportes já programados e que influenciaram o desempenho futuro do sistema e identificados no subcapítulo 3.3.2 do presente documento. Por fim, e no que se refere às forças políticas, perspetivam-se importantes desenvolvimentos no período de vigência do EMI, contudo revela-se difícil estimar o impacto destas medidas no futuro sistema de transportes, ainda que as mesmas sejam consideradas na elaboração das propostas de intervenção.

A evolução das referidas “forças estruturantes” constitui a informação de base para a estimação das matrizes futuras de viagens que se apresentam no subcapítulo 4.5, as quais permitem conhecer a distribuição da procura futura do sistema de transportes da AI do EMI.

4.4.1. Evolução da população

A estimação do volume futuro de viagens bem como da sua distribuição geográfica encontra-se estritamente relacionada com as perspetivas de evolução e distribuição da população no território em estudo.

Para elaboração das projeções populacionais para a AI do EMI recorreu-se às “*Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050*”⁶, do INE para o período 2000 – 2050. Estas apresentam três cenários evolutivos diferenciados: cenário baixo, cenário central e cenário elevado. Na base da elaboração dos três cenários encontram-se perspetivas diferenciadas de evolução das taxas de natalidade, mortalidade e migrações. Os cenários do INE foram aferidos e ajustados aos resultados definitivos dos Censos 2001 (ver Quadro 4.2).

Quadro 4.2 – Síntese dos pressupostos assumidos nos cenários do INE

Cenários	Síntese dos pressupostos	Estimativas
Cenário Baixo	Considera que a esperança média de vida nacional em 2050 é de 79,0 anos para os homens e 84,7 anos para as mulheres, assistindo-se a uma redução da fecundidade (1,3 crianças por mulher em 2050). Neste cenário os saldos migratórios externos são nulos.	Portugal 2014 – 10.687.736 hab. Portugal 2018 – 10.681.224 hab. Portugal 2023 – 10.616.020 hab.
Cenário Central	Cenário semelhante ao cenário baixo no que respeita ao incremento da esperança de vida. Considera que a fecundidade aumentará gradualmente até às 1,7 crianças por mulher em 2050, pressupondo ainda um saldo migratório externo moderado mas positivo, que passa de 65 mil indivíduos por ano em 2001 para os 10	Portugal 2014 – 10.732.130 hab. Portugal 2018 – 10.798.319 hab. Portugal 2023 – 10.856.319 hab.

⁶ INE, 2004



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Cenários	Síntese dos pressupostos	Estimativas
	mil em 2010, mantendo-se este valor até 2050.	
Cenário Elevado	Cenário em tudo semelhante aos anteriores no que respeita à esperança média de vida. Assume uma fecundidade média, em 2050, de 2 crianças por mulher. Em termos de saldo migratório externo considera os mesmos pressupostos do cenário central.	Portugal 2014 – 10.77.7130 hab. Portugal 2018 – 10.918.417 hab. Portugal 2023 – 11.105.296 hab.

Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, INE, 2004

Apesar de se ter considerado a possibilidade de incorporar no EMI as projeções populacionais apresentadas pelo PROT Algarve, constatou-se que estas são anteriores a 2011 (data do último Censo), não refletindo as tendências recentes registadas em alguns concelhos, pelo que se optou pelas projeções do estudo do INE, que permitem incorporar estes valores.

Como se pode constatar no Quadro 4.3, as projeções do cenário elevado do INE, a par do cenário intermédio do PROT são as que mais se aproximam dos resultados provisórios dos Censos 2011 para a população residente na região do Algarve. Note-se ainda que o cenário baixo do PROT é o que apresenta maior discrepância.

Quadro 4.3 – Análise comparativa das projeções da população residente no Algarve (2011)

Cenários	População Censos 2011	Projeção PROT		Projeção INE	
		Pop. 2011	Varição Censos/PROT	Pop.2011	Varição Censos/Proj. INE
Baixo	451.006	441.616	-9.390	410.950	-40.056
Intermédio		494.314	43.308	440.641	-10.365
Elevado		-	-	441.147	-9.859

Fonte: Censos, 2011 Projeções de População Residente, INE, 2004 e PROT Algarve

Tendo em consideração a população estimada pelo INE para a Região do Algarve para os anos 2015, 2020 e 2025 e a população nacional para os anos de 2014, 2015, 2018, 2020 e 2023, projetou-se a população da NUTS III do Algarve para os anos inicial, intermédio e horizonte do EMI (2014, 2018, 2023) com base na evolução do contributo desta região para o total do país – histórica e prevista pelo INE (Quadro 4.4).

Quadro 4.4 – Projeções de população para a NUTS III do Algarve

Cenários	2014	2018	2023
Cenário Baixo	427.036	422.597	428.173
Cenário Central	454.047	465.269	481.595
Cenário Elevado	455.947	470.410	492.527

Fonte: Baseado em Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

No Quadro 4.5 apresentam-se as taxas de crescimento populacional para os períodos considerados no EMI, podendo-se constatar que se estima uma quebra populacional no cenário baixo, nomeadamente até 2018, recuperando a partir desta data sem que no entanto atinja os valores de 2011. Nos restantes cenários prevêem-se crescimentos populacionais, devendo as taxas de crescimento mais elevadas ocorrer no período 2018/2023.

Quadro 4.5 – Taxas de crescimento médio anual da população da NUT's III Algarve

Cenários	2011/2023	2011/2014	2014/2018	2018/2023
Cenário Baixo	-5,06%	-5,31%	-1,04%	1,32%
Cenário Central	6,78%	0,67%	8,95%	13,96%
Cenário Elevado	9,21%	1,10%	10,16%	16,55%

Fonte: Baseado em Censos 2011 e Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

Seguindo a mesma metodologia, ou seja, com base no contributo de cada componente, e na evolução desse contributo desde 2001, obtiveram-se as projeções de população para os diversos concelhos do Algarve, tendo-se assim estimado a população da AI do EMI nos anos de 2014, 2018 e 2023 já sintetizadas no capítulo 3.2.1.

As estimativas desenvolvidas por município apresentam-se no Quadro 4.6, encontrando-se no Quadro 4.7 a taxa de variação da população nos períodos considerados, sendo de salientar como tendências mais relevantes:

- O decréscimo populacional na AI do EMI no cenário baixo ainda que menos acentuado no período 2018/20123 (período no qual se regista uma retoma da tendência de crescimento registada até 2011, sem no entanto atingir os efetivos populacionais de 2011);
- Crescimento populacional nos cenários central e elevado, ainda que se preveja que este seja mais acentuado no período compreendido entre 2018 e 2023;
- O concelho de Albufeira é o único que apresenta continuação das dinâmicas de crescimento populacional nos três cenários considerados, prevendo-se que a população residente em 2023 atinja os 41 670 residentes no cenário baixo, os 47 933 residentes no cenário elevado. De notar que no cenário baixo, mesmo este município regista uma quebra populacional entre 2011 e 2018 (-2,33%);
- Nos restantes concelhos, e no cenário baixo, registar-se-ão quebras populacionais anuais, até 2023, de -0,1% em Loulé, -0,3% em Tavira, -0,8% em Faro e Olhão e -1,2% ao ano em São Brás de Alportel;
- No cenário central mantém-se a tendência de perca populacional no concelho de São Brás de Alportel o que se prevê cresça apenas no cenário elevado e após 2018, sem no entanto ultrapassar o efetivo populacional registado em 2011;



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI****Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia**

- Os restantes crescimentos anuais no cenário central são de 0,2% em Olhão e Faro, 0,7% em Tavira, 0,9% em Loulé e de 1,2% em Albufeira;
- Por fim no cenário elevado, espera-se uma taxa média anual de crescimento populacional que varia entre 0,0% em São Brás de Alportel e os 1,3% ao ano em Albufeira, com apenas o município de Loulé a obter um crescimento anual acima dos 1% (1,1%).

Quadro 4.6 –Projeções de População Residente nos concelhos do “Algarve Central”

Concelho	Cenário Baixo			Cenário Central			Cenário Elevado		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	39.331	39.877	41.670	41.818	43.903	46.869	41.993	44.388	47.933
Faro	60.581	59.181	58.926	64.412	65.157	66.278	64.682	65.877	67.782
Loulé	67.692	68.028	70.176	71.974	74.898	78.932	72.275	75.725	80.724
Olhão	42.601	41.622	41.448	45.296	45.825	46.619	45.485	46.331	47.677
S.B. Alportel	9.870	9.468	9.216	10.494	10.424	10.366	10.538	10.539	10.601
Tavira	24.875	24.745	25.238	26.449	27.244	28.387	26.559	27.545	29.031
AI EMI	244.949	242.922	246.673	260.443	267.451	277.450	261.533	270.406	283.748

Fonte: Baseado em Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050,

CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

Quadro 4.7 –Variação da População Residente nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011

Concelho	Cenário Baixo			Cenário Central			Cenário Elevado		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	-3,67%	-2,33%	2,06%	2,43%	7,53%	14,80%	2,85%	8,72%	17,40%
Faro	-6,16%	-8,33%	-8,73%	-0,23%	0,92%	2,66%	0,19%	2,04%	4,99%
Loulé	-4,15%	-3,67%	-0,63%	1,91%	6,05%	11,77%	2,34%	7,23%	14,30%
Olhão	-6,16%	-8,31%	-8,70%	-0,22%	0,94%	2,69%	0,20%	2,06%	5,03%
S.B. Alportel	-7,43%	-11,20%	-13,56%	-1,58%	-2,23%	-2,78%	-1,17%	-1,15%	-0,57%
Tavira	-4,94%	-5,43%	-3,55%	1,08%	4,12%	8,48%	1,50%	5,27%	10,95%
AI EMI	-5,1%	-5,9%	-4,5%	0,85%	3,57%	7,44%	1,28%	4,71%	9,88%

Quadro 4.8 –Taxa de crescimento médio anual da população residente por concelho face a 2011

Concelho	Cenário Baixo			Cenário Central			Cenário Elevado		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	-1,2%	-0,3%	0,2%	0,8%	1,0%	1,2%	0,9%	1,2%	1,3%
Faro	-2,1%	-1,2%	-0,8%	-0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,3%	0,4%
Loulé	-1,4%	-0,5%	-0,1%	0,6%	0,8%	0,9%	0,8%	1,0%	1,1%
Olhão	-2,1%	-1,2%	-0,8%	-0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,3%	0,4%

Concelho	Cenário Baixo			Cenário Central			Cenário Elevado		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
S.B. Alportel	-2,5%	-1,7%	-1,2%	-0,5%	-0,3%	-0,2%	-0,4%	-0,2%	0,0%
Tavira	-1,7%	-0,8%	-0,3%	0,4%	0,6%	0,7%	0,5%	0,7%	0,9%
AI EMI	-1,7%	-0,9%	-0,4%	0,3%	0,5%	0,6%	0,4%	0,7%	0,8%

Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

Como já referido no presente relatório a estrutura etária e a sua evolução ao longo do período de implementação do EMI é um fator importante para a cenarização das matrizes de viagens futuras, sendo relevante para a escolha modal dos residentes. Assim estimou-se a população por grupo etário em cada concelho do EMI para os anos horizonte do estudo com base na evolução da contribuição de cada grupo etário entre 1991 e 2011. No Quadro 4.9 apresentam-se as contribuições de cada grupo etário para o efetivo populacional dos municípios, as quais foram consideradas constantes em todos os cenários.

Quadro 4.9 –Estrutura etária da população nos municípios do “Algarve Central”

Concelho/Ano	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	+65 anos
Albufeira				
2014	15,70%	10,56%	59,87%	13,88%
2018	15,40%	9,76%	60,64%	14,20%
2023	15,04%	8,84%	61,50%	14,62%
Faro				
2014	14,64%	8,91%	57,76%	18,69%
2018	14,74%	7,74%	58,14%	19,38%
2023	14,87%	6,50%	58,35%	20,28%
Loulé				
2014	14,54%	9,73%	56,11%	19,63%
2018	14,49%	8,93%	56,67%	19,91%
2023	14,44%	8,03%	57,29%	20,25%
Olhão				
2014	16,63%	9,56%	55,75%	18,05%
2018	16,81%	8,52%	56,29%	18,38%
2023	17,01%	7,35%	56,82%	18,83%
S.B. Alportel				
2014	14,47%	8,75%	54,17%	22,61%
2018	14,55%	7,96%	54,63%	22,85%
2023	14,66%	7,08%	55,12%	23,15%
Tavira				
2014	13,67%	8,22%	54,02%	24,10%



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Concelho/Ano	0-14 anos	15-24 anos	25-64 anos	+65 anos
2018	13,89%	7,24%	54,59%	24,28%
2023	14,04%	6,17%	55,28%	24,52%

Fonte: Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050, CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004

Da análise do Quadro 4.9 pode concluir-se que:

- Albufeira continua a ser o município menos envelhecido, sendo o único onde a população com mais de 65 anos representa menos de 15% do total. É no entanto o segundo concelho cujo peso da população idosa mais cresce no horizonte de análise, não apenas pelo envelhecimento da população ativa mas por ser igualmente dos concelhos que mais atrai população estrangeira que aí fixa residência, a maioria da qual com mais de 65 anos;
- Faro, embora seja o terceiro concelho menos envelhecido do EMI é aquele cuja população com mais de 65 anos mais aumenta em termos percentuais;
- Destaque para o recuo da importância do grupo etário entre os 15 e os 24 anos, fruto de baixas taxas de natalidade no passado, e que se prevê venha a contribuir para um ainda maior envelhecimento da população após 2022.

4.4.2. Principais Orientações dos Instrumentos de Gestão Territorial

No território do “Algarve Central” encontram-se em vigor e/ou em fase de elaboração pelos vários municípios de Instrumentos de Gestão Territorial (mais especificamente Planos de Urbanização e Planos de Pormenor), que preveem a concretização de projetos estruturantes para a região que importa ter em consideração, quer para a elaboração das estimativas de emprego, quer porque preveem o aparecimento de importantes polos de geração/atração de viagens.

No sentido de identificar e caracterizar estes projetos foi consultada a informação disponibilizada pelos seis municípios que integram o EMI. Saliente-se que não constitui objetivo do estudo elencar exaustivamente os planos em vigor ou em elaboração. A análise efetuada centrou-se nos aspetos que influenciam as dinâmicas de mobilidade futura, pelo que apenas se mencionam os planos que se considera terem impactes significativos na geração de emprego futuro e/ou na geração de necessidades de transporte.

A identificação dos projetos, bem como a estimação de um horizonte temporal para a sua concretização foi elaborada em colaboração com o Grupo Técnico de Trabalho dos municípios.

No caso específico do PROT Algarve as principais orientações decorrentes deste plano encontram-se sistematizadas no subcapítulo 3.2.5. A análise das orientações relevantes e projetos estruturantes dos restantes instrumentos de gestão territorial apresentam-se seguidamente e sistematizam-se no Quadro 4.10.

4.4.2.1. Município de Albufeira

O PDM em vigor data de 1995 tendo sido ratificado pela Resolução de Conselho de Ministros nº 43/95, encontrando-se a decorrer desde 2003 o processo de revisão.

O relatório de avaliação da execução do PDM identifica um conjunto de planos de urbanização e de planos de pormenor (aprovados e em elaboração), perspetivando alguns destes planos importantes áreas de expansão residenciais ou de atividades económicas que importa atender na elaboração do EMI, nomeadamente:

- Zona de comércio, indústria e serviços da Guia, enquadrada por um Plano de Pormenor em Vigor e recentemente alterado;
- Parque temático de Albufeira, para o qual se encontra em elaboração um Plano de Pormenor.

Zona de Comércio, Indústria e de Serviços da Guia

Das parcelas ainda por ocupar assume especial relevância para o EMI o empreendimento comercial Algarve *Grand Plaza*, que possui já licença de instalação e que se prevê venha a ocupar uma área de cerca de 81 616 m² acima da cota de soleira e 2 095 lugares de estacionamento.

Para além deste empreendimento encontra-se ainda prevista: uma unidade hoteleira com 102 unidades de alojamento e 21 lugares de estacionamento; uma unidade de saúde, e um empreendimento turístico que ocupará uma área com cerca de 23 287m² de área de construção acima da cota de soleira, 94 unidades de alojamento e 185 lugares de estacionamento.

Parque temático de Albufeira

Prevê a instalação de um parque temático na área da Branqueira (freguesia de Albufeira), numa área de cerca de 32 ha junto à rotunda da Quinta da Balaia. Estima-se que este projeto venha a gerar cerca de 100 postos de trabalho.

No sentido de viabilizar o projeto a Câmara Municipal de Albufeira exigiu ao promotor a elaboração de um Plano de Pormenor que se encontra em fase de elaboração.

4.4.2.2. Município de Faro

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Faro foi ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros (RCM) n.º 174/95 de 19 Dezembro, encontrando-se em vigor à mais de 15 anos, encontrando-se atualmente em fase de revisão.

O Relatório de Avaliação da Execução do Plano Diretor Municipal de Faro (Abril 2011), refere para as oito unidades operativas de planeamento e gestão identificadas no PDM diversos planos municipais de ordenamento do território, atualmente em vigor e/ou em fase de elaboração. Destes salientam-se os que incorporam importantes projetos estruturantes para a região, a saber:

- Plano de urbanização do polo tecnológico;
- Plano de pormenor da Zona Empresarial de Guilhim;
- Plano de urbanização do Areal Gordo;
- Plano de urbanização de Vale da Amoreira;
- Plano de urbanização do Parque das Cidades;



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

- Plano de Pormenor do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil;
- Algarve *The Style Outlets*.

Plano de Urbanização do Polo Tecnológico

Este plano de urbanização em elaboração destina-se a operacionalizar o deliberado no PDM de Faro que prevê o “*desenvolvimento de uma área de indústrias não poluentes de alta tecnologia, ou que beneficiem da proximidade da Universidade do Algarve ou do Aeroporto, assim como de equipamentos e de serviços que venham a ser instalados nesta área*”, abrangendo uma área de 65 ha.

De acordo com o referido no Plano de Urbanização o Polo Tecnológico deverá captar empresas ligadas às Ciências do Mar/Biotecnologia, Sistemas Inteligentes/TIC/Telecomunicações e o Turismo.

O plano prevê 5 zonas funcionais distintas e complementares, designadamente: áreas habitacionais, áreas destinadas à investigação e desenvolvimento, áreas empresariais, áreas de equipamentos e turismo e um parque urbano.

Do conjunto de usos de solo previsto, de salientar:

- Áreas habitacionais, que representam 38% da área bruta construída, prevendo-se três tipologias de habitação: habitação coletiva, habitação unifamiliar em banda e habitação unifamiliar isolada;
- Áreas de investigação e desenvolvimento, que se constituem como parte nuclear do polo tecnológico internacional do Algarve. Têm por objetivo potenciar a componente de investigação e desenvolvimento (I&D) nos sectores das Ciências do Mar / Biotecnologia, Sistemas Inteligentes/TIC/Telecomunicações e o Turismo, prevendo a utilização dos espaços verdes adjacentes para experimentação e investigação de novas tecnologias e inovação neste campo. Propõem-se ainda para esta área um centro de investigação e desenvolvimento, um centro incubador de empresas, uma residência para estudantes e investigadores e espaços de I&D e laboratórios de investigação;
- Áreas empresariais, representam 32% da área bruta construída total e distribuem-se por duas tipologias:
- Edifícios de serviços e escritórios destinados a principalmente à atividade de PME's;
- Pequenas unidades de produção, que se configuram em armazéns, destinados a projetos autónomos.
- Áreas de Equipamentos e Turismo, localizam-se nas zonas limítrofes ao parque urbano prevendo-se a localização nestas áreas dos seguintes equipamentos: Centro Escolar de Gambelas, uma Creche e um *Health Club*. Como infraestruturas turísticas propõe-se um Centro de Congressos e um Business Hotel localizados na zona.



Fonte: Relatório da 2ª fase do Plano de Urbanização da UOP3 Pólo Tecnológico. Faro – Maio 2012

Figura 4.1 – Conceito de modelo de ocupação proposto

De acordo com o plano de urbanização estima-se a fixação de 1872 novos residentes, juntando-se aos 800 habitantes que aí residem atualmente e a criação de 2117 postos de trabalho, com maior incidência nas áreas empresariais.

Plano de Pormenor da Zona Empresarial de Guilhim (PP ZEG)

Este plano ainda em elaboração incide sobre uma área de 140 hectares, dos quais 63 ha correspondem a solo urbano e os restantes a solo rural e pretende-se que sirva de base à



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

viabilização da “*instalação de edifícios comerciais e de armazenamento, podendo incluir áreas de equipamentos e serviços públicos de nível supramunicipal*”⁷.

Do conjunto de objetivos que presidiram à elaboração deste plano de pormenor destacam-se os seguintes:

- “Valorizar a zona do Guilhim como área empresarial, com ligações ao comércio/serviços e indústria sobretudo de tecnologias limpas e alimentar, bem como, logística e agroalimentar e equacionar a existência de alojamento complementar;
- Reforçar o MARF como centro especializado e a área de intervenção do PP ZEG como centro empresarial, potenciando a existência de lotes para pequenas/médias empresas;
- Potenciar sinergias entre a área de intervenção do PP ZEG o Aeroporto de Faro e o Parque das Cidades,
- Em termos de infraestruturas gerais, reforçar as ligações considerando o modo de transporte ferroviário quer em termos de infraestrutura ligeira como de transporte de mercadorias nomeadamente no que concerne a combustível;
- Reforçar as acessibilidades à área de intervenção, nomeadamente no que concerne ao reperfilamento da Estrada Municipal 520 B, Estrada Municipal 520-2 e, ligação à variante à EN2”.
- Ainda que não exista informação mais detalhada do plano que permita estimar o volume futuro de viagens, os objetivos enumerados permitem antever a localização de um importante polo de atividade industrial e logística para o “Algarve Central”.

Plano de urbanização do Areal Gordo

Em fase de elaboração, abrange uma área de aproximadamente 133 hectares, dos quais 26,78 hectares classificados como solo urbano.

Do conjunto de objetivos previstos para a elaboração do PU destaca-se o projeto da variante a Faro e requalificação das áreas adjacentes à EN 125 e o desenvolvimento de uma área logística e empresarial de interesse municipal, que viabilize a realocação das empresas e indústrias, em especial das localizadas ao longo da EN 125.

Com a concretização deste novo polo não se prevê assim um acréscimo significativo na criação de novos postos de trabalho, uma realocação de postos já existentes (dispersos essencialmente pela envolvente à EN 125).

⁷ In <http://www.cm-faro.pt/menu/192/planos-de-pormenor-em-elaboracao.aspx#pp---zona-empresarial-do-guilhim> , 28 de fevereiro de 2013

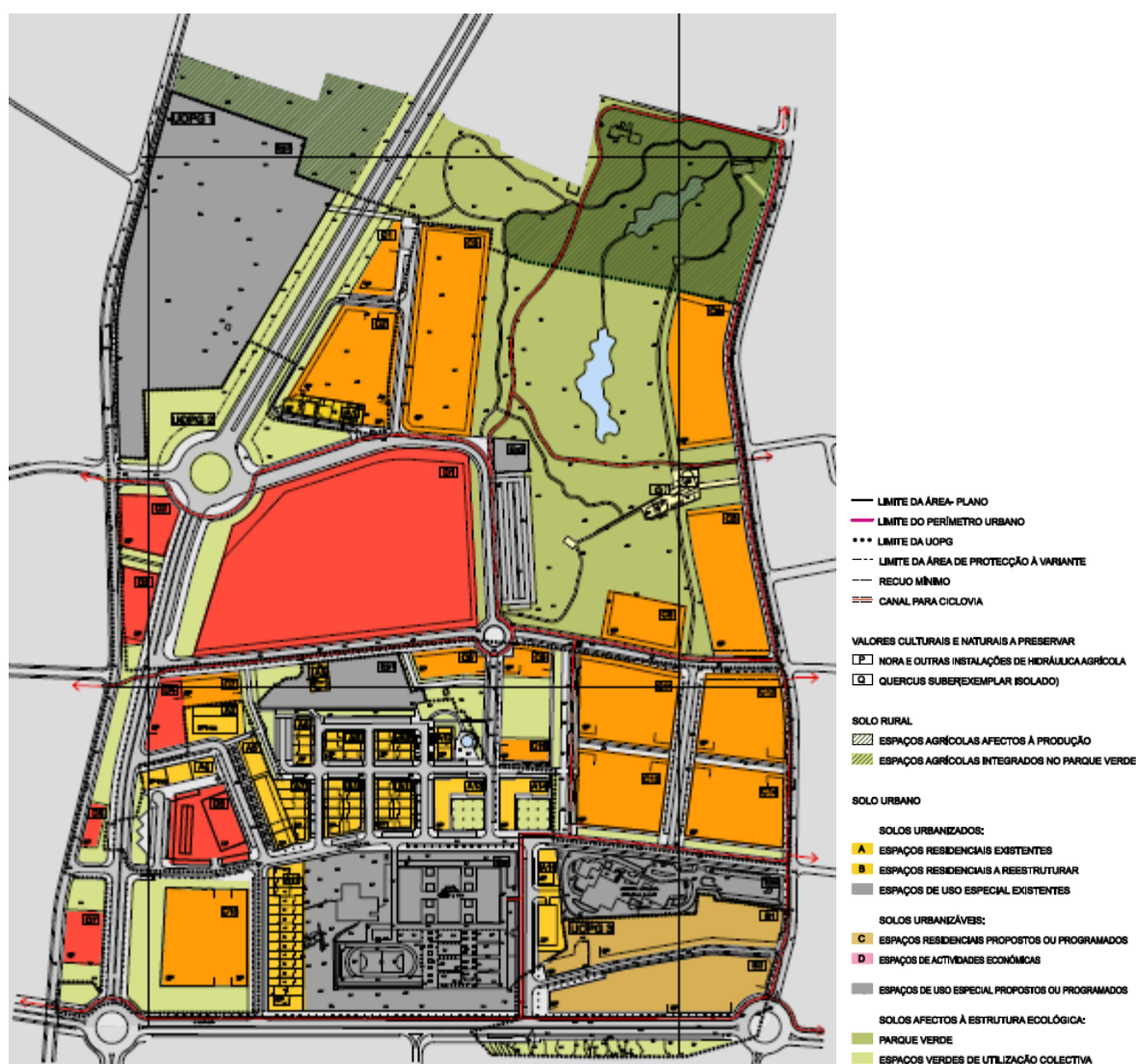
Plano de urbanização de Vale da Amoreira (PUVA)

A área de intervenção (PUVA) insere-se na freguesia da Sé abrange uma área de 56 hectares, dos quais 48 ha no solo urbano do perímetro da cidade e o restante em solo rural.

No âmbito do plano elaborado importa destacar: uma grande superfície comercial, uma unidade hoteleira, uma unidade de prestação de cuidados de saúde, uma parcela destinada a equipamento público, uma unidade de habitação assistida e edifícios de habitação coletiva.

O PUVA foi alvo de contratualização entre o município e a IMOGHARB - Fundo de Investimento Imobiliário Fechado, aguardando impulso do promotor para a sua concretização.

Desconhecem-se mais pormenores sobre o plano, designadamente o número de posto de trabalho que se prevê possa vir a gerar, pelo que se estimaram em função da área prevista para implantação dos projetos identificados.



Fonte: Planta de zonamento do PU de Vale da Amoreira

Figura 4.2 – Planta de zonamento do PU de Vale da Amoreira



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Plano de urbanização do Parque das Cidades (PP PC)

O Plano de Pormenor do Parque das Cidades (PPPC) visa disciplinar o uso, a ocupação e a transformação do solo na área por ele abrangida e que veio possibilitar a construção do Estádio Intermunicipal Faro-Loulé (entretanto já construído).

Abrange uma área com cerca de 225 ha, englobando zonas de incerteza quanto aos limites exatos dos territórios dos municípios de Faro e de Loulé e prevendo cinco grandes áreas de equipamentos: Estádio Intermunicipal Faro-Loulé, pavilhão multiuso, pista de atletismo e uma unidade de saúde.

Do conjunto de equipamentos programados destaque para o Hospital Central do Algarve que deverá vir a substituir o Hospital de Faro, EPE.

- Terá uma área de influência correspondente à região do Algarve e deverá ser dotado de 549 camas, 46 gabinetes de consulta e 10 salas operatórias, estimando-se que venha a gerar cerca de 2 200 postos de trabalho. Trata-se um projeto cuja execução depende do Ministério da Saúde e que tem vindo a ser consecutivamente adido.
- Desconhecendo-se os desenvolvimentos futuros do projeto e face à atual conjunta económica do país considera-se que o mesmo poderá vir a ser iniciado nos próximos 10 anos, não se prevendo contudo a sua entrada em funcionamento.

Plano de Pormenor do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil (PP SMVPM)

O Plano de Pormenor do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil (PP SMVPM) abrange uma área de aproximadamente 83,6 hectares, sendo que cerca de 76,6 encontram-se integrados no perímetro urbano de Faro.

O plano de pormenor elenca um conjunto de projetos, dos quais uns se encontram aprovados ou em fase avançada de elaboração e, outros, constituem-se como intenções de iniciativa pública prevista para esta área.

No que concerne aos projetos aprovados que importa considerar na elaboração do EMI, destaque para:

- Unidade hoteleira de 4 estrelas, com capacidade de aproximadamente 170 quartos, e de 320 camas. A solução contempla ainda entre outros espaços: 1 estabelecimento de restauração, 1 bar, 2 salas de reuniões e conferências e 1 sala polivalente;
- Loja Decathlon Faro, com 2 pisos e aproximadamente 9 377 m² de área bruta de construção acima do solo e aproximadamente 23 448 m² de área para estacionamento em cave.
- Ampliação do fórum Algarve, que contempla a intenção de ampliação do fórum (a norte do já existente) para suportar a instalação de duas lojas ancora e mais um conjunto de pequenas lojas, correspondendo a uma área máxima de construção acima do solo de cerca de 16 000 m².

No que concerne às intenções destacam-se os seguintes projetos.

- Terceira Circular de Faro, que se encontra definida no PDM em vigor e que constitui uma via Urbana, estruturante e transversal de apoio ao desenvolvimento urbano da Zona Norte da Cidade. Atravessa a área de intervenção a nordeste (ligação com a Estrada de Senhora da Saúde) efetuando a ligação da área de intervenção com a zona de Montenegro;
- Requalificação da antiga EN 125, uma das principais entradas na cidade de Faro que atravessa longitudinalmente toda a área de intervenção. Prevê-se a criação de um separador central, de um corredor lateral de acesso às áreas comerciais existentes e semaforização do nó de acesso ao Fórum Algarve;
- Ciclovia, que se pretende que venha a articular-se com o traçado da ecovia, definido no âmbito do Polis da Frente Ribeirinha conforme as indicações constantes do Plano Estratégico de Faro.
- Centro Coordenador de Transportes (mencionado no ponto 3.3.2 do presente documento).
- Algarve The Style Outlets

Trata-se uma grande superfície comercial a instalar nos terrenos disponíveis junto ao Mercado Abastecedor da Região de Faro (MARF). Esta área comercial ocupará uma área bruta locável de cerca de 23 000 m² e concentrará cerca de 120 lojas e 1.600 lugares de estacionamento, estimando-se que venha a criar 1000 postos de trabalho.

4.4.2.3. Município de Olhão⁸

No município de Olhão consideram-se como projetos relevantes para a região os seguintes:

- Plano de Pormenor da UOP2 de Marim, em vigor, que prevê um aldeamento turístico de 4 estrelas constituído por moradias isoladas (com uma oferta máxima de 100 camas) e por moradias geminadas ou em banda ou por apartamentos (com o número máximo de 400 camas) e a instalação de uma unidade hoteleira com a categoria mínima de 4 estrelas e uma capacidade máxima de 200 quartos;
- Zona comercial e industrial de Peares, que ocupa uma área de 15,06 ha, apresenta uma taxa de execução de 32%, estimando-se que venha a criar cerca de 154 postos de trabalho até 2017, num total de 424 até 2022;
- Zona industrial de Torrejão, que ocupa uma área de 1,22 ha, estimando-se que venha a gerar cerca de 12 novos postos de emprego até 2017 num total de 34 até 2022;
- Zona industrial de Quatrim, que ocupa uma área de 25,13 ha, deverá gerar cerca de 257 postos de trabalho até 2017, num total de 707 em 2022;
- Centro de inovação e desenvolvimento de Olhão, que se pretende venha a ser uma incubadora de empresas e centro de investigação e desenvolvimento tecnológico dedicado à economia do mar.

⁸ Não se considerou a Zona Industrial do Porto de Olhão por esta se encontrar concretizada.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

4.4.2.4. Município de São Brás de Alportel

No que concerne a São Brás de Alportel destaque para o projeto de desenvolvimento turístico da barragem do Monte da Ribeira, o qual se encontra enquadrado por um Plano de Urbanização.

Este projeto turístico prevê a construção de um estabelecimento hoteleiro e um aldeamento turístico, numa área total de implantação de 50 ha, estando já aprovadas 900 camas.

4.4.2.5. Município de Loulé

Neste concelho encontram-se previstos vários polos comerciais, industriais e turísticos de importância regional e que se encontram previstos em vários planos municipais de ordenamento do território ou inseridos em operações de loteamento.

Salienta-se mais uma vez que do vasto conjunto de planos em vigor ou em elaboração apenas os que incorporam projetos com interesse para sistema de mobilidade e transportes do “Algarve Central” e que se prevê possam vir a ser concretizados (totalmente ou em parte) no horizonte temporal de concretização do EMI.

De referir que o município de Loulé no âmbito da estratégia para a revisão do PDM (em curso) aposta no reforço de dois eixos prioritários: o Eixo Loulé/Almancil/Quarteira, que articula as áreas urbanas do Concelho mais dinâmicas e o Eixo Loulé/Parque das Cidades/Faro, no quadro da articulação da Cidade de Loulé com a aglomeração urbana principal definida no PROT Algarve.

Plano de Pormenor da Zona industrial de Boliqueime

A nova área industrial ocupa uma área de 76,16 ha desenvolve-se uma parcela a norte da EN 270 e outra a sul desta via, ambas destinadas à construção de novos estabelecimentos industriais das classes B e C. dos tipos 1, 2 e 3.

Prevê 78 lotes para indústrias (3 já existentes); 13 armazéns; 5 destinadas a comércio e serviços, 5 destinados a equipamentos (administrativo; ensino profissional; desportivo; solidariedade e segurança social; prevenção e segurança pública), prevendo-se a criação de 1 552 empregos.

Plano de Urbanização de Vale do Freixo

O plano encontra-se em elaboração e abrange uma área de 381 ha na freguesia de Benafim.

Prevê como projeto estruturante para a região o Empreendimento Vale do Freixo – Golf & Country Estate: Conjunto Turístico de 5* (1722 camas) que inclui Hotel (120 camas), aldeamentos turísticos e apartamentos turísticos bem como turismo residencial (moradias), Centro de Well-being (SPA), Campo de Golfe de 18 buracos; Academia e escola de Golfe, Parque Aventura, centro de desporto e lazer.

Prevê a criação de cerca de 1072 postos de trabalho em fase de exploração.

Plano de urbanização da Área de Localização Empresarial de Almancil

Este plano abrange uma área de cerca de 12,76 ha e prevê a ocupação de uma área de cerca de 39 366 m² de construção, destacando-se como projetos: um equipamento multiuso, sede da Área

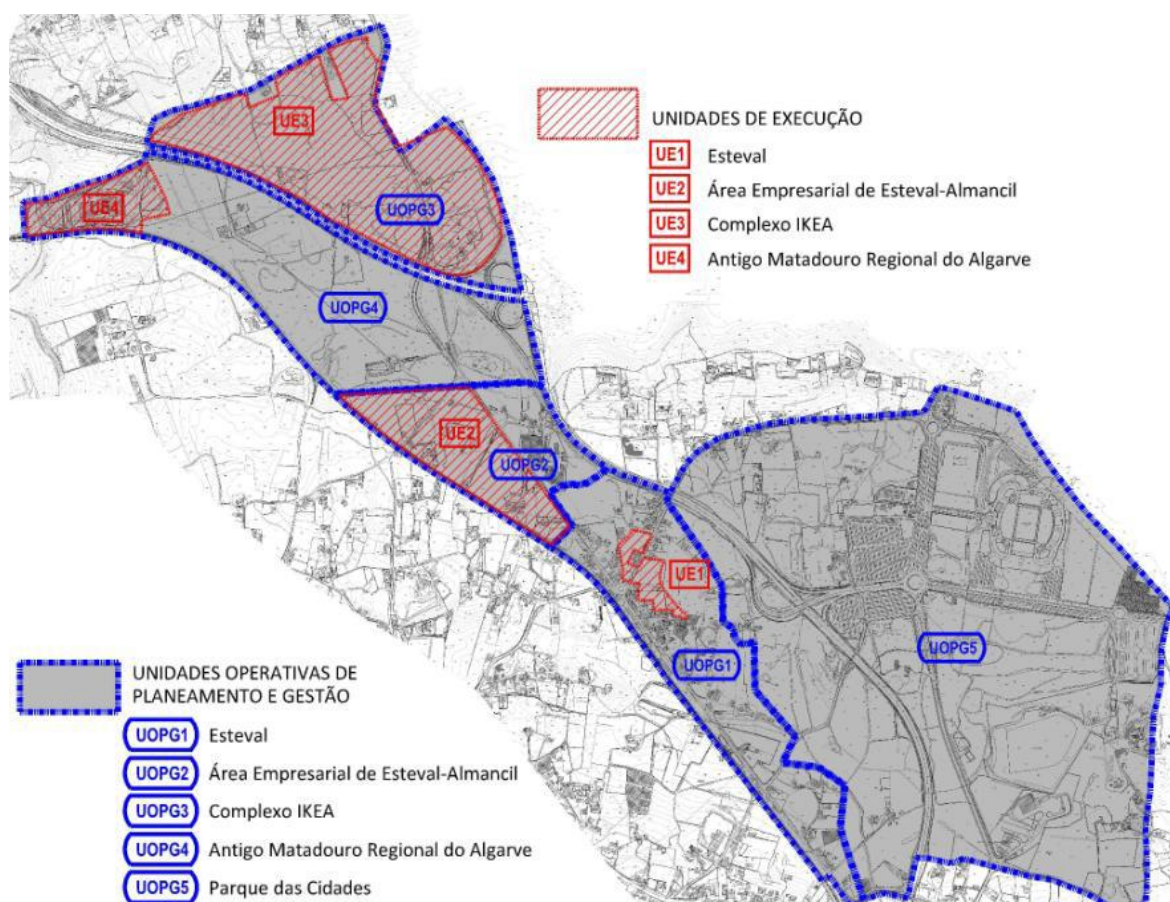
Empresarial de Almancil, um centro de congressos/exposições ou creche/ jardim-de-infância, unidade hoteleira, 18 parcelas novas para comércio e serviços, 35 parcelas novas para indústria/ comércio /serviços/ armazéns e 9 parcelas novas para habitação, Ecocentro.

A unidade hoteleira terá a classificação mínima de 3* e um máximo de 100 camas. Este plano para a freguesia de Almancil prevê ainda espaços verdes públicos, arruamentos e entre 1595 e 2141 lugares de estacionamento (806 em espaço público e os restantes privados).

De acordo com o planeamento previsto no Programa de Execução deste plano, esta área de acolhimento empresarial deverá estar totalmente concluída até 2017.

Plano de urbanização Caliços – Esteval

Este plano abrange uma área de cerca de 355 hectares, localizados junto ao nó de Loulé/Sul da Via do Infante (A22). Este instrumento de gestão territorial estabelece para a sua área de intervenção cinco unidades operativas que se identificam na Figura 4.3.



Fonte: AAE do PU de Caliços - Esteval

Figura 4.3 - Localização das Unidades Operativas de Planeamento e Gestão e das Unidades de Execução

Das cinco unidades operativas delimitadas salientam-se:

- Área empresarial de Esteval – Almancil, em que se prevê a criação de um espaço infraestruturado que se pretende se venha a constituir como um novo polo de atração em



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

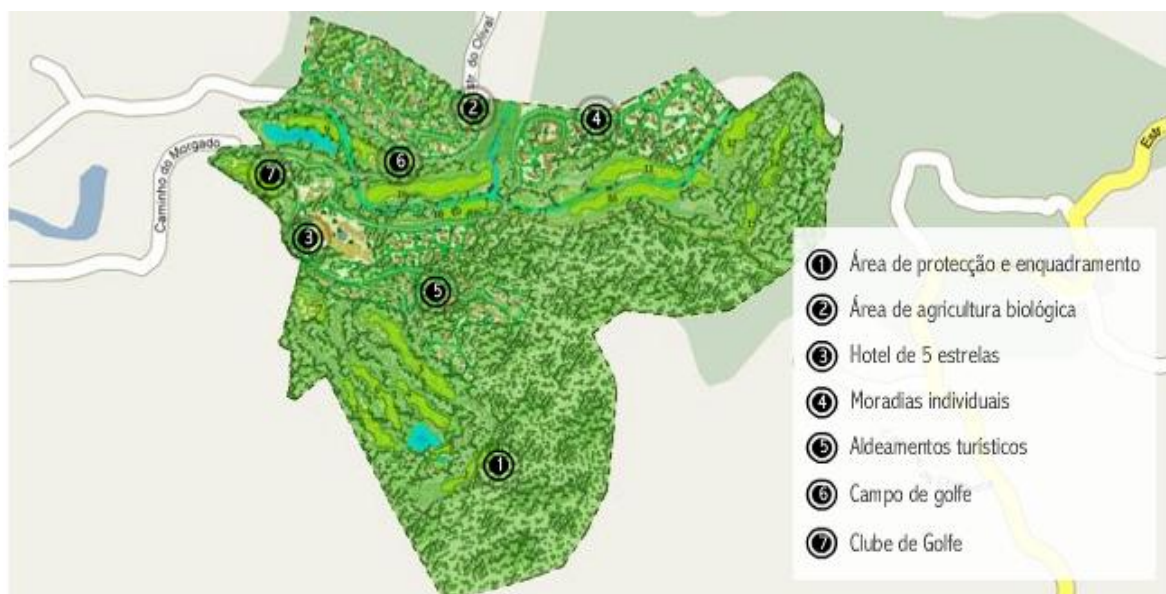
articulação com a envolvente que permita potenciar o eixo Loulé - Parque das Cidades – Faro, potenciando a criação de emprego.

- Área destinada ao complexo IKEA, que deverá ocupar cerca de 40 ha e que inclui uma loja IKEA, um centro comercial e um *Retail Park*, estimando-se a criação de cerca de 1700 postos de trabalho (diretos e indiretos).

Relativamente à zona operativa que abrange o Parque das Cidades, corresponde à área do município de Loulé abrangida pelo Plano de Pormenor do Parque das Cidades, em vigor, e cujo principal projeto futuro se reporta ao hospital (já anteriormente caracterizado).

Plano de pormenor do núcleo de desenvolvimento turístico da Quinta da Ombria

Este plano que abrange uma área de cerca de 143,7 ha, prevê a construção de um empreendimento turístico composto por uma unidade hoteleira de 5* com cerca de 1784 camas, três aldeamentos turísticos, um campo de golfe e 31 moradias, estimando-se que venha a criar 200 novos empregos para a região.



Fonte: <http://www.quintadaombria.pt/>

Figura 4.4 – Projeto de desenvolvimento turístico da Quinta da Ombria

Apolónia Lifestyle Centre

Trata-se de um empreendimento comercial previsto para Almancil, que se encontra inserido numa operação de loteamento.

É um empreendimento que reúne no mesmo espaço serviços de retalho, cultura e lazer e vai ser dotado de mais de 100 unidades comerciais. Com uma Área Bruta Locável de 20 000 m², oferece

parqueamento de 1000 lugares, estimando-se que venha a ser visitado por cerca de 8670 utentes e a gerar cerca de 500 empregos diretos em fase de exploração.

Plano de Urbanização do Aeródromo de Loulé

Encontra-se atualmente em elaboração o Plano de Urbanização do Aeródromo de Loulé que abrange uma área de cerca de 617 ha na freguesia de São Clemente, junto à Via do Infante e visa permitir a construção do aeródromo.

O aeródromo deverá ter uma pista com cerca 1700 metros de comprimento e uma capacidade para receber aeronaves até 20 toneladas e deverá absorver cerca de 15% do total de movimentos do aeroporto de Faro.

4.4.2.6. Município de Tavira

No município de Tavira salienta-se como projeto estruturante o **parque empresarial de Tavira**, localizado no sítio de Santa Maria, a meia distância entre a cidade de Tavira e o nó da Via do Infante.

Ocupa uma área de cerca de 81 653 m², dos quais cerca de 55% se encontram já comprometidos (ocupados ou reservados).

O parque pretende ser uma plataforma de apoio à indústria, armazenagem, comércio e serviços, encontrando-se já infraestruturado.



Fonte: <http://www.ativartavira.pt/parque-empresarial/planta>

Figura 4.5 – Planta do parque empresarial de Tavira



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

4.4.2.7. Síntese dos projetos estruturantes

No Quadro 4.10 sintetizam-se as características dos principais planos e projetos estruturantes considerados.

Quadro 4.10 – Resumo dos projetos estruturantes

Freguesia	Plano/projeto	Área (ha)	Situação	Tipologia de atividades
Concelho de Albufeira				
Guia	PP Zona de Comercio, Industrial e de Serviços da Guia	Área do Plano 59,7 Área por ocupar 15,7	Em vigor	Industria Comércio e Serviços Empreendimento turístico
Albufeira	PP do Núcleo de Desenvolvimento Económico do Parque Temático de Albufeira	Área do Plano 32	Em elaboração	Parque temático
Concelho de Faro				
Montenegro	PU do Pólo Tecnológico (UOP3)	Área do Plano 68,5	Em vigor	Indústria Comércio Armazenamento e Logística
Estói	Zona Urbanizável para fins comerciais do Guilhim - Junto ao MARF (UOP1)	Área do Plano:16	Em elaboração	Indústria Comércio
Sé e Conceição	PU do Areal Gordo	Área do Plano 133 Área urbana 26,78	Em elaboração	Logística e comércio
Sé	PU de Vale da Amoreira	Área do Plano 56	Em vigor	Parque Verde Comércio Turismo
Stª Bárbara de Nexe e S. Pedro	PU do Parque das Cidades ⁹	Área do Plano 225	Em vigor	Equipamentos
São Pedro	PP do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil	Área do Plano 76,6	Em aprovação	Comércio Serviços e Atividades turísticas
Estói	Projeto Algarve The Style Outlets	2,2	Previsto	Comércio Serviços
Concelho de Olhão				
Pechão	ZI do Torrejão	1,2	Em vigor	Industria
Quelfes	ZI de Quatrim	25,1	Em vigor	Industria

⁹ Apenas se considerou o projeto do novo Hospital Distrital de Faro

Olhão	Centro de Inovação e Desenvolvimento de Olhão	2150 m ²	A construir	Centro de investigação
Quelfes	ZI e Comercial de Píares	15,6	Em vigor	Indústria Comércio
Concelho de São Brás de Alportel				
S. B. Alportel	PU do Núcleo de Desenvolvimento Turístico da Barragem do Monte da Ribeira	Área do Plano: 15	Em vigor	Turismo
Freguesia	Plano/projeto	Área (ha)	Situação	Tipologia de atividades
Concelho de Loulé				
Boliqueime	Plano de Pormenor da Zona industrial de Boliqueime	76,16	Em vigor	Indústria, Comércio, Serviços Armazenagem e Equipamentos
Almancil	Plano de Pormenor da Área de Localização Empresarial de Almancil	12,76	Em vigor	Parque Verde Comércio, serviços equipamentos Turismo
Benafim	PU Vale do Freixo	381	Em elaboração	Turismo
Almancil e São Clemente	PU Calção Esteval - PUCE	355	Em vigor	Comércio, Serviços, Habitação, usos compatíveis com o solo rural
São Clemente	Plano de Urbanização do Aeródromo de Loulé	617	Em elaboração	Equipamento
Querença, Tôr e Benafim	Plano de Pormenor da Quinta da Ombria	143,7	Em Vigor, com alteração	Turismo Residencial Equipamentos
Almancil	Apolónia Lifestyle Centre	56 607m ²	Em projeto de operação de loteamento	Comércio e Serviços
Concelho de Tavira				
Stª Maria	Parque empresarial de Tavira	10	Em vigor	Indústria Armazenagem Comércio e serviços e equipamentos

Fonte: Municípios da AI do EMI

4.4.3. Evolução do emprego

Como já referido no ponto 3.2.3 deste relatório, em 2023, estima-se que o emprego na AI do EMI se cifre entre os 61 935 postos de trabalho no cenário tendencial e os 77 037 postos de trabalho no cenário pró-ativo.

No entanto, esta variação é distinta de município para município, já que e para além da evolução natural do emprego, foram considerados os diversos projetos estruturantes, previstos para a AI do EMI e que se apresentaram anteriormente.

No Quadro 4.11 apresenta-se a estimativa de emprego gerado pelos projetos, bem como o grau de concretização considerado para os anos de 2018 e 2023.



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 4.11–Estimativa emprego em novos projetos no Algarve Central

Projeto	Município	Concretização em 2018	Concretização em 2023	Postos de trabalho estimados
Zona comercial, industrial e de serviços da Guia	Albufeira	85%	100%	2.015
Parque temático de Albufeira	Albufeira	100%	100%	100
Algarve <i>The Style Outlets</i>	Faro	0%	10%	430
Zona Empresarial de Guilhim	Faro	0%	100%	15
Parque Tecnológico de Montenegro	Faro	0%	100%	2.117
Zona Industrial de Boliqueime	Loulé	0%	10%	17
IKEA	Loulé	100%	100%	1.700
Zona Industrial de Quatrim	Olhão	36%	100%	707
Zona Industrial e Comercial de Píares	Olhão	36%	100%	424
Parque empresarial de Tavira	Tavira	100%	100%	590

Fonte: Municípios do “Algarve Central”

Aplicando a metodologia já referida no ponto 3.2.3 do presente relatório, calculou-se o crescimento do emprego por concelho, com base na relação população residente e do emprego em 2011. Nesse ano as relações mais favoráveis registavam-se nos municípios de Albufeira (0,33 empregos por habitante) e em Faro (0,30 empregos por habitante), enquanto os municípios de Tavira e Olhão apresentavam rácios inferiores a 0,20 empregos por habitante (0,13 em Olhão e 0,16 em Tavira). Entre 0,20 e 0,30 empregos por habitante encontram-se os municípios de São Brás de Alportel (0,22) e Loulé (0,27).

Note-se que aos rácios obtidos se aplicou, nos cenários tendencial e de referência uma taxa de redução de 0,9.

Nos quadros 4.12 e 4.13 apresenta-se a evolução do emprego estimado, por concelho e para os 3 cenários considerados, podendo concluir-se que:

- Albufeira é o único município que no cenário tendencial, se prevê um aumento dos postos de trabalho no período 2011/ 2023 (+9,11%, ou seja mais 2 748 postos de trabalho). Este valor é no entanto inferior ao emprego registado em 2010, quando Albufeira registava mais de 15 000 postos de trabalho. Este crescimento essencialmente à concretização dos projetos previstos para a zona industrial, comercial e de serviços da Guia, que prevê a criação de 2 015 postos de trabalho, estimando-se que esta zona ofereça cerca de 15% do emprego existente em Albufeira em 2023;

- Olhão aparece como o 2º concelho com uma posição mais favorável, apresentando, em 2023, e no cenário tendencial, 5 895 postos de trabalho, apenas menos 0,06% que em 2011. No cenário pró-ativo estima-se que Olhão apresente, em 2023, 7 220 postos de trabalho, mais 21,3% que em 2011;
- É entre 2011 e 2014 que se regista o maior decréscimo do número de postos de trabalho nos municípios do “Algarve Central”. Neste ano, existirão na AI do EMI entre 54 851 postos de trabalho no cenário tendencial e 65 072 no cenário pró-ativo, o que representa mesmo neste cenário, uma quebra face a 2011;
- No extremo oposto aparecem São Brás de Alportel e Tavira, que apresentam quebras do número de empregos em todos os cenários, fruto, não apenas da evolução demográfica menos acentuada estimada, mas igualmente do facto de os projetos previstos para estes municípios gerarem um baixo número de postos de trabalho.

Quadro 4.12 – Projeções de Emprego nos concelhos do “Algarve Central”

Concelho	2011	Cenário Tendencial			Cenário Referência			Cenário Pró-ativo		
		2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	12.315	10.689	12.588	13.437	11.365	13.686	14.862	12.681	15.163	16.614
Faro	21.295	17.748	17.048	19.207	18.870	18.769	21.283	21.055	21.085	23.836
Loulé	18.937	15.957	17.670	18.289	16.966	19.283	20.337	18.930	21.452	22.854
Olhão	5.948	4.989	5.244	5.895	5.304	5.732	6.489	5.918	6.388	7.220
S.B. Alportel	2.356	1.963	1.883	1.833	2.087	2.073	2.061	2.329	2.329	2.329
Tavira	4.258	3.506	3.340	3.274	3.728	3.677	3.683	4.159	4.131	4.185
AI EMI	65.109	54.851	57.773	61.935	58.321	63.220	68.716	65.072	70.549	77.037

Fonte: Baseado em Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050,

CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004 e Quadros de pessoal do Ministério da Economia e do Emprego (2011)

Quadro 4.13 – Evolução do Emprego nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011 (%)

Concelho	Cenário Tendencial			Cenário Referência			Cenário Pró-ativo		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	-13,20	2,22	9,11	-7,71	11,13	20,68	2,97	23,13	34,91
Faro	-16,66	-19,94	-9,81	-11,39	-11,86	-0,05	-1,13	-0,99	11,93
Loulé	-15,74	-6,69	-3,42	-10,41	1,83	-7,36	-0,04	13,28	20,68
Olhão	-16,12	-11,84	-0,90	-10,82	-3,63	9,10	-0,50	7,40	21,38
S.B. Alportel	-16,69	-20,08	-22,21	-11,42	-12,01	-12,50	-1,17	-1,15	-1,15
Tavira	-17,66	-21,56	-23,10	-12,45	-13,64	-13,51	-2,32	-2,98	-1,72
AI EMI	-15,75	-11,27	-7,49	-10,43	-2,90	2,93	-0,06	8,36	15,71

Fonte: Baseado em Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050,

CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004 e Quadros de pessoal do Ministério da Economia e do Emprego (2011)



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 4.14 – Taxa de crescimento médio anual do emprego nos concelhos do “Algarve Central” face a 2011 (%)

Concelho	Cenário Tendencial			Cenário Referência			Cenário Pró-ativo		
	2014	2018	2023	2014	2018	2023	2014	2018	2023
Albufeira	-4,61	0,31	0,73	-2,64	1,52	1,58	0,98	3,02	2,53
Faro	-5,89	-3,13	-0,86	-3,95	-1,79	0,00	-0,38	-0,14	0,94
Loulé	-5,55	-0,98	-0,29	-3,60	0,26	0,60	-0,01	1,80	1,58
Olhão	-5,69	-1,78	-0,07	-3,75	-0,53	0,73	-0,17	1,03	1,63
S.B. Alportel	-5,90	-3,15	-2,07	-3,96	-1,81	-1,11	-0,39	-0,17	-0,10
Tavira	-6,27	-3,41	-2,17	-4,34	-2,07	-1,20	-0,78	-0,43	-0,14
AI EMI	-5,55	-1,69	-0,42	-3,60	-0,42	0,45	-0,02	1,15	1,41

Fonte: Baseado em Projeções de População Residente, segundo o sexo e grandes grupos etários, Portugal e NUTS III, 2000-2050,

CENÁRIO BASE, CENTRAL e ELEVADO, 2004 e Quadros de pessoal do Ministério da Economia e do Emprego (2011)

Conclui-se assim que a situação macroeconómica atual terá impactos profundos no emprego do “Algarve Central” não só a curto mas igualmente a médio prazo, com o número de postos de trabalho a crescer a taxas médias anuais bastante baixas, entre os -0,42% no cenário tendencial e os 1,41% no cenário pró-ativo, entre 2011 e 2023.

No cenário intermédio registam-se taxas de crescimento médio anual que variam entre os -1,20% em Tavira e os +1,58% em Albufeira. São Brás de Alportel apresenta igualmente uma quebra acima ponto percentual (-1,11%). Já Olhão cresce, neste cenário, 0,73% ao ano entre 2011 e 2023, enquanto Faro recupera, registando valores próximos dos atuais. Loulé, com a inauguração do IKEA assiste a um crescimento anual de 0,6% entre 2011 e 2023.

4.5. VIAGENS FUTURAS

Tendo em consideração os cenários de transportes elaborados, bem como a perspetiva de evolução das variáveis explicativas selecionadas como estruturantes (população e emprego), procedeu-se à estimação de matrizes futuras de viagens, tarefa que se considera importante para a definição de propostas de ação a realizar.

4.5.1. Construção das matrizes

Considerando o anteriormente explicado e de acordo com os cenários de crescimento da população e do emprego, procedeu-se a construção das matrizes futuras de viagens para os anos 2014, 2018 e 2023.

Para estimação das matrizes recorreu-se ao modelo de Furness – modelo matemático para estimação das viagens futuras tipicamente usado em modelos de transporte.

O procedimento de cálculo é baseado na consideração de fatores de geração e/ou de crescimento para as origens e de fatores de atração e/ou de crescimento nos destinos. É um método iterativo de convergência, no qual as linhas e colunas da matriz são multiplicadas sequencialmente pelos fatores de atração e de geração, até que a soma dos resultados em linha e em coluna converjam.

Os fatores de crescimento da população e emprego são bastantes diferenciados e, como tal, foi necessário calcular um fator de crescimento agregado ao nível da freguesia de modo a ser possível obter a convergência dos resultados do modelo de geração das viagens futuras. A ponderação dos fatores de crescimento no ano n teve em consideração o peso da população e do emprego em cada zona do território, tendo sido adotada a seguinte fórmula de cálculo:

$$FC_{\text{Crescimento}}(\text{ano } x) = \frac{Pop\ x \cdot FC_{pop\ x} + Emp\ x \cdot FC_{Emp\ x}}{Pop\ x + Emp\ x}$$

Este fator é calculado para cada zona, cenário de evolução e ano de referência.

4.5.2. Estimação das matrizes

Nos Quadros 4.15, 4.16 e 4.17 apresenta-se um resumo da estimativa de viagens diárias por concelho para cada um dos cenários para os anos intermédio (2018) e ano horizonte do EMI (2023).

No cenário tendencial estima-se um decréscimo do volume total de viagens associado quer à tendência de decréscimo da população, quer à tendência de manutenção de elevadas taxas de desemprego nos próximos anos, contudo os ritmos de crescimento deverão ser diferenciados no período considerado, a saber:

- Estima-se assim um decréscimo global de -6,1% no período 2018/2012, que deverá ser mais acentuado nos concelhos de Faro (-10,1%), de São Brás de Alportel (-18,1%) e de Tavira (-12,8%). Neste período, Albufeira deverá ser o único concelho que não registará um decréscimo das viagens;
- No período de 2018/2023 deverá registar-se um acréscimo de 4,4% das viagens no “Algarve Central”, sendo que São Brás de Alportel e Tavira deverão ser os dois únicos concelhos em que permanecerá a tendência para o decréscimo das viagens, ainda que a um ritmo inferior ao do período anterior;
- Assim, estima-se neste cenário que o volume global de viagens neste território passe de 433 837 viagens em 2011, para 407 499 viagens em 2018 e 425 431 em 2023.

Quadro 4.15– Estimativa de viagens diárias no Cenário Tendencial

Cenário Tendencial					
Concelho	2012	2018	2023	Var. 2018/2012	Var. 2023/2018
Albufeira	59.973	61.638	65.059	2,8%	5,6%
Faro	115.492	103.793	107.704	-10,1%	3,8%
Loulé	128.071	123.973	133.052	-3,2%	7,3%
Olhão	78.015	73.412	75.981	-5,9%	3,5%



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

S.B. Alportel	17.646	14.475	13.505	-18,0%	-6,7%
Tavira	34.640	30.209	30.130	-12,8%	-0,3%
Total	433.837	407.499	425.431	-6,1%	4,4%

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

No Cenário de Referência estima-se um crescimento de 3,3% até 2018, ano em se prevê cerca de 448 036 viagens diárias no “Algarve Central”, sendo que no período subsequente (entre 2018 e 2023), se deverá manter o crescimento do volume de viagens, que deverá ser de 6,2%, correspondente a 475 681 viagens em 2023 (Quadro 4.16).

Quadro 4.16– Estimativa de viagens diárias no Cenário Intermédio

Cenário Intermédio					
Concelho	2012	2018	2023	Var. 2018/2012	Var. 2023/2018
Albufeira	59.973	69.059	73.774	15,2%	6,8%
Faro	115.492	112.430	122.001	-2,7%	8,5%
Loulé	128.071	136.224	142.928	6,4%	4,9%
Olhão	78.015	79.536	85.110	1,9%	7,0%
S.B. Alportel	17.646	16.948	16.833	-4,0%	-0,7%
Tavira	34.640	33.838	35.036	-2,3%	3,5%
Total	433.837	448.036	475.681	3,3%	6,2%

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

Por fim no cenário pró-ativo (Quadro 4.17) deverá ocorrer um crescimento de 6,9% até 2023, prevendo-se cerca de 463 611 viagens em 2018 e 495 824 em 2023.

Quadro 4.17– Estimativa de viagens diárias no Cenário Pró-ativo

Cenário Pró-ativo					
Concelho	2012	2018	2023	Var. 2018/2012	Var. 2023/2018
Albufeira	62.260	70.691	77.407	17,9%	9,5%
Faro	115.205	116.962	128.593	1,3%	9,9%
Loulé	130.940	142.928	151.894	11,6%	6,3%
Olhão	77.709	80.793	84.129	3,6%	4,1%
S.B. Alportel	17.405	17.410	17.512	-1,3%	0,6%
Tavira	34.202	34.827	36.289	0,5%	4,2%
Total	433.837	463.611	495.824	6,9%	6,9%

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

Nos Quadros que se seguem apresentam-se as matrizes das viagens diárias por concelho para os anos 2018 e 2023 para cada um dos três cenários considerados.

Quadro 4.18– Matriz de viagens diárias no Cenário Tendencial - 2018

Cenário Tendencial 2018							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	54.478	2.520	3.370	515	172	583	61.638
Faro	2.525	77.269	7.865	11.135	2.499	2.500	103.793
Loulé	2.985	9.959	107.095	1.862	1.822	250	123.973
Olhão	588	13.012	1.905	56.774	324	808	73.412
S.B. Alportel	142	2.731	1.581	665	9.307	49	14.475
Tavira	580	2.220	467	904	598	25.440	30.209
Total	61.299	107.710	122.284	71.855	14.721	29.631	407.499

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

Quadro 4.19– Matriz de viagens diárias no Cenário Tendencial - 2023

Cenário Tendencial 2023							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	55.744	2.121	6.058	478	113	545	65.059
Faro	2.882	77.392	9.966	11.696	1.987	3.780	107.704
Loulé	2.455	12.317	109.743	186	8.212	139	133.052
Olhão	903	9.942	5.842	57.633	309	1.353	75.981
S.B. Alportel	50	2.002	718	4.139	6.584	11	13.505
Tavira	66	3.489	689	461	804	24.621	30.130
Total	62.100	107.263	133.017	74.592	18.009	30.450	425.431

Quadro 4.20– Matriz de viagens diárias no Cenário de Referência - 2018

Cenário Referência 2018							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	58.342	2.418	7.032	530	130	607	69.059
Faro	3.352	72.004	14.099	14.837	2.692	5.447	112.430
Loulé	3.818	13.992	107.925	205	10.118	166	136.224
Olhão	1.009	13.472	6.643	56.406	402	1.605	79.536
S.B. Alportel	61	4.958	928	6.820	4.165	16	16.948
Tavira	74	4.079	847	550	1.033	27.255	33.838
Total	66.657	110.922	137.474	79.349	18.540	35.094	448.036

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras



Algarve Central

**Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI**

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 4.21– Matriz de viagens diárias no Cenário de Referência - 2023

Cenário Referência 2023							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	63.038	2.442	6.988	547	130	629	73.774
Faro	3.338	82.580	13.766	14.575	2.491	5.250	122.001
Loulé	4.026	14.219	109.138	214	9.475	162	137.233
Olhão	1.039	13.642	6.751	61.760	356	1.562	85.110
S.B. Alportel	58	5.055	830	6.554	4.323	13	16.833
Tavira	76	4.543	795	532	928	28.161	35.036
Total	71.575	122.483	138.269	84.181	17.702	35.777	469.987

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

Quadro 4.22– Matriz de viagens diárias no Cenário Pró-ativo - 2018

Cenário Pró-ativo 2018							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	59.685	2.465	7.236	546	134	625	7.0691
Faro	3.419	75.366	14.518	15.283	2.770	5.606	11.6962
Loulé	3.951	14.750	113.435	220	10.401	171	14.2928
Olhão	1.042	14.276	7.114	56.297	413	1.651	80.793
S.B. Alportel	62	5.176	970	7.030	4.156	16	17.410
Tavira	76	4.283	877	567	1.064	27.960	34.827
Total	68.236	116.316	144.151	79.943	18.937	36.029	463.611

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras

Quadro 4.23– Matriz de viagens diárias no Cenário Pró-ativo - 2023

Cenário pró-ativo 2023							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Albufeira	65.908	2.616	7.486	585	139	673	77.407
Faro	3.279	86.652	14.753	15.613	2.669	5.628	128.593
Loulé	4.311	15.234	121.796	229	10.150	174	151.894
Olhão	1.212	14.610	7.235	59.017	382	1.673	84.129
S.B. Alportel	62	4.881	889	7.019	4.646	14	17.512

Cenário pró-ativo 2023							
Concelho	Albufeira	Faro	Loulé	Olhão	S.B. de Alportel	Tavira	Total
Tavira	82	4.335	852	570	994	29.457	36.289
Total	74.854	128.328	153.011	83.033	18.980	37.619	495.824

Fonte: Baseado no modelo de Furness construído das matrizes de viagens atuais e futuras



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5. OBJETIVOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO

5.1. ENQUADRAMENTO E VISÃO

Com base no diagnóstico efetuado na Fase 1 do EMI e nos objetivos a atingir com a elaboração do estudo, importa definir uma visão para o sistema de mobilidade e transportes do “Algarve Central” para o período de vigência do plano de ação do EMI e definir os objetivos que contribuam para a concretização desta visão estratégica.

Recorda-se que, de acordo com o definido na cláusula 23ª do caderno de encargos, constitui-se como objetivo do EMI “*equacionar novas formas de organização e gestão da mobilidade, quer em termos estratégicos quer operacionais, permitindo simultaneamente a prossecução de uma mobilidade interurbana integrada (passageiros e mercadorias) e sustentada, devidamente coordenada com as questões de ordenamento do território*”.

Face ao exposto definiu-se como visão para o que se pretende que venha a ser o sistema de mobilidade e transportes do “Algarve Central” o seguinte:

Sistema de acessibilidades e transportes que contribua para o desenvolvimento económico do “Algarve Central” e para a consolidação do modelo de ordenamento territorial através da melhoria das acessibilidades interurbanas que promovam um modelo policêntrico para aglomeração urbana localizada na faixa litoral e promova a inclusão social da população residente na faixa interior, que contribua para a melhoria da qualidade de vida da população e para o aumento da quota de utilização dos transportes públicos, e, simultaneamente que se pretende ainda que seja mais eficiente energética e ambientalmente e sustentável financeiramente.

Tendo em consideração a visão definida, bem como as linhas de orientação das políticas nacionais e europeias no domínio da mobilidade definiram-se objetivos estratégicos para o Sistema de Mobilidade e Transportes do “Algarve Central”. Por sua vez, para cada um dos objetivos estratégicos definiram-se objetivos específicos e linhas de orientação que se pretende venham a sustentar as propostas a desenvolver na fase subsequente do EMI.

5.2. OBJETIVOS E LINHAS DE ORIENTAÇÃO

Os quatro objetivos estratégicos definidos para o sistema de mobilidade e transportes do “Algarve Central” apresentam-se na Figura 5.1.

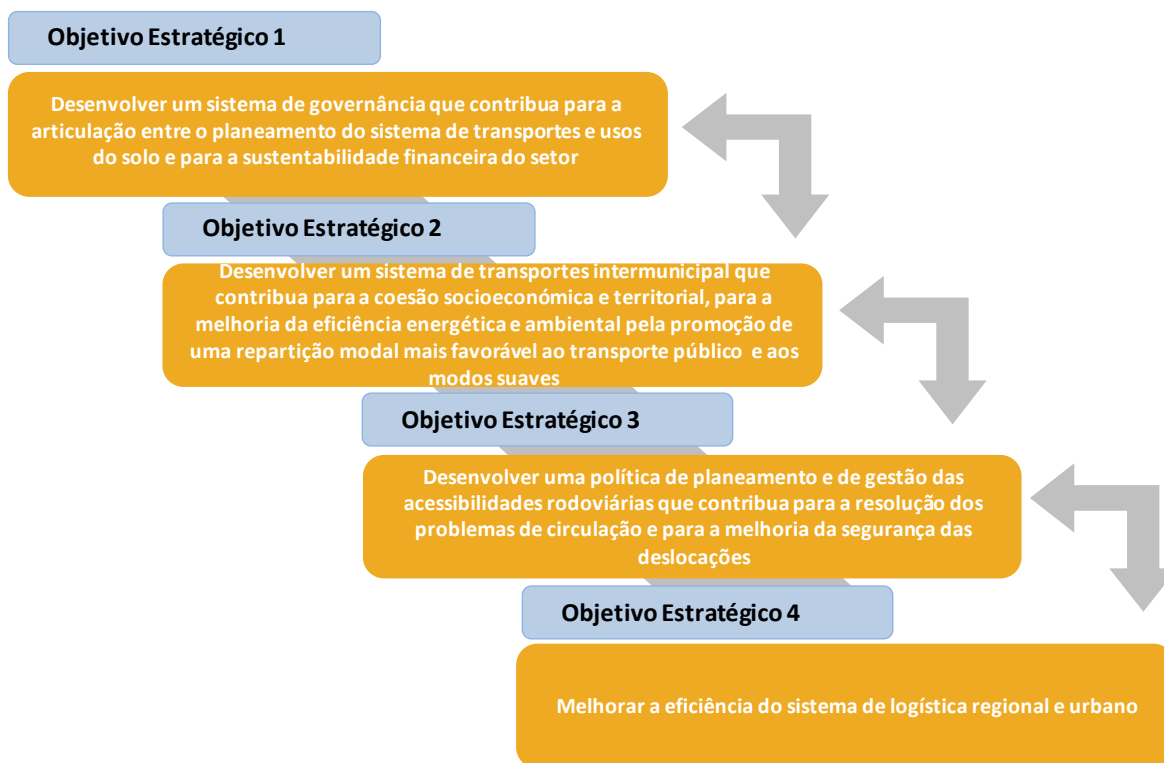


Figura 5.1 – Objetivos estratégicos do EMI

Os objetivos específicos foram definidos com a preocupação de não sobreposição e de forma a enquadrar a definição e implementação de medidas e ações concretas.

Seguidamente descreve-se com maior detalhe o conceito subjacente aos objetivos estratégicos, bem como os objetivos específicos associados a cada um dos objetivos estratégicos e linhas de orientação.

5.2.1. Objetivo 1 - Desenvolver um sistema de governância que contribua para a articulação entre o planeamento do sistema de transportes e usos do solo e para a sustentabilidade financeira do setor

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

O planeamento e gestão do sistema de transportes intermunicipal do “Algarve Central” requer a adoção de fórmulas de coordenação institucional suficientemente ágeis e flexíveis para regular e coordenar as várias componentes do sistema de transportes do ponto de vista legal, institucional, financeiro e operacional.

As atuais competências em termos de planeamento e gestão do sistema de transportes regem-se por um quadro legal, cujas responsabilidades se encontram repartidas por diversas entidades, refletindo-se em ineficiências quer ao nível do planeamento da rede, como da própria contratualização dos serviços. Assim, a implementação de um novo modelo de governância a nível regional deve ser entendido em múltiplas vertentes: (i) como um contributo para a melhoria do



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

planeamento do sistema de acessibilidades e transportes a nível regional e, naturalmente, com consequências ao nível da promoção da intermodalidade do sistema; (ii) como uma oportunidade num quadro de alteração do processo de contratualização dos serviços imposto pela União Europeia para o setor dos transportes coletivos rodoviários; (iii) uma oportunidade para a mitigação dos problemas intermunicipais e para a racionalização dos custos de investimento e operações do sistema.

Ainda no domínio da governância entende-se ser importante propor um sistema de monitorização que contribua para avaliar em permanência os resultados da implementação das ações previstas no EMI e introduzir correções ao plano, caso se venha a verificar essa necessidade.

Por fim, as ações a propor deverão ainda contribuir para a racionalização dos custos despendidos pelos municípios ao nível da gestão e operação do sistema de transportes.

Na Figura 5.2 apresentam-se os objetivos específicos propostos para o objetivo estratégico 1, para os quais se detalham seguidamente as principais linhas de orientação.



Figura 5.2 – Objetivo estratégico 1 e objetivos específicos

5.2.1.1. Operacionalizar um sistema de planeamento e gestão do sistema de mobilidade e transportes para o "Algarve Central"

Como referido anteriormente, atualmente as competências em termos de coordenação técnica, económica e de gestão do sistema de transportes encontram-se repartidas por várias entidades da administração central e local, dificultando a organização, gestão e financiamento do sistema intermunicipal.

Assim, no território em estudo e à semelhança do que acontece noutras regiões do país, um dos problemas reside na organização do sistema de transportes para o qual contribuem vários fatores:

- as características do território (áreas geográficas de alguns concelhos, com ausência de serviços nas zonas de baixa densidade populacional);
- o enquadramento legislativo para a concessão de serviços de transportes antiquado e desadequado;
- o processo de contratualização de serviços de transporte escolar desadequado e com elevados custos para os municípios. Neste domínio salienta-se que os municípios celebram contratos com os operadores de transportes ou asseguram eles próprios a realização de circuitos especiais que não são utilizados pelo público em geral, não permitindo o aproveitamento otimizado do sistema.

Emerge assim a necessidade de adoção de medidas que garantam uma otimização dos serviços de transporte prestado às populações, tendo como objetivos chave a racionalização de custos e a definição de forma clara de um modelo organizacional que contribua para um planeamento, gestão, operação e financiamento do sistema intermunicipal.

Importa pois no âmbito do EMI propor um modelo organizativo que contribua para melhorar a eficiência no setor. Assim, na fase subsequente do estudo serão apresentados modelos alternativos para a **criação de uma entidade regional** que contribua para a prossecução deste objetivo. Os modelos a apresentar deverão atender:

- Ao definido na Lei nº45 /2008 estabelece o Regime Jurídico do Associativismo Municipal, referindo no artigo 5º, ponto 2, como competência destas entidades “assegurar a coordenação de atuações entre os municípios e os serviços da administração central”, em diversas áreas, de entre as quais menciona as “mobilidade e transportes”;
- Às intenções manifestadas pela administração central na delegação de competências em entidades intermunicipais;
- À oportunidade associada à contratualização dos serviços de transporte público rodoviário de passageiros imposta pela União Europeia e que deverá ocorrer até 2019.

Sugerem-se ainda como medidas que visam melhorar a eficiência no setor as seguintes :

- Estabelecer um **pacto de mobilidade** intermunicipal que envolva as várias entidades com responsabilidades ao nível do planeamento e operação do sistema de mobilidade e transportes e, desta forma, as comprometa com a implementação de medidas e estratégia de atuação;
- Criar **lojas de mobilidade** nos principais centros urbanos, que disponibilizem informação sobre o sistema e facilitem a aquisição de títulos de transporte intermodais. Deverá ainda estudar-se a possibilidade de criação de lojas virtuais acessíveis na internet que permitam a aquisição de títulos de transporte na *internet*.

5.2.1.2. Articular o planeamento de transportes com o planeamento do território e com a política energética e ambiental

Como referido na fase de Caracterização e Diagnóstico do EMI (Fase 1), o território do “Algarve Central” apresenta uma forte dispersão, com cerca de 35% da população a residir em lugares com menos de 1 500 habitantes, o que dificulta a implementação de serviços de transporte regulares atrativos.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Várias freguesias dos seis concelhos do “Algarve Central” apresentam uma baixa densidade associada à dispersão e ao predomínio de habitação unifamiliar, assistindo-se ainda à tendência para o crescimento da periferia dos principais centros urbanos e ao proliferar de novos polos geradores/attractores de deslocações em locais com boas acessibilidades rodoviárias mas com fraca acessibilidade em transportes públicos.

Estas tendências têm conduzido à perda de qualidade de vida da população (privada de um serviço de transportes regular que atenda às suas necessidades), ao agravamento das externalidades negativas dos transportes, à diminuição dos seus níveis de serviço e de eficiência, gerando, no conjunto, custos acrescidos para toda a sociedade.

De igual forma, a relação entre os transportes e o ambiente é hoje um elemento-chave das políticas de desenvolvimento sustentável e dos objetivos e metas que lhe estão inerentes. Os atuais padrões de mobilidade sustentados na utilização massiva do transporte individual, cuja quota de utilização no “Algarve Central” ascende aos 66,2% no conjunto dos seis concelhos, acarretam importantes consequências ambientais em termos de emissão de poluentes atmosféricos, de ruído e de consumos energéticos e decorrem, em parte do próprio modelo de ordenamento do território e da ineficiência do próprio sistema de transportes públicos para responder adequadamente às necessidades de deslocação da população. Neste contexto o sector dos transportes deverá contribuir para a melhoria dos indicadores ambientais, nomeadamente através da redução das emissões de CO₂ e NO e dos níveis de ruído.

Finalmente, o setor dos transportes é responsável pela pesada fatura energética nacional, impondo-se a necessidade de reduzir a intensidade energética dos transportes e o progressivo recurso a fontes de energia renovável.

É, assim, fulcral a articulação do planeamento dos transportes com o planeamento do território, às várias escalas territoriais, e com as políticas energética e ambiental. Em consonância com as orientações europeias. Desta forma as orientações a efetuar deverão incidir sobre a:

- **Definição de um quadro de diretrizes para articulação entre as políticas de ordenamento do território e planeamento de transportes**, nomeadamente no que concerne a:
 - Requisitos para a localização de novos polos geradores/attractores de deslocações em função das características de ocupação do território e das acessibilidades proporcionadas pelo sistema de transportes;
 - Controle da expansão dos perímetros urbanos;
 - Programação de equipamentos, infraestruturas e serviços convergentes com a distribuição da população e das atividades económicas, em consonância com um uso sustentado do solo;
 - Definição de parâmetros para a ocupação marginal de algumas vias principais (exemplo da EN 125) que possam ser regulamentados nos Planos Municipais de Ordenamento do Território (PMOT);

- **Diversificação de usos de solo** nos principais núcleos urbanos, como forma de forma de reduzir as necessidades de realização de viagens motorizadas.

O conjunto de orientações propostas, visam contribuir a médio/ longo prazo para uma redução efetiva das viagens motorizadas e, consequentemente, para a melhoria do ambiente urbano e dos custos energéticos associados ao sector e destinam-se sobretudo a apoiar o planeamento e a gestão territorial, nomeadamente aquando da elaboração e aprovação dos diferentes instrumentos de Gestão do Territorial e da aprovação e/ou licenciamento de projetos apresentados pelos particulares.

5.2.1.3. Desenvolver e implementar um sistema de monitorização

A existência de um sistema de transportes com capacidade para responder, a cada momento, às necessidades de deslocação da população (que vive, trabalha ou estuda no “Algarve Central”) implica uma adaptação permanente do mesmo aos padrões de mobilidade da procura.

A capacidade de resposta e de adaptação do sistema de transportes ao território em que opera depende, em grande medida, do acompanhamento e avaliação permanentes no sentido de aferir da evolução do sistema nos seus diferentes domínios de forma a avaliar os efeitos das medidas implementadas e possibilitar a sua adaptação à nova situação de contexto.

Como tal, as orientações a propor no âmbito do plano de ação passam pela proposta de **criação de um observatório de mobilidade** como instrumento de monitorização permanente do sistema de mobilidade e transportes.

5.2.1.4. Racionalizar os custos de investimento, manutenção e operação do sistema de transportes intermunicipal

A Conta Pública do Sistema de Deslocações do “Algarve Central” evidenciou que os custos de investimento e funcionamento (manutenção e operação) se encontram dispersos por um vasto conjunto de entidades públicas e privadas, sendo que em 2011 os mesmos ascenderam aos 308 milhões de euros, dos quais 62 milhões correspondem a investimentos e 246 milhões a custos de funcionamento do sistema.

Do total dos custos constata-se que uma percentagem significativa é suportada pelos municípios, correspondente a 39% dos custos de investimento no sistema em 2011 (cerca de 24 225 milhares de euros) e quase 6% dos custos de funcionamento (14 579 milhares de euros)- ver Quadro 5.1.

Quadro 5.1 – Custos com o Sistema de deslocações assegurados pelos municípios (2011)

Município	Custos de investimento		Custos de funcionamento	
	Valor	% dos investimentos	Valor	% custos
Albufeira	4.968.206€	8,0%	4.858.284€	2,0%
Faro	670.777€	1,1%	2.183.330€	0,9%
Loulé	5.499.661€	8,8%	5.142.422€	2,1%
Olhão	3.809.718€	6,1%	3.809.718€	6,1%
S. B. Alportel	2.233.764€	3,6%	371.178€	0,2%
Tavira	7.043.053€	11,3%	1.119.483€	0,5%
Algarve Central	24.225.181€	39,0%	14.579.109€	5,9%



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Estabelecendo uma análise comparativa entre os custos e as receitas de cada município com o sistema de deslocações, constata-se que este é deficitário, sendo que, para além da rede viária os municípios assumem responsabilidades nos transportes escolares, nos transportes de natureza social e ainda, com exceção de São Brás de Alportel, nos transportes coletivos rodoviários urbanos.

No que concerne especificamente ao transporte de natureza social que resulta da necessidade de colmatar a insuficiente cobertura territorial e horária dos serviços de transporte público regular nas zonas mais rurais do território. Ora, atendendo à tendência de envelhecimento populacional de algumas freguesias perspetiva-se que esta situação tenda a agravar-se, pelo que o recurso a estes serviços (de caráter não regular) deverá acentuar-se nos próximos anos.

Por fim, é de frisar que quer o transporte escolar, quer o transporte de natureza social tem sido assegurados da perspetiva municipal, o que decorre das competências legais atribuídas aos municípios e por inerência está associada à lógica de organização dos serviços.

Importa pois racionalizar os custos de investimento, manutenção e operação do sistema de transportes intermunicipal, o que será conseguido em articulação com algumas das medidas apresentadas no objetivo 2 e mais especificamente no objetivo específico 2.4. A concretização deste objetivo passa igualmente pela implementação de medidas tais como:

- **Planeamento intermunicipal das redes de transporte escolar e dos serviços de transporte de natureza social** e consequente operação e manutenção intermunicipal. Esta medida poderá implicar uma maior coordenação dos horários de alguns estabelecimentos de ensino (por forma a permitir otimizar a oferta de transportes) e pela contratualização de serviços ao operador de transporte coletivo;
- **Adotar medidas de contratualização intermunicipal de serviços de transporte e racionalização da oferta de serviço** através de uma melhoria de articulação entre os serviços disponibilizados pelas autarquias e as carreiras de transporte público asseguradas pelo operador rodoviário.

Qualquer uma das duas medidas supra mencionadas assenta no princípio que os municípios não possuem vocação para assegurar serviços de transporte, pelo que, sempre que possível os serviços devem ser contratualizados a operadores privados, de acordo com níveis de oferta previamente estabelecidos.

No Quadro 5.2 apresentam-se as relações entre os objetivos específicos e as linhas de orientação e os objetivos estratégicos a atingir numa escala qualitativa de impacte. A análise conjunta desta informação permite inferir sobre os efeitos cruzados, bem como concluir positivamente sobre a cobertura integral dos objetivos apontados na etapa estratégica.

Quadro 5.2 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos

Objetivos Específicos	Linhas de Orientação	Objetivos Estratégicos			
		Objetivo 1 -Desenvolver um sistema de governância que contribua para a articulação entre o planeamento do sistema de transportes e usos do solo e para a sustentabilidade financeira do setor	Objetivo 2 - Desenvolver um sistema de transportes intermunicipal que contribua para a coesão socioeconómica e territorial, para a melhoria da eficiência energética e ambiental pela promoção de uma repartição modal mais favorável ao transporte público e aos modos suaves	Objetivo 3 - Desenvolver uma política de planeamento e de gestão das acessibilidades rodoviárias que contribua para a resolução dos problemas de circulação e para a melhoria da segurança das deslocações	Objetivo 4 - Melhorar a eficiência do sistema de logística regional e urbano
1.1	Operacionalizar o planeamento e gestão integrada do sistema de acessibilidades e transportes	●	●		
1.2	Articular o planeamento de transportes com o território e planeamento de transportes	●	●	●	
1.3	Desenvolver e implementar um sistema de monitorização para o setor da mobilidade e transportes	Implementar um observatório para a mobilidade	●	●	●
		Estabelecer um pacto para a mobilidade na região do "Algarve Central"	●		
		Criar "lojas" da mobilidade	●		
1.4	Racionalizar os custos de investimento, manutenção e operação do sistema de transportes intermunicipal	Adotar mecanismos de contratualização intermunicipal de serviços de transporte	●		
		Planear redes de transporte escolar e dos serviços de natureza social de âmbito intermunicipal	●	●	



Impacte Forte



Impacte Fraco



Algarve Central



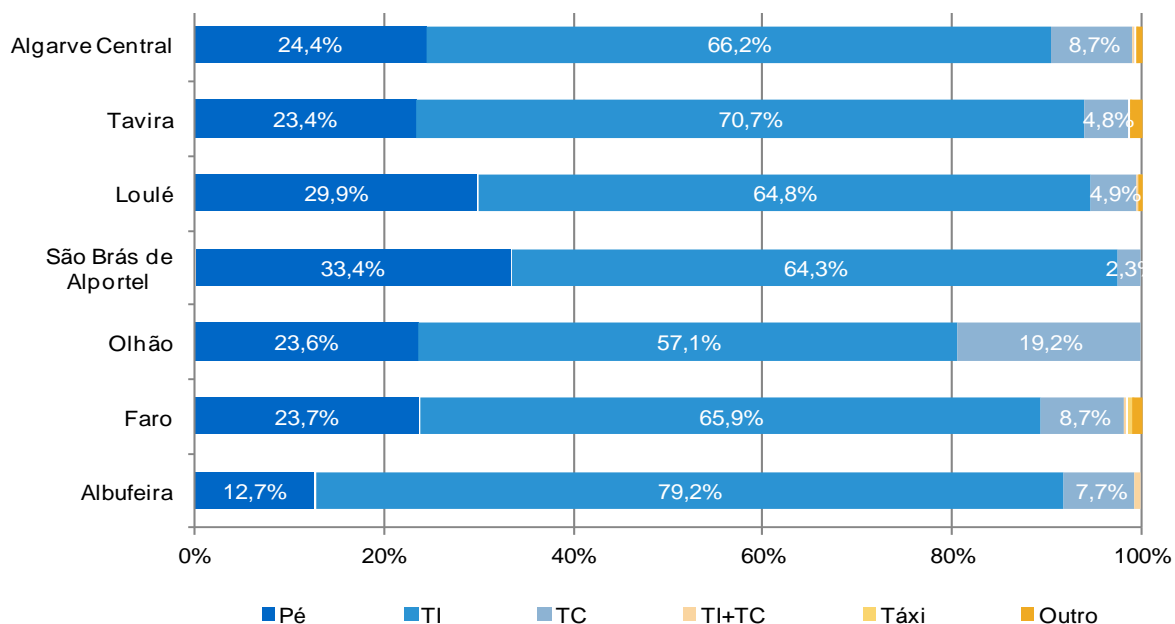
Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5.2.2. Objetivo 2 - Desenvolver um sistema de transportes intermunicipal que contribua para a coesão socioeconómica e territorial, para a melhoria da eficiência energética e ambiental pela promoção de uma repartição modal mais favorável ao transporte público e aos modos suaves

A caracterização dos padrões de mobilidade da população residente (efetuada na fase 1 do EMI) evidenciou claramente o predomínio do transporte individual com uma quota de 66,2% em detrimento dos modos de transporte coletivo (8,7%), sendo que as viagens realizadas “a Pé” apresentam uma quota de utilização relativamente expressiva (24,4%), ainda que bastante diferenciada entre os vários concelhos (Gráfico 5.1).

Gráfico 5.1 – Repartição modal das viagens por concelho



Fonte: Inquérito à mobilidade dos residentes, dezembro 2011, fevereiro e março de 2012

As orientações do PROT Algarve veem evidenciar a necessidade de inversão desta tendência, referindo explicitamente o importante papel do sistema de acessibilidade e mobilidade como elemento fulcral para a promoção da coesão territorial e económica da região apontando a “necessidade de promover os transportes públicos regionais e locais, por forma a reduzir a importância relativa do transporte individual”, o que evidencia a pertinência deste objetivo estratégico, sendo que esta é também uma preocupação das orientações da UE para o setor.

Assim, importa promover uma repartição modal TI/TP mais equilibrada a favor do TP, de forma a reduzir os congestionamentos de tráfego e aumentar a eficiência energética e ambiental do setor.

Para prossecução deste objetivo estratégico elencam-se um conjunto de objetivos específicos que se enumeram na Figura 5.3 e se descrevem seguidamente.

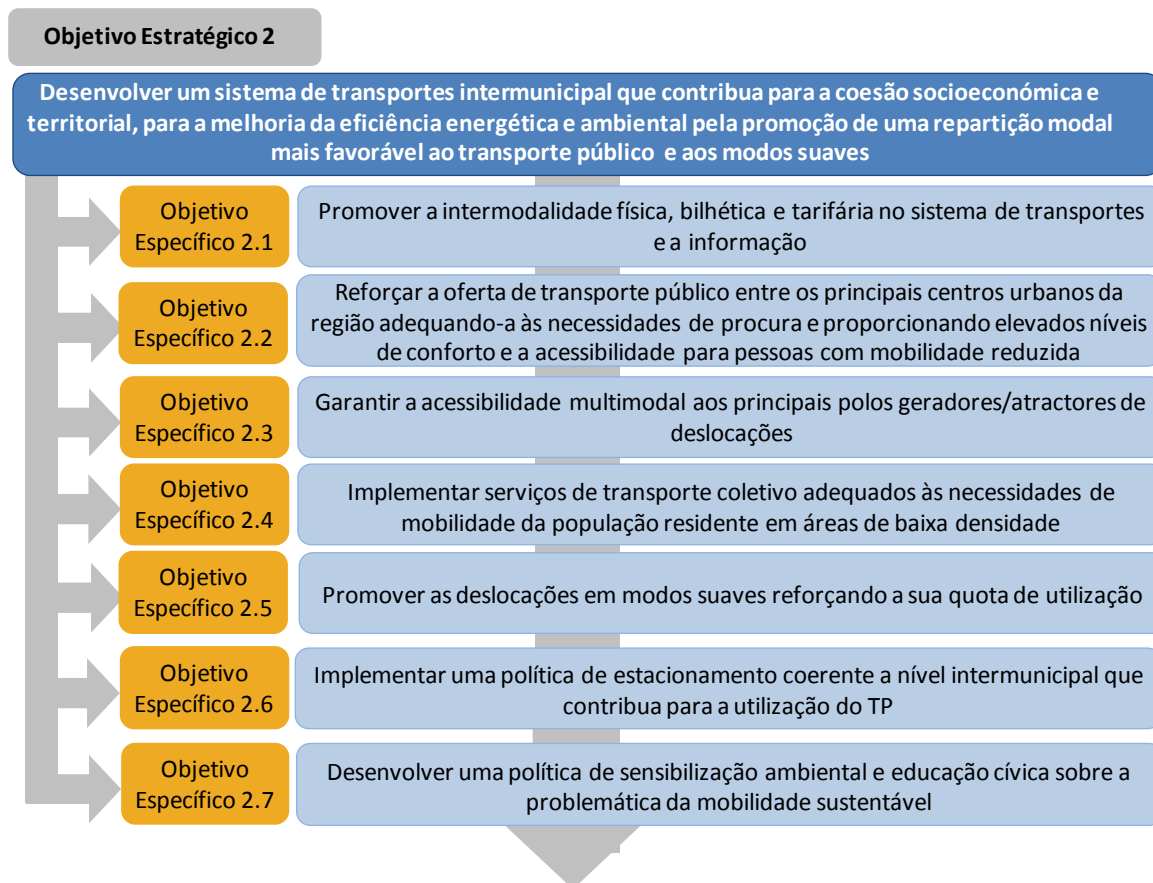


Figura 5.3 – Objetivo estratégico 2 e objetivos específicos

5.2.2.1. Promover a intermodalidade física, bilhética e tarifária no sistema de transportes e a informação

Como evidenciado na Fase 1 do estudo, a ausência de intermodalidade é dos principais problemas da fraca atratividade do sistema de transportes interurbano do “Algarve Central”, veja-se:

- A fraca expressão da utilização da combinação TI/TC;
- O facto de ter sido identificado como o problema de resolução prioritária pela generalidade das entidades que participaram no 1º Workshop participativo do EMI.

Neste domínio é fundamental atuar ao nível da integração física, melhorando as condições de funcionamento das infraestruturas existentes, da integração da bilhética, introduzindo títulos de transporte que facilitem a utilização do sistema de transportes públicos por parte dos seus utilizadores, da integração tarifária, procurando criar títulos integrados entre os vários modos de transporte e por fim, ao nível da informação disponibilizada sobre o sistema.

No que concerne à **integração física** constatou-se a existência de condições de funcionamento de interfaces muito diferenciadas, existindo infraestruturas recentes e em bom estado de conservação (casos, por exemplo dos centros coordenadores de transportes de Albufeira e de Loulé) que desempenham adequadamente a sua função, por oposição a outras que se



Algarve Central



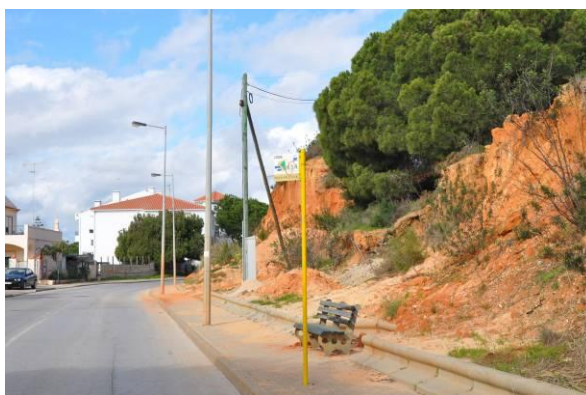
Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

apresentam subdimensionadas face aos fluxos que registam, funcionando em condições claramente deficitárias e necessitando de ser substituídas (caso por exemplo dos terminais rodoviários de Faro e de Olhão).

Um outro aspeto importante neste domínio prende-se com a inexistência de condições de intermodalidade entre transporte individual e transporte coletivo, quer na generalidade das estações ferroviárias (referem-se a título exemplificativo as estações de Loulé - Quarteira e Tavira), quer em alguns terminais rodoviários (caso por exemplo de Olhão).

Igualmente ao nível das paragens de transporte coletivo rodoviário interurbano constatou-se que muitas destas apresentam deficiências nas condições de espera proporcionadas aos passageiros, apresentando-se degradadas e/ou pouco atrativas (veja a título exemplificativo as Fotografias 5.1 e 5.2).



Fotografia 5.1 e 5.2 – Exemplos de paragens de autocarro em Albufeira e na EN 125 em Olhão

No que concerne às **questões tarifárias** constata-se a inexistência de títulos combinados, o que implica a aquisição de um passe para cada modo de transporte, verificando-se ainda a ausência de títulos combinados com o estacionamento (em parte pela ausência de parques de longa duração junto às interfaces) e, na generalidade dos concelhos de títulos combinados entre transportes urbanos e interurbanos o que encarece o custo das deslocações em transporte público e desincentiva a sua utilização.

Por fim, e ao **nível da comunicação e informação** existem importantes lacunas ao nível da informação disponibilizada ao público sobre o sistema de transportes (horários, tarifários, percursos, etc.), sendo este um aspeto chave em especial numa região como o Algarve com elevado potencial para a utilização dos transportes públicos por parte dos turistas.

Assim, as linhas de orientação neste domínio deverão incidir sobre:

- **Reforçar a lógica de funcionamento em rede das interfaces**, conseguida através de uma proposta estruturada de hierarquização destas infraestruturas definida em função do papel a

assumir por cada uma delas no sistema de transportes regional e que promova e potencie a intermodalidade;

- **Criar novas interfaces de transportes** por forma a mitigar as condições deficitárias de funcionamento de algumas destas infraestruturas e **melhorar as condições de acesso e estadia nas interfaces**.

No que concerne à criação de novas infraestruturas de transportes e face ao diagnóstico efetuado importa solucionar os constrangimentos dos terminais rodoviários de Olhão e Faro. Relativamente a Olhão importa reforçar a importância de criação de uma nova infraestrutura de acordo com a proposta apresentada no PMT de Olhão.

No caso de Faro, e como já referido encontra-se prevista a construção de uma nova interface para as carreiras urbanas num terreno adjacente ao atual terminal rodoviário, existindo ainda a intenção de construção de uma nova infraestrutura numa área localizada junto ao Fórum Algarve10, que deverá substituir o terminal existente atualmente. Esta alteração implica um novo modelo organizativo da oferta, pelo que na fase subsequente as propostas a desenvolver deverão incidir sobre as condições necessárias para garantir o acesso e estadia nestas novas infraestruturas, bem como garantir a articulação entre ambas em termos dos serviços de transporte coletivo rodoviário.

Relativamente à melhoria das condições de acesso e estadia as propostas a apresentar incidirão sobre a acessibilidade em modos suaves, o estacionamento, a articulação entre transportes coletivos, condições de espera e serviços complementares e informação ao público. Veja-se o exemplo as interfaces rodo ferroviárias da linha do Algarve, em que muitas destas necessitam de melhorias relativamente às condições de espera, bem como à criação de condições para estacionamento de longa duração e de serviços de transporte coletivo rodoviário.

- **Melhorar as condições de espera nas paragens** de transporte coletivo rodoviário, em especial no centro dos principais aglomerados urbanos e junto a importantes polos turísticos e de emprego;
- **Desenvolver sistemas de comunicação e informação ao público** (horários, itinerários, tarifários, etc.) tendo como foco a satisfação das necessidades dos cidadãos, numa lógica de sistema em detrimento de uma lógica de modos e/ou empresas, com recurso a canais de comunicação diversificados (paragens de TCR, interfaces rodo e ferroviárias, veículos de transporte coletivo, postos de atendimento e venda de títulos de transporte).

Igualmente importante o recurso à *internet* e a disponibilização de informação nos principais polos geradores/attractores de deslocações e polos turísticos (caso por exemplo das grandes superfícies comerciais e do aeroporto de Faro).

Atendendo a que se trata de uma região com uma forte procura turística, a concentração de toda a informação sobre oferta e tarifário num motor de busca que permita o rápido e fácil acesso à informação. Salienta-se o papel crescente na região dos turistas que recorrem aos voos lowcost, e da redução progressiva do peso dos voos charter. Estas alterações no perfil

¹⁰ De acordo com proposta apresentada no Plano de Pormenor do Sítio da Má Vontade e Pontes de Marchil



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

dos turistas na região têm implicações na procura de serviços de transporte coletivo, sendo cada vez mais a oferta destes serviços e a disponibilização de informação na internet de informação que permita o adequado planeamento das viagens, um fator de atratividade turística da região.

Relativamente aos principais polos geradores/attractores de viagens importa equacionar a disponibilização de informação específica sobre as condições de acessibilidade em transporte público a estes polos.

Em relação às principais interfaces de transportes coletivos e algumas paragens de transportes públicos sugere-se ainda a implementação de um projeto-piloto de disponibilização de informação em tempo real sobre os serviços.

- **Promover uma política de integração tarifária** entre os modos de transporte público e entre TI/TP, pelo que se deverá proceder à revisão da política tarifária, uma vez que o atual sistema, quer pela complexidade de utilização, quer pelos próprios custos envolvidos, é fortemente dissuasor da utilização do TP.

Recorde-se que na AI do EMI não existem títulos combinados entre o transporte coletivo rodoviário e o transporte ferroviário, nem entre os vários serviços de transporte coletivo rodoviário, não existindo também entre os modos de transporte coletivo e o transporte individual. Acresce que quer no modo rodo como ferroviário são afixadas tarifas quilométricas, sendo de difícil compreensão para os utilizadores do sistema o custo total de uma viagem.

Como tal considera-se fundamental encetar esforços no sentido de se proceder à revisão tarifária tendo em vista a implementação de um sistema simples, de fácil perceção para os utilizadores e que não penalize a utilização combinada entre os vários serviços de transporte.

A revisão tarifária a propor deverá abranger a criação de títulos combinados TI/TP, bem como entre os transportes coletivos rodoviários e o transporte ferroviário, sendo que nos transportes coletivos rodoviários é igualmente importante a articulação tarifária entre os serviços urbanos e interurbanos. A revisão a efetuar deverá igualmente abranger os títulos de transporte regulares e ocasionais, uma vez que estando perante uma região com forte procura turística é fundamental a criação de títulos de transporte que fomentem a utilização dos transportes públicos por este segmento de utilizadores.

Em termos genéricos considera-se que a medida mais adequada passaria pela criação de um modelo tarifário específico para a região assente em títulos intermodais, que permita a simplificação tarifária e uma melhor promoção da intermodalidade e, simultaneamente, a disponibilização de viagens a um preço competitivo com o transporte individual.

A concretização de uma medida desta natureza poderá ser influenciada pelos municípios, contudo, a sua concretização implica o envolvimento de uma entidade supramunicipal com competências a nível regional. A criação de uma entidade coordenadora (medida abordada no âmbito do objetivo 1) com responsabilidades ao nível do planeamento e gestão poderá ser importante para a operacionalização desta medida.

- **Implementar um sistema de bilhética que favoreça a integração tarifária e a utilização do sistema de TP**, através do recurso a um “suporte” que permita o carregamento de títulos de transporte válidos em vários modos de transporte, incluindo por exemplo o carregamento de títulos de estacionamento à semelhança do implementado em Lisboa e no Porto com o cartão Lisboa Viva e Andante;
- **Incentivar o desenvolvimento de serviços complementares de apoio ao cliente** nos equipamentos de transportes, nomeadamente nos interfaces, rentabilizando eventuais espaços disponíveis nestas infraestruturas através do aluguer de espaços comerciais, que se revertem em receitas para o sistema de deslocações e, simultaneamente, transformando estes espaços em novas centralidades.

5.2.2.2. Reforçar a oferta de transporte público entre os principais centros urbanos da região adequando-a às necessidades de procura e proporcionando elevados níveis de conforto e a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida

A fase de caracterização e diagnóstico evidenciou debilidades ao nível da organização do sistema de transportes públicos rodó e ferroviário do “Algarve Central”.

No que concerne ao transporte coletivo ferroviário constata-se que as características da Linha do Algarve (via única e não eletrificada entre Faro e Tavira e em mau estado de conservação) e dos veículos (antiquados e pouco confortáveis) impõem constrangimentos em termos de exploração, tornando o sistema pouco atrativo. Acresce a localização periférica de algumas das estações e apeadeiros face às áreas centrais dos principais aglomerados urbanos do “Algarve Central” (exemplos das estações de Loulé – Quarteira, Conceição, Boliqueime e Albufeira).

As condições de exploração descritas associadas à já referida ausência de intermodalidade entre os modos rodó e ferroviário constituem-se como principais fatores justificativos para os reduzidos níveis de procura registados.

Relativamente ao transporte coletivo rodoviário constata-se que a oferta não apresenta uma verdadeira hierarquia, predominando carreiras com reduzido número de circulações, note-se por exemplo a existência de diversas freguesias em que o número de circulações por carreira é inferior a 5 circulações nos dois sentidos (casos de Paderne, Alte, Benafim, Tôr, Salir, Querença, Cachopo, Estói e Santa Catarina da Fonte do Bispo).

Salienta-se ainda a importância do transporte escolar enquanto segmento que suporta a existência de uma oferta de transporte público regular em algumas destas freguesias mais rurais, traduzida pelo decréscimo de oferta registada no período não escolar (-6% no total do seis municípios do “Algarve Central, mas com decréscimos superiores a 10% em algumas freguesias).

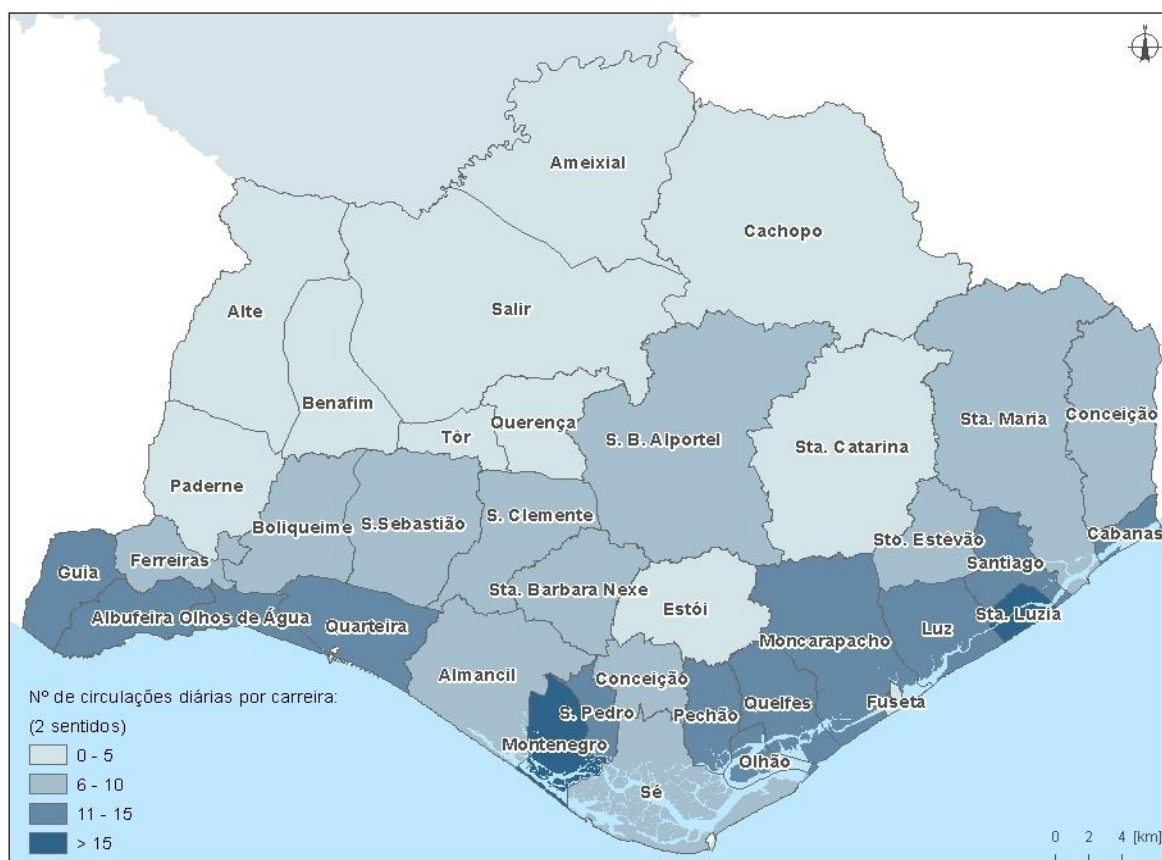


Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia



Fonte: Horários das carreiras urbanas e das carreiras da EVA

Figura 5.4 – Nº de circulações/ carreira diárias por freguesia – período escolar

Relativamente aos serviços de transportes urbanos, existentes nos principais centros urbanos, constituindo-se como única exceção no “Algarve Central” o município de São Brás de Alportel, constata-se que alguns dos circuitos apresentam baixas frequências e não se encontram coordenados com os serviços interurbanos. Frisa-se que o período não escolar coincide com o período de maior procura turística na região.

Face ao exposto, compreende-se a importância do reforço da oferta de transporte público entre os principais centros urbanos do “Algarve Central” para uma maior atratividade do sistema de transportes coletivos e, consequentemente para o equilíbrio da uma repartição modal mais favorável do TP. Para a concretização deste objetivo considera-se fundamental:

- Definir princípios de **hierarquização da rede interurbana** em função das vocações de cada modo e da integração de sistemas multimodais (linhas, horários, tarifários, bilhética e informação ao público).

A hierarquização a definir deverá ter em consideração os diferentes subsistemas (regional, interurbano e urbano) e estruturar uma oferta que se coadune com as necessidades de cada um destes subsistemas indicando os níveis de serviço a assegurar, bem como os movimentos entre os seis concelhos do “Algarve Central” de modo a avaliar a adequação da oferta existente face às necessidades de mobilidade da população.

A hierarquização da rede deverá ainda ser devidamente articulada com a hierarquia de interfaces proposta e com as propostas a apresentar para a linha ferroviária do Algarve.

- **Adequar as redes e serviços de TP interurbano à dinâmica da procura**, garantindo uma boa cobertura territorial e temporal, a conectividade das periferias entre si e entre estas e os principais centros urbanos do “Algarve Central” e o alargamento das possibilidades de combinação de percursos, através da promoção da intermodalidade e da potenciação das vocações de cada modo. Para tal é fundamental:
 - **Propor um novo modelo de exploração para a linha ferroviária do Algarve**, por forma a tornar mais atrativo o serviço ferroviário. Face à situação macroeconómica do país perspetiva-se que no período 2014 – 2023 a capacidade de investimento quer das autarquias, quer da administração central se encontre fortemente condicionada. Acresce que no contexto atual de organização do sistema de transportes, os investimentos a realizar nas infraestruturas ferroviárias dependerá sempre de outras entidades como a REFER, pelo que capacidade de intervenção dos municípios se encontra sempre limitada. Face ao exposto, no âmbito da estratégia de intervenção do EMI propõe-se considerar duas opções alternativas:
 1. **Manutenção da infraestrutura atual**, assumindo a realização de investimentos mínimos que viabilizem a implementação de soluções que promovam uma maior captação de procura, o que implica necessariamente a criação de condições de intermodalidade com o modo rodoviário e com o transporte individual nas principais estações. Neste cenário propõem-se a alteração dos serviços, nomeadamente no que se refere ao modelo de exploração, para que o serviço ferroviário passe a ser uma alternativa válida para as deslocações efetuadas no “Algarve Central”. O novo modelo de exploração implicará alterações no material circulante, com introdução de veículos, de menor capacidade mas com uma maior frequência, sobretudo nas horas de ponta, por forma a permitir captar uma maior procura;
 2. **Introdução de um sistema ferroviário ligeiro**, o que implica a realização de investimentos mais significativos e uma alteração mais profunda das condições das infraestruturas e equipamentos e a implementação de um novo modelo de exploração. Esta segunda hipótese implica um maior nível de investimento, devendo ser equacionada juntamente com a possibilidade de aproveitamento de fundos estruturais do próximo quadro comunitário de apoio.

Refira-se que a viabilidade de qualquer uma das soluções ferroviárias apontadas passará obrigatoriamente pela criação de condições de intermodalidade com o transporte coletivo rodoviário de passageiros e com o transporte individual nas principais estações, bem como melhorias significativas ao nível do conforto proporcionado pelo material circulante. Embora seja matéria da competência do governo, mais diretamente da tutela setorial dos transportes e, a outro nível, da própria CP, deverá ser colocada a possibilidade da solução adotada ser



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

explorada diretamente pela CP ou, em alternativa, por empresas privadas em regime de concessão. Esta última alternativa poderia ser particularmente interessante caso se conseguisse atrair operadores de transporte público que garantissem uma mais fácil articulação entre os serviços rodoviários e ferroviários.

No âmbito do desenvolvimento de uma estratégia de intervenção importa ter presente a procura potencial máxima que poderá vir a ser captada por esta linha, bem como a procura potencial na envolvente imediata às estações e apeadeiros dada pela população residente em 2011 no raio dos 500 metros e dos 1000 metros das estações e apeadeiros, apresentada na Figura 5.5 e Quadro 5.3.



Fonte: Refer e Censos 2011

Figura 5.5 – Área de influências das estações ferroviárias

Na área de influência direta das estações residiam em 2011 cerca de 122 316 habitantes, correspondente a uma procura potencial média de cerca de 3 219 habitantes/ Km, constatando-se ainda uma maior concentração de procura no troço Faro – Tavira.

De frisar que, na fase subsequente deverá ainda atender-se à cobertura de emprego prevista na AI destas infraestruturas, bem como a procura passível de ser captada para o sistema com a concretização de outras medidas que vierem a ser propostas para o sistema de transportes coletivos do “Algarve Central”.

Quadro 5.3 – População residente AI das estações ferroviárias (raios de 500 e de 1 000 m)

Estação/ Apeadeiro	População abrangida [hab]		
	Buffer 500 m	Buffer 1 000 m	Total
Albufeira - Ferreira	1.869	3.170	5.039
Boliqueime	75	320	395
Loulé - Quarteira	546	1.050	1.596
Almancil	1.074	3.988	5.062
Parque das Cidades	661	1.510	2.171
Faro	4.415	11.348	15.763
Bom João	7.483	18.021	25.504
Olhão	11.864	26.273	38.137
Fuseta - A	1.867	2.693	4.560
Fuseta	831	1.426	2.257
Livramento	440	743	1.183
Luz	925	1.355	2.280
Tavira	1.938	5.473	7.411
Porta Nova	3.048	6.467	9.515
Conceição	470	974	1.444
Total	37.506	84.811	122.316

Fonte: Refer e Censos 2011

- **Reforçar a oferta dos serviços rodoviários interurbanos** em função do nível hierárquico estabelecido e em função dos níveis de procura atual e potencial, o que implica uma nova organização dos serviços a definir no âmbito da hierarquização da rede de transportes públicos.

Para a correta hierarquização da rede de transportes é fundamental avaliar as viagens diárias motorizadas entre os concelhos da AI do EMI, pelo que se agruparam estes movimentos em três níveis hierárquicos de acordo com o apresentado na Figura 5.6, o que permite desde já efetuar uma análise preliminar do que deverão ser os eixos de maior e menor concentração de oferta de transportes coletivos.

O primeiro nível hierárquico corresponde a mais de 16 500 viagens diárias e inclui os eixos Loulé – Faro e Faro – Olhão. O segundo nível hierárquico corresponde a uma procura diária entre as 1 050 e as 10 000 viagens diárias e o terceiro nível hierárquico corresponde a menos de 1 050 viagens e inclui as ligações Loulé – Tavira, Tavira – Albufeira, São Brás e Alportel – Albufeira, Loulé – Olhão e Loulé – São Brás de Alportel.

- **Reforçar a oferta de serviços de transporte coletivo rodoviário e ferroviário nos períodos de maior procura**, em especial de serviços que sirvam os principais circuitos turísticos do “Algarve Central” e de ligações do Aeroporto às principais zonas de oferta turística e destes equipamentos à linha ferroviária.

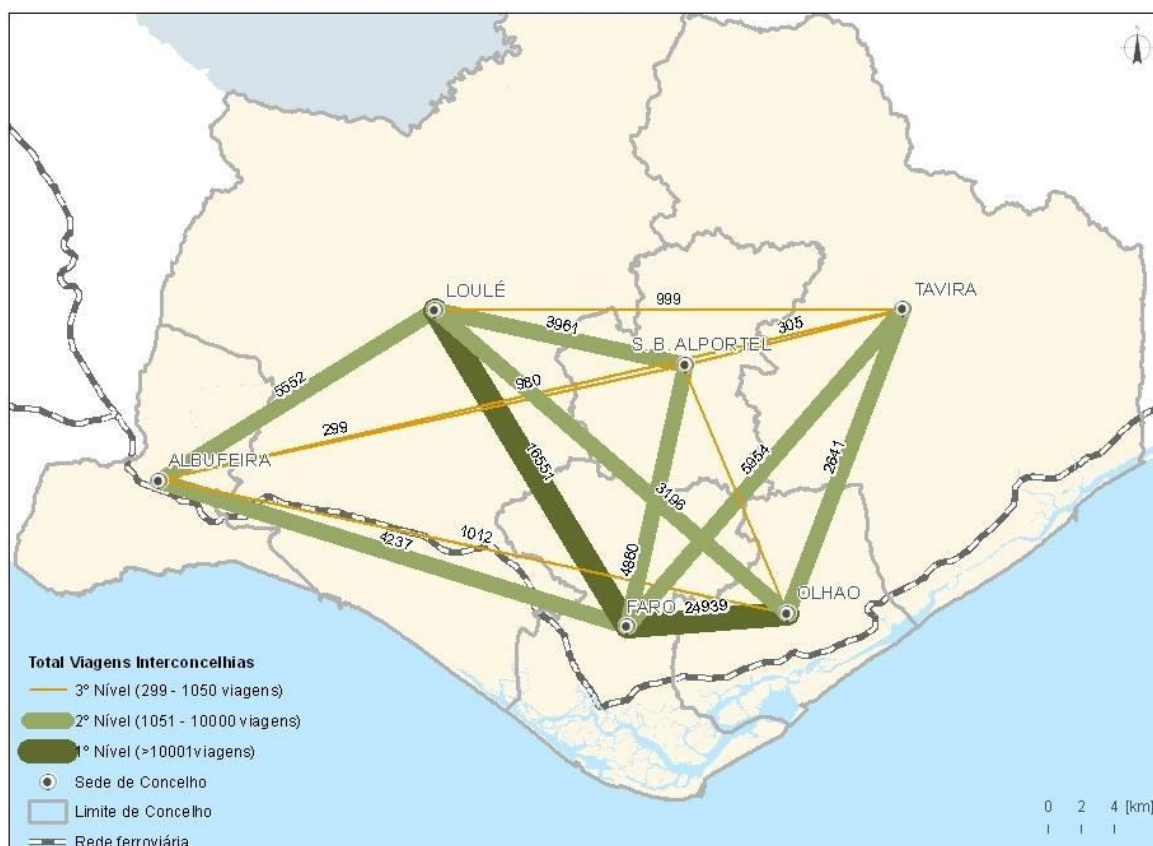


Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia



Fonte: Inquérito à Mobilidade dos residentes

Figura 5.6 – Movimentos diários interconcelhios

- Melhorar as **condições de operação dos serviços de transporte coletivo rodoviário** estabelecendo padrões de velocidade comercial e frequência de serviços adequados aos níveis hierárquicos a propor para a rede através:
 - Implementação de corredores dedicados que permitam o aumento da velocidade comercial nos acessos aos principais centros urbanos, designadamente nos corredores de acesso às cidades de Albufeira, Faro, Olhão e Loulé;
 - Melhoria das velocidades comerciais nos eixos estruturantes que venham a ser definidas, das quais é desde já possível mencionar as ligações entre Faro e Olhão;
- **Articular a oferta de táxis com o restante sistema de transporte públicos**, adequando a oferta às necessidades da AI do EMI.

Recorda-se que com exceção de Albufeira e Tavira, nos restantes concelhos da AI do EMI o número médio de táxis por cada 1000 habitantes é inferior aos valores recomendados que se cifram nos 0,9 (Quadro 5.8). Acresce que sendo uma região com uma forte componente turística este modo de transporte desempenha um importante papel no sistema de

transportes, pelo que se considera fundamental que seja dimensionado, no mínimo para os valores recomendados.

Quadro 5.4 – Número de táxis por 1 000 habitantes por concelho

Concelhos	Nº licenças	Pop. Residente 2011	Nº táxis/1000 hab.
Albufeira	104	40.828	2,5
Faro	30	64.560	0,5
Olhão	20	45.396	0,4
São Brás de Alportel	7	10.662	0,7
Loulé	51	70.622	0,7
Tavira	25	26.167	1,0
Algarve Central	237	258.235	0,9

Fonte: Municípios e Grupo de Trabalho do Algarve Central

Assim, as medidas a implementar deverão passar pelo redimensionamento das licenças nos municípios cujo valor é inferior a 0,9 táxis por habitante, bem como pela adequação da localização das paragens e melhoria da informação disponibilizada;

- **Criar condições de acessibilidade para todos no sistema de TP**, o que passa necessariamente por implementar as medidas propostas pelos Planos de Promoção das Acessibilidades que incluem:
 - Substituição de material circulante por veículos adaptados a pessoas com mobilidade reduzida;
 - Requalificação dos acessos às paragens de transportes coletivos rodoviários e às interfaces de transportes públicos e adaptação das condições de funcionamento destas infraestruturas (informação, casas de banho, bilheteiras, etc.).

5.2.2.3. Garantir a acessibilidade multimodal aos principais polos geradores/atractores de deslocações

Este objetivo encontra-se estritamente relacionado com a promoção de um sistema de transportes públicos que contribua para melhorar a oferta de serviços aos principais polos de emprego (atuais e futuros), nomeadamente nas áreas onde se registaram os principais problemas de cobertura do sistema atual.

Este objetivo não poderá ser dissociado da necessidade de adaptar a oferta de transporte público à dinâmica da procura, pelo que deverá ser estruturada de forma a assegurar uma cobertura adequada às necessidades de empregados e entidades empregadoras que exercem a sua atividade na AI do EMI.

De referir que nas duas últimas décadas tem-se assistido a tendências de localização de importantes polos geradores/atractores de deslocações na periferia dos aglomerados urbanos em áreas onde a oferta de serviços de transporte público é insuficiente o que induz a utilização quase exclusiva do automóvel e afasta a população sem acesso a veículo privado. Veja-se na AI do PMTI os exemplos de importantes polos geradores de viagens como o Mercado Abastecedor da



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Região de Faro, o aeroporto de Faro, a área de comércio e serviços da Guia onde se localiza o *Algarve Shopping* ou mesmo o acesso a algumas importantes interfaces de transportes como a estação ferroviária de Loulé-Quarteira.

Igualmente importante atender à vocação turística dos concelhos em estudo e ao facto de várias áreas de concentração desta atividade se encontrem igualmente desprovidas de uma rede de transportes públicos capaz de satisfazer as necessidades deste nicho de procura.

Na Figura 5.7 apresenta-se a localização das principais zonas de concentração de atividades económicas (correspondentes a zonas comerciais e industriais de dimensão significativa), bem como os principais equipamentos de influência supramunicipal), sendo de frisar a existência de diversas áreas que não se encontram cobertas por serviços de transporte coletivo regular.

Face ao exposto, propõe-se neste domínio a implementação das seguintes medidas:

- **Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos geradores/attractores** existentes com 500 ou mais trabalhadores;
- **Alterar os percursos e/ou criar novas carreiras de serviços de transportes públicos**, disponibilizando serviços com cobertura territorial e frequências adequadas às necessidades de deslocação da população e dos principais polos empregadores (em articulação com as medidas propostas no objetivo anterior);
- **Melhorar as acessibilidades em modos suaves**, nomeadamente através da criação de uma rede pedonal que proporcione boas condições de conforto nas deslocações, bem como condições de acessibilidade para o modo ciclável;
- Implementar campanhas de divulgação dos serviços de transportes coletivos nos principais polos geradores/attractores de viagens.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5.2.2.4. Implementar serviços de transporte coletivo adequados às necessidades de mobilidade da população residente em áreas de baixa densidade

O sistema de transportes deverá garantir condições equitativas de acessibilidade de toda a população aos equipamentos, bens e serviços que permitam satisfazer as suas necessidades básicas, aumentando oportunidades de emprego e melhorando as condições e qualidade de vida.

Como se constatou na fase anterior do EMI, estima-se que cerca de 29% da população residente no “Algarve Central” (75 542 habitantes) não estejam cobertos pela rede de transportes coletivos existentes, sendo que este valor é muito expressivo em alguns concelhos, casos de Loulé (32% da população residente), Olhão (30%) e de São Brás de Alportel (69%). Acresce a esta situação as lacunas de cobertura horária dos serviços evidenciadas pela reduzida oferta de circulações por carreira em alguns eixos e já mencionada.

No sentido de procurar minimizar as lacunas de cobertura horária e territorial do sistema regular de transportes coletivos, alguns municípios têm vindo a assegurar serviços de transporte social em veículos próprios, com os quais transportam a população das áreas mais isoladas às vilas e/ou sedes de freguesia mais próximas. Acresce os elevados custos de transporte inerentes à implementação destes serviços.

Nas Figuras que se seguem apresenta-se uma identificação preliminar das áreas que se considera possuem uma fraca procura de transportes e que se considera que correspondem:

- A lugares sem oferta, ou seja, que atualmente não são servidos por qualquer serviço de transporte coletivo (rodoviário e/ou ferroviário) num raio de 400 metros de uma paragem de TCR;
- A lugares em que a oferta de serviços é inferior a 4 circulações diárias nos dois sentidos de circulação, pelo que a oferta é muito reduzida considerando-se conveniente o reforço da mesma.

Como se pode constatar no âmbito dos trabalhos de caracterização e diagnóstico a oferta é diferenciada entre o período escolar e não escolar, pelo que na Figura 5.8 apresenta-se uma identificação preliminar das áreas de fraca procura de acordo com a oferta disponibilizada no período escolar e Figura 5.9 repete-se esta mesma análise para o período não escolar.

Como se pode constatar da análise das figuras existe um vasto conjunto de lugares sem cobertura de serviços de transporte coletivo (237 lugares no período escolar e 241 no período não escolar) e um número significativo em que a procura é bastante reduzida, ou seja entre 1 a 2 circulações por dia por sentido (91 lugares no período escolar e 88 no período não escolar).

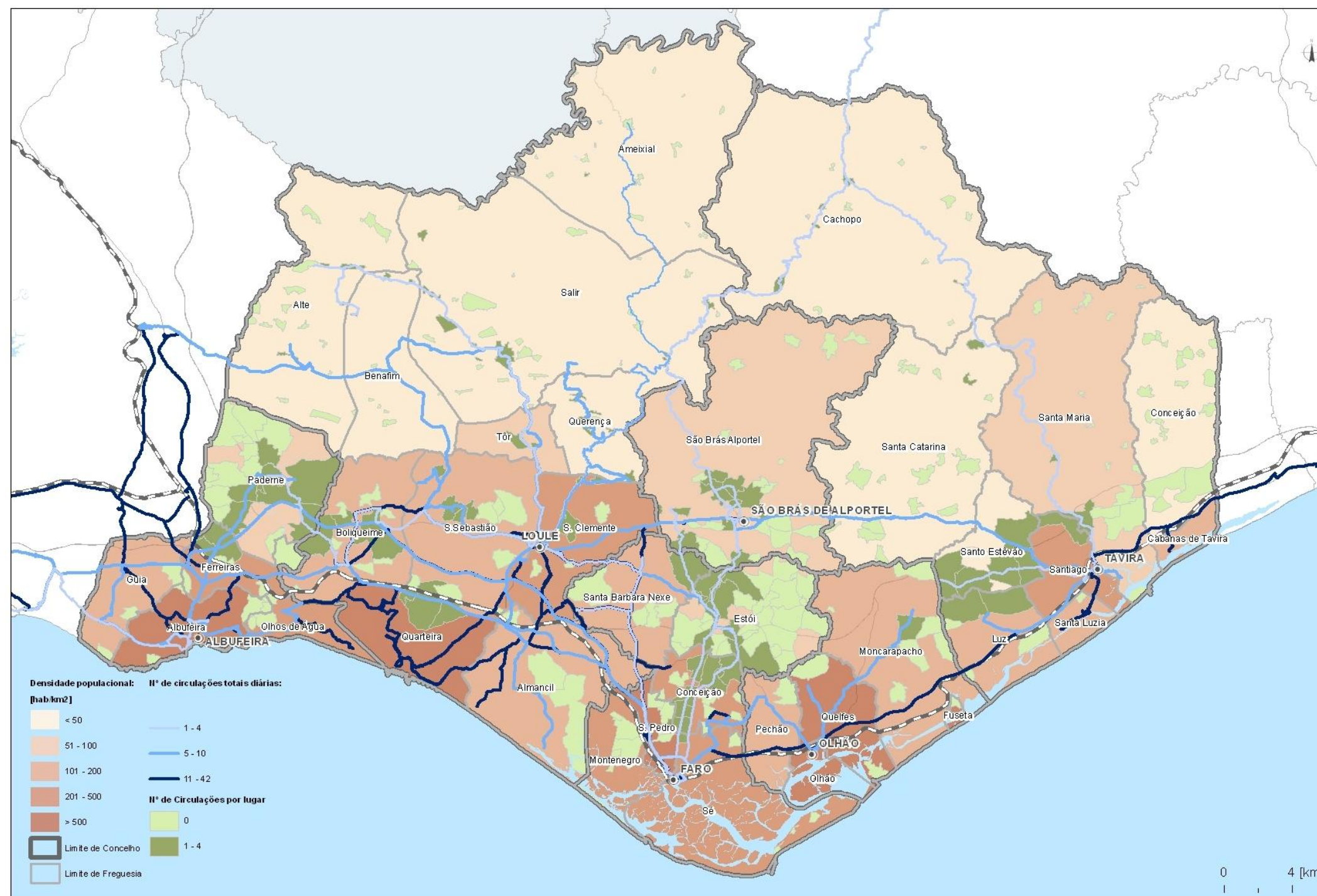


Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia



Fonte: EVA Transportes e horários dos serviços de transportes coletivos, 2012

Figura 5.8 – Identificação preliminar das áreas com fraca procura de transportes – Período escolar



Fonte: EVA Transportes e horários dos serviços de transportes coletivos, 2012

Figura 5.9 – Identificação preliminar das áreas com fraca procura de transportes – Período não escolar



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Importa assim, encontrar soluções de transportes apropriadas para as áreas identificadas como sendo de baixa densidade de procura, estabelecendo-se como linhas de orientação as seguintes:

- **Incentivar a criação de condições à exploração integrada**, a nível concelhio, de serviços de TP regulares com os serviços de transportes escolares e serviços ocasionais assegurados pelas autarquias, de forma a satisfazer melhor as diversas procuras e a incrementar a viabilidade económica e financeira das redes e serviços;
- **Desenvolver sistemas de TP com uma oferta flexível**, capaz de responder à diversidade da procura, nas áreas de mais baixa densidade populacional e em relação à população com necessidades específicas de transportes.

5.2.2.5. Promover as deslocações em modos suaves reforçando a sua quota de utilização

Em Portugal, quando comparado com a prática noutros países Europeus, a utilização de modos suaves de mobilidade urbana está ainda pouco difundida, em particular quando se fala na utilização da bicicleta na cadeia regular de deslocações.

Como se pode constatar no Gráfico 5.1 (apresentado no subcapítulo 5.2.2), no conjunto dos seis municípios do “Algarve Central” as deslocações “a pé” representam 24,4%, sendo que apesar da existência de disparidades entre os vários concelhos este peso oscila entre os 23,4% em Tavira e os 33,4% em São Brás de Alportel, constituindo-se como exceção Albufeira onde a quota de utilização deste modo se situa nos 12,7%. A fraca representatividade do modo pedonal no concelho de Albufeira deverá estar associada à acidentada orografia da cidade que dificulta a realização de viagens pedonais.

Ainda assim nesta área existe margem para uma importante evolução, com benefícios para a melhoria da mobilidade, diminuição do congestionamento automóvel, diminuição da fatura energética e da emissão de GEE, com efeitos positivos na melhoria da qualidade do ambiente urbano e na disseminação de hábitos e estilos de vida mais saudáveis.

De referir que toda a faixa litoral da área em estudo possui boas condições topográficas (com exceção de Albufeira) e climatéricas para potenciar uma maior utilização dos modos suaves. Sendo o EMI um estudo de caráter intermunicipal, as linhas de orientação neste domínio incidem sobretudo sobre o modo ciclável (com potencial de utilização nas deslocações interurbanas de curta distância) e sobre o modo pedonal no que concerne apenas às acessibilidades potenciadas por este modo ao sistema de transportes coletivos¹¹.

Salienta-se o papel que o modo ciclável poderá vir a desempenhar no sistema de transportes, nomeadamente no assegurar de deslocações dos turistas com maior apetência para a sua utilização.

¹¹ Considera-se que as questões de acessibilidade pedonal em meio urbano deverão ser abordadas no âmbito dos Planos de Mobilidade e Transportes Municipais.

Assim, definem-se como principais linhas de orientação as seguintes:

- **Implementar redes de percursos pedonais** nos acessos ao sistema de transportes públicos (interfaces e paragens de transporte coletivo rodoviário), designadamente naqueles que apresentam uma localização central face aos principais centros urbanos;
- **Promover a expansão da rede ciclável** dos municípios do “Algarve Central”, procurando criar circuitos intermunicipais, com adequadas condições de conforto e segurança para a utilização deste modo de transporte na cadeia regular de deslocações, em especial nas deslocações de proximidade e nos acessos às principais interfaces de transportes, procurando dar continuidade e coerência às rede já existentes ou planeadas nos seis municípios;
- **Desenvolver uma rede de estacionamento para bicicletas** em articulação com a medida anterior, e atendendo à localização dos principais polos de emprego, comércio, serviços e localização dos principais equipamentos coletivos, que potencie a utilização deste modo de transporte. Esta medida deverá ser devidamente articulada com as propostas de redes cicláveis dos planos de mobilidade de Faro, Loulé, Quarteira, Olhão e Tavira;
- **Fomentar o transporte de bicicletas nos transportes coletivos**, incentivando assim o recurso a este modo de transporte em deslocações de maior distância pela sua utilização numa das etapas da viagem.

Face à vasta extensão do território em estudo não se pretende criar condições para o transporte de bicicletas em todas as carreiras de transporte coletivo rodoviário, pelo que deverão ser selecionados :

- Os serviços de TCR que intercetem a rede ciclável que vir a ser proposta para a AI do EMI;
- Os serviços de TCR onde estes veículos não venham a contribuir para uma degradação muito significativa das condições de operação, dado que a colocação das bicicletas em veículos de transporte coletivo rodoviário penaliza as velocidades comerciais dos mesmos.
- **Equacionar a implementação de sistemas de utilização partilhada**, aproveitando a experiência adquirida com o sistema já em funcionamento em Vilamoura e expandindo para outros aglomerados urbanos com potencial, procurando captar quer residentes, quer turistas para a utilização deste modo de transporte, nomeadamente nas cidades de Faro, Olhão e Tavira. Deverá ainda equacionar-se a implementação de um sistema desta natureza em algumas zonas de Albufeira, designadamente nas zonas de maior concentração de oferta turística;
- **Elaborar uma carta ciclável intermunicipal**, que contemple uma estratégia para a criação de uma rede de infraestruturas e uma carta ciclável para divulgação conjunta com os serviços de transporte coletivo;
- **Realizar ações de sensibilização** para a importância de utilização dos modos suaves, em particular nas camadas mais jovens da população (com maior apetência para a utilização deste modo) e junto aos principais polos turísticos e polos geradores/atratores de deslocações.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5.2.2.6. Implementar uma política de estacionamento coerente a nível intermunicipal que contribua para a utilização do TP

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

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

Assim, a definição de uma política favorável à utilização do TC deve também passar pela implementação de políticas de estacionamento que articulem o dimensionamento, a duração, a rotatividade e o preço da oferta de estacionamento nas cidades, com a oferta de serviços de TP de passageiros, introduzindo condicionantes à acessibilidade em transporte individual.

Como se pode constatar na fase de caracterização e diagnóstico do EMI, os principais problemas verificam-se nas áreas centrais dos principais aglomerados urbanos e particularmente em Faro, Montenegro, São Brás de Alportel e Loulé, onde as taxas de ocupação são superiores ou iguais a 70% (Quadro 5.5).

Quadro 5.5 – Síntese da oferta e procura de estacionamento por área de levantamento

Área de levantamento	Oferta total	Procura Total Diurna	Taxa de Ocupação
Albufeira	8.226	3.637	44%
Faro	10.112	9.866	98%
Montenegro	1.227	863	70%
Pechão	160	79	49%
Olhão	13.889	6.902	50%
São Brás de Alportel	1.849	3.596	194%
Loulé	3.459	2.512	73%
Quarteira	6.262	3.856	62%
Tavira	5.652	3.208	57%
Total	50.836	34.519	68%

Fonte: Levantamentos de estacionamento (fevereiro-março de 2012) e PMT de Olhão

É contudo de referir que os levantamentos efetuados reportam-se ao período de Inverno, sendo a procura no período de Verão muito superior aos valores apresentados, sobretudo nos concelhos com maior expressão turística, Albufeira e Loulé, e neste último, com particular incidência em Quarteira.

Um outro aspeto importante diagnosticado prende-se com a ausência de parques de estacionamento de longa duração (*Park&Ride*) que permita captar novos utilizadores para o sistema de transportes públicos.

Face ao exposto considera-se que as propostas de orientação para o desenvolvimento do plano de ação devem:

- **Definir uma política de estacionamento restritiva nos principais aglomerados urbanos** que contribua para potenciar uma maior transferência modal para os transportes públicos (restrições ao nível da oferta, tarifas praticadas, tempo máximo de permanência).

No que concerne ao estacionamento na via pública salientam-se situações diferenciadas, não sendo tarifado nos aglomerados de Albufeira e São Brás de Alportel e tarifado na cidade de Faro, em diversos locais do concelho de Loulé (Vilamoura, Quarteira, Quinta do Lago e Loulé), em Olhão e Tavira.

Importa portanto implementar uma política restritiva em todos os aglomerados urbanos de maior dimensão que contribua para uma maior transferência modal do transporte individual para os modos de transporte mais sustentáveis.

Faro e Loulé apresentam zonas de estacionamento tarifado com dimensão significativa, mas, por sua vez em Olhão e Tavira considera-se que se deverá equacionar o alargamento das áreas sujeitas a tarifação. Considera-se ainda que em Albufeira deverá proceder-se à tarifação do estacionamento na cidade;

- **Formalizar o estacionamento na via pública** nos aglomerados em que o mesmo não se encontra organizado. Na fase de caracterização e diagnóstico constatou-se a existência de taxas de ilegalidade significativas (superiores a 20%) nos aglomerados de Montenegro, Pechão, Olhão e Quarteira. Em alguns destes aglomerados esta situação decorre da ausência de organização do estacionamento, considerando-se importante mitigar esta situação.
- **Reforçar as medidas de gestão e controle do estacionamento** quer pelo reforço da fiscalização, quer através da atribuição da fiscalização às empresas que exploram o estacionamento tarifado através da atribuição de competências a fiscais destas mesmas empresas.

Salienta-se que, atualmente, em todos os municípios a fiscalização é realizada pela polícia revelando-se pouco eficaz e introduzindo ineficiências no sistema.

Atendendo a que se trata de uma área com uma forte componente turística e onde o problema de estacionamento é fortemente agravado no período de verão, sugere-se ainda a implementação de medidas de gestão nos principais centros urbanos, tais como sistema de gestão centralizado de estacionamento à superfície e/ou em parques, que permitam canalizar os utilizadores para os parques com disponibilidade de lugares.

- **Criar uma rede de parques de estacionamento de longa duração** (*Park&Ride*), com estreita ligação aos principais interfaces e eixos de TP, com condições de utilização atrativas que permitam alargar a área de influências das interfaces e melhorar a atratividade do sistema de transportes públicos.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Neste domínio serão efetuadas propostas concretas relativamente às interfaces que deverão dispor de parques de estacionamento de longa duração. A capacidade dos mesmos deverá ser dimensionada na Fase 3 do EMI em função da importância a assumir pela interface e da procura potencial estimada para a mesma.

- **Introduzir sistemas centralizados de informação do estacionamento**, os quais permitem o conhecimento em tempo real da oferta disponível, permitindo o encaminhamento dos utilizadores para os parques e bolsas de maior disponibilidade evitando a circulação que ocorre frequentemente de andar à procura de lugar. Ora, em cidades de maior dimensão e com elevada procura turística trata-se de uma medida com importantes impactos na gestão da rede rodoviária, na gestão do espaço público e na melhoria da qualidade do ambiente urbano. Sem prejuízo de se vir a estender às restantes cidades considera-se ser muito vantajosa em Albufeira, Faro, Vilamoura e Olhão.

5.2.2.7. Desenvolver uma política de sensibilização ambiental e educação cívica sobre a problemática da mobilidade sustentável

O desenvolvimento de uma política de sensibilização e educação cívica sobre a mobilidade sustentável visa incentivar uma mudança gradual de comportamentos por parte dos cidadãos relativamente a esta temática promovendo o enraizamento de uma “cultura de mobilidade sustentável”.

Neste sentido definem-se como público-alvo destas campanhas os jovens e a população em geral, os quais correspondem a tipologias de ação específicas, a saber:

- **Implementar campanhas de sensibilização nas escolas**, através da concretização de diferentes tipologias de ações: inclusão da temática nos projetos educativos de escola, concursos de ideias, criação de semanas da mobilidade, entre outras;
- **Implementar campanhas de divulgação dos custos de utilização do transporte individual**, uma vez que a generalidade da população desconhece os custos reais das deslocações realizadas;
- **Definir um programa de ações de sensibilização sobre mobilidade sustentável junto da população em geral**, através de campanhas que visem divulgar os impactos dos transportes na qualidade ambiental, campanhas de promoção dos modos suaves, campanhas de divulgação dos custos de transporte, entre outras.

No Quadro 5.6 apresentam-se as relações entre os objetivos específicos e as linhas de orientação e os objetivos estratégicos a atingir numa escala qualitativa de impacto. A análise conjunta desta informação permite inferir sobre os efeitos cruzados, bem como concluir positivamente sobre a cobertura integral dos objetivos apontados na etapa estratégica.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI
Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 5.6 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos

Objetivos Específicos	Linhas de Orientação	Objetivos Estratégicos			
		Objetivo 1 -Desenvolver um sistema de governância que contribua para a articulação entre o planeamento do sistema de transportes e usos do solo e para a sustentabilidade financeira do setor	Objetivo 2 - Desenvolver um sistema de transportes intermunicipal que contribua para a coesão socioeconómica e territorial, para a melhoria da eficiência energética e ambiental pela promoção de uma repartição modal mais favorável ao transporte público e aos modos suaves	Objetivo 3 - Desenvolver uma política de planeamento e de gestão das acessibilidades rodoviárias que contribua para a resolução dos problemas de circulação e para a melhoria da segurança das deslocações	Objetivo 4 - Melhorar a eficiência do sistema de logística regional e urbano
2.1	Promover a intermodalidade física, bilhética e tarifária no sistema de transportes e a informação	Criar novas interfaces de transportes e melhorar as condições de acesso e estadia			
		Reforço da lógica de funcionamento em rede de interfaces de acordo com o papel desempenhado por estas infraestruturas no sistema de transportes regional			
		Melhorar as condições de espera nas paragens de TCR			
		Desenvolver sistemas de informação e comunicação ao público			
		Desenvolver uma política de integração tarifária entre os modos de transporte público e entre T/TP			
		Implementar um sistema de bilhética que favoreça a integração tarifária e a utilização do sistema de TP			
2.2	Reforçar a oferta de transporte público entre os principais centros urbanos da região adequando-a às necessidades de procura e proporcionando elevados níveis de conforto e a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida	Hierarquização da rede de TC			
		Adequar as redes e serviços de TP interurbano à dinâmica da procura			
		Melhorar as condições de operação dos serviços de transporte coletivo rodoviário			
		Criar condições de acessibilidade para todos no sistema de TP			
		Articular a oferta de táxis com o restante sistema de transporte públicos			
2.3	Garantir a acessibilidade multimodal aos principais polos geradores/atratores de deslocações	Promover a elaboração de Planos de Mobilidade para polos geradores atratores com 500 ou mais empregados			
		Alteração dos percursos e/ou criação de novas carreiras de serviços de TP			
		Melhorar as acessibilidades em modos suaves			
		Implementar campanhas de divulgação dos serviços de TP			
2.4	Implementar serviços de TC adequados às necessidades de mobilidade da população residente em áreas de baixa densidade	Incentivar e criação de condições à exploração integrada			
		Desenvolver sistemas de TP com uma oferta flexível			
2.5	Promover as deslocações em modos suaves reforçando a sua quota de utilização	Implementar redes de percursos pedonais			
		Desenvolver redes cicláveis e rede de estacionamento para bicicletas			
		Fomentar o transporte de bicicletas nos serviços TC			
		Equacionar a implementação de sistemas de utilização partilhada			
		Realizar ações de sensibilização			
2.6	Implementar uma política de estacionamento coerente a nível intermunicipal que contribua para a utilização do TP	Definir uma política de estacionamento restritiva nos principais centros urbanos			
		Formalizar o estacionamento na via pública em alguns aglomerados			
		Reforçar as medidas de gestão e controle do estacionamento			
		Criar uma rede de parques de estacionamento de longa duração			
		Implementar sistemas centralizados de informação do estacionamento			
2.7	Desenvolver uma política de sensibilização ambiental e educação cívica sobre a problemática da mobilidade	Realizar campanhas de divulgação dos custos de utilização do transporte individual			
		Elaborar um programa de ações de sensibilização			

● Impacte Forte ● Impacte Fraco



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5.2.3. **Objetivo 3 - Desenvolver uma política de planeamento e de gestão das acessibilidades rodoviárias que contribua para a resolução dos problemas de circulação e para a melhoria da segurança das deslocações**

Os investimentos realizados nas últimas décadas ao nível da modernização da rede rodoviária nacional, dos quais são exemplo a A2, a A22 e o IC4, conferem ao “Algarve Central” boas acessibilidades rodoviárias inter e intraregionais.

Em termos de procura registam-se constrangimentos em algumas vias, traduzidos em níveis de congestionamento significativos nomeadamente em alguns troços da EN 125, EN 270 e EN 2, bem como em algumas vias de acesso aos principais centros urbanos (acessos a Faro e Olhão).

Assim, as linhas de orientação propostas assumem como pressuposto que a rede rodoviária estruturante da região se encontra concretizada, sendo que, em termos de projetos rodoviários considera-se que apenas deverão ser concretizadas infraestruturas que contribuam para o reforço da articulação e complementaridade funcional entre centros urbanos no contexto do sistema urbano regional, tendo em vista a consolidação do modelo territorial preconizado para a região do Algarve e que contribuam para a redução dos índices de sinistralidade.

Por outro lado, importa salientar que o aumento das acessibilidades intraurbanas contribuirá decisivamente para a melhoria da acessibilidade a equipamentos, bens e serviços, fortalecendo as condições essenciais à melhoria da sua qualidade de vida, contribuindo assim para o reforço da coesão territorial e equidade social.

Um outro aspeto importante prende-se com as questões de sinistralidade rodoviária. Não obstante a diminuição da taxa de sinistralidade rodoviária que se tem vindo a registar nos últimos anos, deverão continuar-se a efetuar esforços no sentido da promoção das condições para uma diminuição dos acidentes em geral e dos rodoviários em particular, que têm uma forte expressão. Esta preocupação é evidente nos objetivos e orientações da Estratégia Nacional para a Segurança Rodoviária (ENSR).

Na Figura 5.10 apresentam-se os objetivos específicos delineados para a prossecução deste objetivo estratégico.

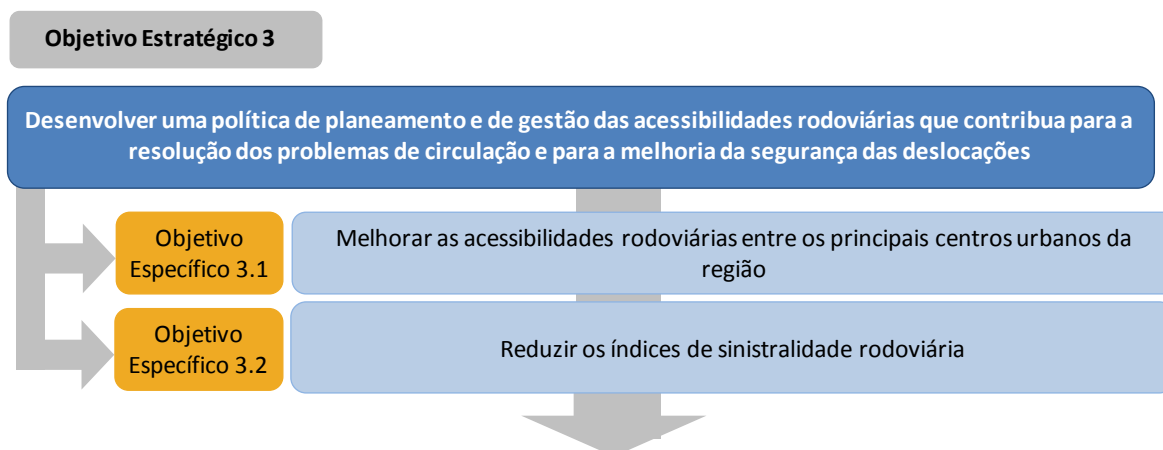


Figura 5.10 – Objetivo estratégico 3 e objetivos específicos

5.2.3.1. Melhorar as acessibilidades rodoviárias entre os principais centros urbanos da região

Como referido anteriormente a rede de rodoviária estruturante proporciona boas condições de acessibilidade intra e inter regionais ao território do “Algarve Central”, pelo que as medidas a implementar deverão centrar-se sobretudo na resolução de alguns constrangimentos identificados ao nível do acesso aos principais aglomerados urbanos, pela concretização de projetos que confirmem coerência à rede e na redução das acessibilidades marginais.

Na formulação de propostas há que ter em consideração o aumento dos fluxos rodoviários em vias de hierarquia inferior (nomeadamente na EN 125), decorrente da cobrança de portagens na A22.



Figura 5.11 – Proposta de hierarquia da rede viária para os concelhos do “Algarve Central”



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Sendo as acessibilidades um importante fator de localização das atividades económicas, potenciando a valorização dos recursos endógenos e facilitando a atração de investimento exterior, assumem-se como linhas de orientação a este nível:

- **Adequar as características físicas da rede às funções desempenhadas pelas vias**, quer através da construção de algumas variantes aos principais centros urbanos da região (casos de Olhão e Faro) que permitam desviar o tráfego de atravessamento, quer através da introdução de medidas de gestão da rede que restrinjam a capacidade instalada em alguns troços de via.

No âmbito da Fase de Caracterização e Diagnóstico efetuou-se uma proposta de hierarquização da rede viária (que se apresenta na Figura 5.11 a título ilustrativo), tendo-se concluído que a EN 125/ER 125 apesar de incluída no 1º nível hierárquico não possui características geométricas e o perfil desejável para a função que assegura.

Importa pois propor soluções rodoviárias que permitam minimizar as disfuncionalidades diagnosticadas, o que passará pela:

- Avaliação do impacto e necessidade de construção de variantes a alguns aglomerados urbanos, como a variante a Olhão e 3ª Circular de Faro;
- Estudo da possibilidade de implementação de elementos que restrinjam a capacidade em alguns troços da via ou de medidas de moderação da circulação;
- **Reduzir as acessibilidades marginais às vias estruturantes**, como forma de aumentar a fluidez da circulação rodoviária e, conseqüentemente, aumentar as acessibilidades intraurbanas por redução dos tempos de ligação entre os principais centros urbanos;
- **Implementar um esquema de sinalização adequado** que permita aos automobilistas compreender com facilidade a hierarquia da rede viária e selecionar as vias mais adequadas para a realização das viagens;
- **Implementar soluções de *Carsharing* e *Carpooling***, enquanto medidas de racionalização da utilização do transporte individual, através do recurso à sua utilização partilhada.

O *carpooling* procura incentivar a partilha de veículo sob a forma de “boleia”, tendo como finalidade contribuir para a redução da utilização do veículo privado por parte de um só passageiro. Naturalmente que o papel dos municípios é limitado, contudo, poderão promover a elaboração do software e dinamizar a implementação da medida.

Relativamente ao *carsharing* pretende-se promover a utilização do automóvel para utilizadores que não disponham do veículo e o pretendam utilizar num curto espaço de tempo. Numa área com características turísticas como é o território dos municípios do “Algarve Central”, considera-se que deverá ser avaliada a procura potencial para a implementação de um sistema desta natureza.

5.2.3.2. Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária

Apesar da redução significativa do número e gravidade dos acidentes no território do “Algarve Central”, constata-se ainda assim, valores muito significativos de sinistralidade, pelo que importa delinear uma estratégia que permita continuar a contribuir para a redução destes índices.

Um outro aspeto importante prende-se com o predomínio dos acidentes corporais (atropelamentos), que apesar de terem registado um decréscimo, representavam em 2011 cerca de 57% dos acidentes ocorridos com vítimas.

Face ao exposto as linhas de orientação delineadas passam por:

- **Definir uma estratégia conjunta para a redução da sinistralidade no “Algarve Central”,** que vise promover a eliminação dos pontos negros, com especial enfoque nos que se localizam dentro das localidades;
- **Implementar medidas que contribuam para redução dos pontos negros,** identificando os existentes e propondo medidas concretas para a sua mitigação;
- **Sensibilizar os condutores para as questões da sinistralidade rodoviária,** propondo um conjunto de ações concretas que visem a sensibilização dos condutores.

Assim, as linhas de orientação propostas assumem como pressuposto que a rede rodoviária estruturante da região se encontra concretizada, sendo que, em termos de projetos rodoviários considera-se que apenas deverão ser realizadas infraestruturas que contribuam para o desvio de tráfego de atravessamento do centro dos principais aglomerados urbanos e/ ou para a articulação de vias da rede rodoviária contribuindo para a melhoria da coerência da rede e para a redução dos índices de sinistralidade.

No Quadro 5.7 apresentam-se as relações entre os objetivos específicos e as linhas de orientação e os objetivos estratégicos a atingir numa escala qualitativa de impacte. A análise conjunta desta informação permite inferir sobre os efeitos cruzados, bem como concluir positivamente sobre a cobertura integral dos objetivos apontados na etapa estratégica.



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

Quadro 5.7 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos

Objetivos Específicos	Linhas de Orientação	Objetivos Estratégicos			
		Objetivo 1 -Desenvolver um sistema de governância que contribua para a articulação entre o planeamento do sistema de transportes e usos do solo e para a sustentabilidade financeira do setor	Objetivo 2 - Desenvolver um sistema de transportes intermunicipal que contribua para a coesão socioeconómica e territorial, para a melhoria da eficiência energética e ambiental pela promoção de uma repartição modal mais favorável ao transporte público e aos modos suaves	Objetivo 3 - Desenvolver uma política de planeamento e de gestão das acessibilidades rodoviárias que contribua para a resolução dos problemas de circulação e para a melhoria da segurança das	Objetivo 4 - Melhorar a eficiência do sistema de logística regional e urbano
3.1	Melhorar as acessibilidades rodoviárias entre os principais centros urbanos da região	Adequar as características físicas da rede às funções desempenhadas pelas vias		●	●
		Redução das acessibilidades marginais às vias estruturantes		●	●
		Implementar um esquema de sinalização adequado		●	●
		Implementar corredores dedicados aos serviços de transporte público	●	●	
		Implementação de soluções de Carsharing e Carpooling	●	●	
3.2	Reduzir os índices de sinistralidade rodoviária	Desenvolver uma estratégia para a redução da sinistralidade no "Algarve Central"		●	●
		Implementar medidas que contribuam para a eliminação dos pontos negros	●	●	●
		Sensibilizar os condutores para as questões da sinistralidade rodoviária		●	



Impacte Forte



Impacte Fraco

5.2.4. Objetivo 4 – Melhorar a eficiência do sistema de logística regional e urbana

A logística constitui uma atividade com importantes impactes ao nível do funcionamento das cidades e do ambiente urbano, pela concentração de tráfego, nomeadamente de pesados, que se regista em determinadas vias, pelos constrangimentos de circulação que muitas vezes acarreta quando não devidamente regulamentada, com consequências negativas ao nível das emissões atmosféricas, ruído, segurança rodoviária e degradação do espaço público.

No relatório da fase 1 do EMI ficou clara a importância que a atividade logística desempenha no “Algarve Central”, existindo diversos polos industriais, empresariais e comerciais que geram e atraem diariamente um volume muito significativo de mercadorias, destacando-se um conjunto de vias rodoviárias onde o transporte de mercadorias é muito significativo, nomeadamente em torno das vias A22, IC1, EN125, EN2, IC4 e nas imediações dos principais aglomerados urbanos.

O PROT Algarve, ao definir orientações estratégicas para o sistema logístico, vem reforçar a necessidade de intervenções municipais e supramunicipais nesta área que: i) promovam o ordenamento da logística entendida como sistema de infraestruturas e atividades fundamentais para assegurar as necessárias condições de serviço às empresas de comércio, distribuição e transporte de mercadorias, através da criação de uma rede regional de áreas logísticas e de localização empresarial; e ii) promovam a melhoria do sistema de transportes, numa perspetiva de complementaridade dos seus vários modos e interfaces, enquanto suporte físico e funcional das acessibilidades externa e interna da região, proporcionando o adequado desempenho das funções associadas ao novo modelo territorial.

Por outro lado, o diagnóstico efetuado na fase 1 aponta para a necessidade de se regulamentar as atividades de logística urbana, nomeadamente as operações de carga e descarga em meio urbano, de forma a minimizar as situações de conflito verificadas.

Desta forma importa melhorar a eficiência do sistema logístico regional e urbano, tendo-se elencado 3 objetivos específicos que pretendem operacionalizar este objetivo estratégico.

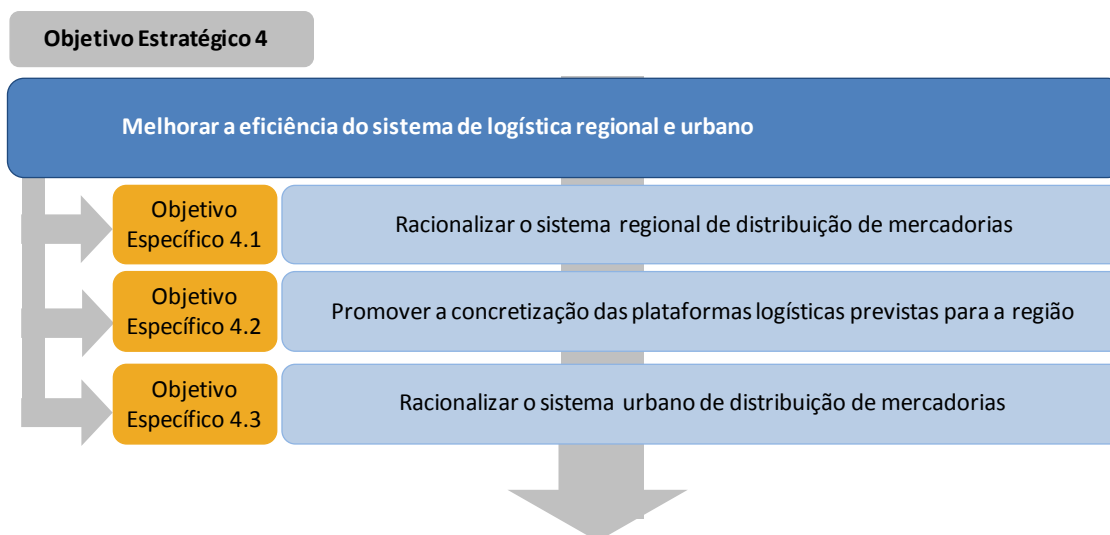


Figura 5.12 – Objetivo estratégico 4 e objetivos específicos



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

5.2.4.1. Objetivo específico 4.1. – Racionalizar o sistema regional de distribuição de mercadorias

Um sistema regional de distribuição de mercadorias racional e eficiente contribui não só para o descongestionamento da rede rodoviária nas imediações dos aglomerados urbanos mas igualmente para uma maior eficiência da atividade económica da região, reduzindo custos e impactes ambientais.

A União Europeia, através do seu programa de ações para a mobilidade urbana sustentável, considera importante a melhoria das ligações entre o transporte de mercadorias de longa distância e a distribuição urbana, de forma a racionalizar o sistema regional de distribuição de mercadorias, com a flexibilidade suficiente de atender às necessidades dos polos atratores/geradores de mercadorias, nomeadamente centros de consumo e simultaneamente de contribuir para o descongestionamento das áreas urbanas, e a melhoria da qualidade de vida dos seus residentes.

Como tal, as orientações propostas no âmbito do plano de ação passam por:

- **Criar centros de distribuição regional e urbana de mercadorias**, na periferia dos aglomerados urbanos principais, evitando a entrada nestes de veículos de maiores dimensões, e permitindo a distribuição urbana de mercadorias por veículos menos poluentes e que causem menores dificuldades à circulação urbana;
- **Criar terminais intermodais** que permitam a intermodalidade no transporte de mercadorias, nomeadamente rodoferroviária, inseridos nas plataformas logísticas existentes ou a criar, ou mesmo nos centros de distribuição regional;
- **Garantir a circulação de pesados nas vias da rede rodoviária principal**, evitando os atravessamentos dos principais aglomerados urbanos, pelo que se deverá propor regulamentos específicos que interditem a circulação destes veículos em algumas vias ou no centro de alguns aglomerados urbanos em determinados períodos horários e/ou através da proposta de construção de variantes;
- **Implementar um sistema sub-regional de apoio ao planeamento de rotas**, que ajude a otimizar a distribuição de mercadorias não só nos aglomerados urbanos mas nas áreas mais rurais, reduzindo custos de transporte, ruído e emissões.

5.2.4.2. Objetivo específico 4.2 – Promover a concretização das plataformas logísticas previstas para a região

A prossecução do objetivo específico anterior passa, em grande medida pela criação de estruturas regionais que contribuam para a racionalização do transporte regional de mercadorias e, simultaneamente permitam a intermodalidade no transporte de mercadorias

A linha de orientação a definir no âmbito do presente objetivo específico está associada à promoção, por parte dos municípios do Algarve Central, do desenvolvimento e estruturação das plataformas logísticas já existentes, nomeadamente do MARF e da Plataforma Agroalimentar de

São Brás de Alportel e da construção das plataformas logísticas e centros de distribuição municipais previstos em sede de planos municipais de ordenamento do território.

É ainda importante que os municípios do Algarve Central promovam, junto das entidades competentes a construção da plataforma logística de Tunes e da Área Industrial e Logística de Castro Marim, que embora localizadas fora da AI do EMI podem contribuir para a racionalização do transporte de mercadorias na mesma.

5.2.4.3. Objetivo específico 4.3. – Racionalizar o sistema urbano de distribuição de mercadorias

Este objetivo específico encontra-se em estreita articulação com o objetivo específico 4.1, pretendendo contribuir para a racionalização e otimização da distribuição de mercadorias nos centros urbanos.

Dos levantamentos efetuados na fase 1 do EMI foram identificados, nas áreas onde se efetuou levantamento de estacionamento, 161 bolsas de estacionamento que incorporam 325 lugares destinados a cargas e descargas, e que se identificam no Quadro 5.8.

Quadro 5.8 – Bolsas e lugares destinados a cargas e descargas nos principais aglomerados urbanos

Aglomerado urbano	Locais de cargas e descargas	Número de lugares	Lugares ocupados
Albufeira	14	30	12
Faro	58	79	35
Olhão	6	44	32
Fuseta e Moncarapacho	4	25	16
Loulé	7	11	4
Quarteira	9	10	3
São Brás de Alportel	7	11	3
Tavira	56	115	31
Total	161	325	136

Fonte: Levantamentos de estacionamento (fevereiro-março de 2012) e PMT de Olhão (novembro de 2011)

Note-se que destes apenas o município de Olhão regula, de alguma forma, as operações de cargas e descargas no município, mas apenas nos mercados municipais, tendo-se no diagnóstico, concluído da ausência de regulamentação específica para definir as regras de funcionamento das atividades de logística (operações de carga e descarga e distribuição) na generalidade dos municípios.

Assim, as linhas de orientações propostas no âmbito deste objetivo são:

- **Elaboração de Regulamentos municipais de cargas e descargas**, com definição dos lugares de estacionamento e horários para a elaboração das mesmas;
- **Restrição de circulação de veículos pesados de mercadorias nos centros urbanos**, com áreas interditas e condicionadas à mesma;
- **Campanhas de informação sobre a regulamentação de cargas e descargas nos centros urbanos**;



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

- **Medidas de incentivo à cooperação entre os diversos agentes (empresas, autoridades, comércio),** de forma a otimizar o sistema de distribuição urbana de mercadorias.

No Quadro 5.9 apresentam-se as relações entre os objetivos específicos e as linhas de orientação e os objetivos estratégicos a atingir numa escala qualitativa de impacto. A análise conjunta desta informação permite inferir sobre os efeitos cruzados, bem como concluir positivamente sobre a cobertura integral dos objetivos apontados na etapa estratégica.

Quadro 5.9 – Impacte dos objetivos específicos e linhas de orientação nos objetivos estratégicos

Objetivos Específicos	Linhas de Orientação	Objetivos Estratégicos			
		Objetivo 1 -Desenvolver um sistema de governância que contribua para a articulação entre o planeamento do sistema de transportes e usos do solo e para a sustentabilidade financeira do setor	Objetivo 2 - Desenvolver um sistema de transportes intermunicipal que contribua para a coesão socioeconómica e territorial, para a melhoria da eficiência energética e ambiental pela promoção de uma repartição modal mais favorável ao transporte público e aos modos suaves	Objetivo 3 - Desenvolver uma política de planeamento e de gestão das acessibilidades rodoviárias que contribua para a resolução dos problemas de circulação e para a melhoria da segurança das deslocações	Objetivo 4 - Melhorar a eficiência do sistema de logística regional e urbano
4.1	Racionalizar o sistema regional de distribuição de mercadorias	Criar centros de distribuição regional e urbana de mercadorias			
		Criar terminais intermodais			
		Assegurar que a circulação de pesados se realiza pelas vias da rede rodoviária principal			
		Implementar sistema sub-regional de apoio ao planeamento de rotas			
		Introduzir veículos menos poluentes na distribuição nos principais centros urbanos			
4.2	Promover a concretização das plataformas logísticas previstas para a região				
4.3	Racionalizar o sistema urbano de distribuição de mercadorias	Elaboração de regulamentos municipais de cargas e descargas			
		Restrição de circulação de veículos pesados de mercadorias nos centros urbanos			
		Campanhas de informação sobre a regulamentação de cargas e descargas nos centros urbanos			
		Medidas de incentivo à cooperação entre os diversos agentes (empresas, autoridades, comércio)			

● Impacte Forte ● Impacte Fraco



Algarve Central



Estudo de Mobilidade Interurbana “Algarve Central” – EMI

Relatório de Construção de Cenários e Definição da Estratégia

6. CONCLUSÕES E PRÓXIMOS PASSOS

6.1. CONCLUSÕES

Com base nos trabalhos de caracterização e diagnóstico desenvolvidos na Fase 1 do EMI, procedeu-se na presente fase ao desenvolvimento de um conjunto de orientações estratégicas que constituirão a base para a definição do plano de ação a concretizar na fase subsequente do estudo.

As orientações estratégicas apresentadas procuram responder aos desafios identificados em sede de diagnóstico, tendo também presente a perspetiva de evolução futura das dinâmicas de mobilidade. Como tal, retomou-se a matriz *SWOT* desenvolvida na Fase 1 e procurou-se sistematizar as chamadas forças motrizes que influenciaram a evolução do sistema de mobilidade e transportes nos próximos anos.

Se para algumas destas forças existe uma tendência evolutiva que se consegue perspetivar, para outras o grau de incerteza quanto a sua evolução é significativo (casos por exemplo da concretização de projetos urbanísticos e de ordenamento do território ou da evolução de algumas variáveis socioeconómicas).

Como tal, procedeu-se à construção de três cenários que configuram possíveis evoluções e que refletem diferentes evoluções para as variáveis que influenciam o sistema de mobilidade e transportes.

De salientar que nesta etapa de construção dos cenários e de evolução das designadas variáveis estruturantes auscultou-se o Grupo Técnico de Trabalho do EMI, tendo contado com os contributos dos vários municípios, designadamente na identificação dos projetos estruturantes.

Dos três cenários desenvolvidos tomou-se como referência para o desenvolvimento dos objetivos e orientações estratégicas o que se designou de cenário de referência.

Para cada um dos cenários perspetivou-se a evolução das variáveis estruturantes (emprego e população) e, com base nestas e nos projetos estruturantes para a AI do EMI, efetuou-se uma estimativa de viagens intermunicipais.

No Quadro 6.1 apresenta-se uma estimativa do total de viagens para cada um dos cenários no horizonte 2018 e 2023 (ano intermédio e ano horizonte do EMI).

Quadro 6.1 – Síntese da estimativa de viagens por cenário

Cenários	2012	2018	2023	Crescimento 2012/18	Crescimento 2018/2023
Cenário Tendencial	433.837	407.499	425.431	-6,1%	4,4%
Cenário Referência		448.036	469.987	3,3%	4,9%
Cenário Pró-ativo		463.611	495.824	6,9%	6,9%

Quer na construção de cenários, quer na definição dos objetivos importa ter presente que o contexto macroeconómico do país, que confere um elevado grau de incerteza quanto às perspetivas de concretização dos projetos estruturantes, bem como a concretização de infraestruturas de transportes de dimensão significativa influencia diretamente a evolução de variáveis estruturantes como a população e o emprego.

Relativamente a estas duas variáveis importa referir que as estimativas de população para o “Algarve Central” se baseiam nas projeções do INE para o país e a NUTS II do Algarve e na evolução do peso de cada concelho para o total populacional da região, enquanto o emprego tem em consideração não só a evolução da população, variável com a qual apresenta uma elevada correlação, mas igualmente a atual crise macroeconómica e a evolução do desemprego nos municípios do Algarve Central, assim como os novos projetos geradores de emprego que se prevê se concretizem no horizonte do EMI.

Por fim definiram-se quatro objetivos estratégicos, sendo que para cada um destes objetivos foram definidos um conjunto de objetivos específicos e de orientação estratégicas de intervenção.

6.2. PRÓXIMOS PASSOS

Validada a estratégia, objetivos e linhas de orientação por parte da Comissão Executiva do EMI, proceder-se-á à definição do plano de ação. O plano de ação será materializado em propostas de intervenção (medidas, projetos e ações) que concretizarão as linhas de orientação delineadas no presente documento.

Para cada medida, ação ou projeto será caracterizada tendo em consideração a sua prioridade de execução, entidade responsável pela promoção da intervenção, entidades a envolver na sua execução, interdependências com outros projetos/ações com os quais possa estabelecer relações de dependência, custo previsto para a sua execução e municípios envolvidos.

Serão ainda identificados indicadores de apoio à sua monitorização, que permitirão avaliar o contributo da medida para o alcance dos objetivos do EMI e definidas metas a alcançar no período 2014-2023.

Com base nos custos estimados para a concretização das medidas será elaborado um plano de execução que integrará a totalidade dos investimentos programados.