

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO ALGARVE

Plano Regional de Ordenamento do Território



VOLUME II
Caracterização e Diagnóstico

FEVEREIRO 2004

ANEXOP

- Transportes e Acessibilidades (mobilidade inter-regional/ bacias de emprego e logística)

ÍNDICE

1. SECTOR RODOVIÁRIO	4
1.1. Infra-estruturas	4
1.2. Tráfego	5
1.3. Serviços de Transporte Colectivo.....	11
1.4. Mobilidade	12
2. SECTOR FERROVIÁRIO.....	13
2.1. Infra-estruturas	13
2.2. Serviços de Transporte Colectivo.....	14
2.3. Mobilidade	15
3. SECTOR FLUVIAL E MARÍTIMO	16
3.1. INTRODUÇÃO	16
3.2. Infra-estruturas Marítimas	17
3.2.1 Os Portos Comerciais	17
3.2.2. As Marinas e os Portos de Recreio.....	18
3.2.3. Os Portos de Pesca	19
3.2.4. A Reparação Naval	20
3.2.5. Bibliografia	20
3.2. Tráfego Marítimo	20
3.3. Serviços de Transporte Colectivo.....	21
4. SECTOR AÉREO.....	24
5. MOBILIDADE INTER-REGIONAL E BACIAS DE EMPREGO.....	28
Metodologia Utilizada	28
Mobilidade Intra-Concelhia.....	28
Bacias de Emprego	29
6. LOGÍSTICA	35
ANEXO P – Transportes e Acessibilidades	1

6.1 ENQUADRAMENTO	35
6.2. CARACTERIZAÇÃO	36
6.3. DIAGNÓSTICO	42

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Infra-estruturas Rodoviárias na Região do Algarve - PRN2000	4
Figura 2 - Volumes de Tráfego nos principais corredores de entrada (2001)	6
Figura 3 - Volumes de Tráfego nas principais vias longitudinais da região (2001)	7
Figura 4 - Infra-estruturas Ferroviárias na Região do Algarve	13
Figura 5 – Bacias de emprego da região Algarve	30
Figura 6 – Principais Destinos de cada Concelho	31
Figura 7 – Linhas de Desejo	32
Figura 8 – Índice de Interdependência Concelhia	33
Figura 9 – Índice de Geração	34

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Evolução do Tráfego no IP1 (S. Marcos da Serra) entre 1990 e 2001	7
Gráfico 2- Evolução do Tráfego na EN125 entre 1990 e 2001	8
Gráfico 3 - Evolução do Tráfego na A2 – Troço Nó A2/A6 – Alcácer do Sal	9
Gráfico 4 - Tráfego na A2, IC1 e A22 em 2002 - Sazonalidade.....	9
Gráfico 5 - Tráfego na EN125 em 2002 - Sazonalidade	10
Gráfico 6 - Tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas em 2002	21
Gráfico 7 - Evolução do tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas	22
Gráfico 8 - Tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas em 2002 - Sazonalidade	23
Gráfico 9 - Evolução do Tráfego de Passageiros no Aeroporto de Faro (1993 a 2002)	24
Gráfico 10 - Evolução do Tráfego de Aeronaves no Aeroporto de Faro (1993 a 2002).....	25
Gráfico 11 - Evolução da Ocupação Médias das Aeronaves no Aeroporto de Faro (1993 a 2002)	25
Gráfico 12 - Tráfego no Aeroporto de Faro em 2002 - Sazonalidade	26
Gráfico 13 – Percentagem de Deslocações Pendulares Intra-concelhias	28
Gráfico 14 – Modos Utilizados nas Deslocações Intra-concelhias.....	29
Gráfico 15 – Modos Utilizados nas Deslocações para os Pólos de Atracção	32

- a EN122 que se desenvolve desde Beja até Vila Real de Santo António, com passagem por Mértola, Alcoutim e Castro Marim – estrada nacional entre Castro Marim e Vila Real de Santo António.

Para além destas vias com maior capacidade, há a destacar a EN125 que se desenvolve ao longo de toda a Costa Atlântica entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, mas que, apesar da conclusão da A22, continua a assegurar a função de ligação intra-regional entre diversos concelhos vizinhos ou próximos, sendo de destacar que em alguns casos não tem as características adequadas para assegurar essa função (nomeadamente no que se refere ao perfil tipo, intersecções e ocupação marginal).

Relativamente às restantes vias longitudinais com relevância regional, merece especial referência:

- a EN270, entre Fonte de Boliqueime e Tavira, com passagem por Loulé e São Brás de Alportel;
- a EN124, entre Portimão e Alcoutim, com passagem por Silves, São Bartolomeu de Messines (com Nó com o IC1 e IP1/ A2), Barranco do Velho e Cachopo;
- a EN267, entre Aljezur e Monchique, e o previsto prolongamento até São Marcos da Serra (com Nó com o IC1) – estrada regional.

Para além das referidas vias transversais, são ainda de destacar as seguintes vias transversais secundárias:

- a EN2 que é uma ligação alternativa de âmbito nacional à sub-região do Sotavento – estrada nacional entre São Brás de Alportel e Faro;
- a EN268 que acompanha a Costa Vicentina, estabelecendo a ligação entre Aljezur e Vila do Bispo – estrada nacional entre Vila do Bispo e Sagres;
- a EN266 que estabelece a ligação entre Monchique e a faixa atlântica – estrada nacional entre Monchique e Porto de Lagos;

De acordo com o INE e o IEP, a rede viária nacional da Região do Algarve em 2001 tinha uma extensão de 685 km, dos quais 81 km da rede fundamental (Itinerários Principais), 210 da rede complementar (56 km de Itinerários Complementares e 164 km de Estradas Nacionais) e 384 km de Estradas Regionais. Nesse mesmo ano a rede de estradas a municipalizar tinha uma extensão de 255 km. Desde 2001 é essencialmente de destacar o acréscimo da parcela relativa aos Itinerários Complementares, devido à construção do prolongamento da A22 até Lagos.

Note-se que, no âmbito do PRN2000, está previsto a construção de dois eixos transversais, a Nascente (IC27) e a Poente (IC4), que para além de assegurarem as ligações nacionais e inter-regionais acumularão também a função de ligação dos concelhos de Alcoutim e Aljezur à VLA. Estas vias transversais, apesar de não se prever que venham a ter características de auto-estrada, deverão assegurar condições de circulação relativamente estáveis, embora com algumas restrições quanto à velocidade e ultrapassagens.

1.2. TRÁFEGO

Apresenta-se neste ponto uma síntese da caracterização do funcionamento da rede rodoviária da região em termos de volume de tráfego registado, da sua evolução recente e sazonalidade, nos

principais eixos. As análises tiveram por base os Recenseamentos do IEP e dados disponibilizados pela BRISA e pela a Euroscut.

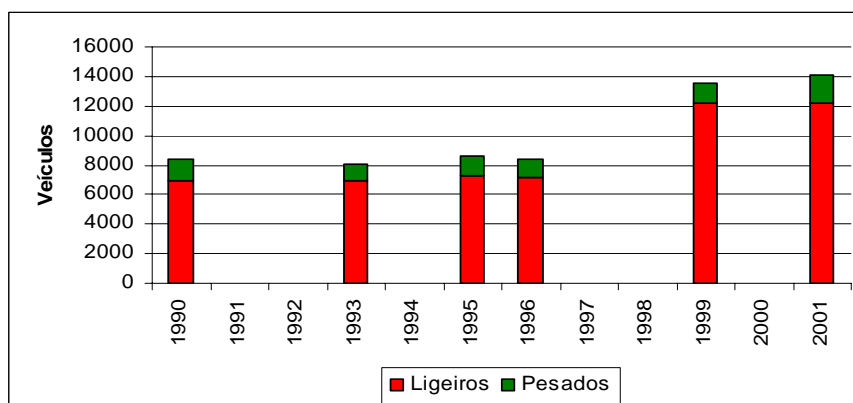
Figura 2 - Volumes de Tráfego nos principais corredores de entrada (2001)



Conclui-se que em 2001 entraram e saíram, em média, da Região do Algarve, através das principais vias de ligação (de âmbito nacional e internacional), aproximadamente 29.000 veículos motorizados por dia. A figura 2 acima ilustra a sua distribuição por “corredor” de entrada. Tendo por base as contagens disponíveis relativas à A2, estima-se que em 2003 o TMDA no troço entre Almodovar e S. Bartolomeu de Messines se situe próximo dos 11.500 veículos por dia.

A ligação internacional da Ponte sobre o Guadiana foi utilizada por 22% (aproximadamente 6500 veículos) dos veículos que em média entraram/saíram por dia na Região. Através da EN120 e da EN122, que são os restantes acessos principais à Região, que a prazo serão substituídos pelo IC4 e IC27, respectivamente, entraram e saíram 24% dos veículos (aproximadamente 7.000 veículos, dos quais 13%, 3.750 veículos, utilizaram a EN120 e 11%, 3.250 veículos, utilizaram a EN122). Os restantes veículos utilizaram a EN2 e a EN266.

Note-se que entre 1990 e 2001 o tráfego total no principal corredor de acesso à Região do Algarve (IP1; IC1 desde a conclusão da A2 em 2002) teve um crescimento acumulado de 69% (crescimento médio anual de aproximadamente 4,9%). O tráfego de veículos pesados neste acesso e período teve um crescimento acumulado de 29% (crescimento médio anual de aproximadamente 2,3%, inferior ao global), o que conduziu a uma redução da percentagem de veículos pesados de 18% para 14% no período.

Gráfico 1 - Evolução do Tráfego no IP1 (S. Marcos da Serra) entre 1990 e 2001


A evolução do tráfego internacional que utiliza a Ponte sobre o Guadiana tem sido (após os anos seguintes à construção) mais lenta. Entre 1995 e 2001 verificou-se um crescimento acumulado de 19%, que corresponde a um crescimento médio anual de 2,9%.

Relativamente ao volume de tráfego existente na principal via longitudinal da Região do Algarve, ilustram-se na figura 3 os TMDAs de referência em alguns dos seus troços.

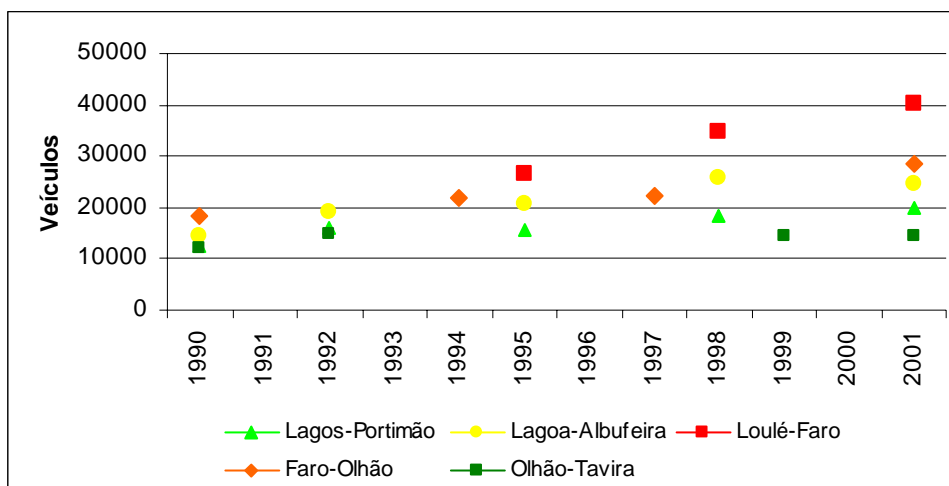
Figura 3 - Volumes de Tráfego nas principais vias longitudinais da região (2001)


Em 2001, a EN125, apesar de já estar em funcionamento a A22 entre Algoz e Castro Marim, registava um volume de tráfego no troço entre Faro e Olhão de aproximadamente 28.500 veículos/dia. Entre Faro e Loulé o volume de tráfego era ainda mais significativo (40.500 veículos/dia). Note-se que nestes dois troços a EN125 já tem duas pistas por sentido. No Barlavento, é de assinalar que entre Albufeira e Lagos os volumes de tráfego registados se situavam entre, aproximadamente, os 20.000 e os 24.500 veículos/ dia.

Note-se que entre 1995 e 2001 (período em que já existia a A22) o tráfego na EN125 entre Faro e Loulé teve um crescimento acumulado de 51% (crescimento médio anual de cerca de 7%). Entre Albufeira e Lagos o crescimento acumulado, apesar de existir, é menos acentuado, para o que

também deve ter contribuído a limitação imposta pela capacidade (crescimento acumulado de 12% e 19%; crescimentos médios anuais de 2% e 3% respectivamente).

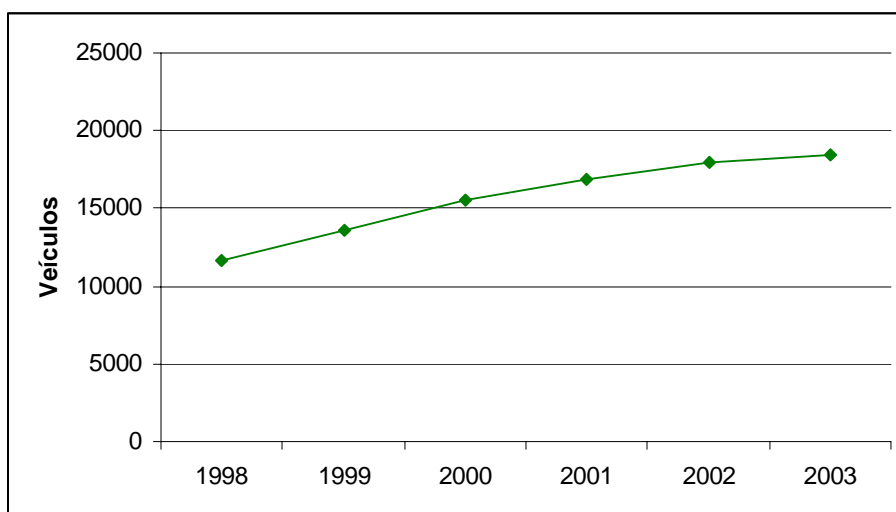
Gráfico 2- Evolução do Tráfego na EN125 entre 1990 e 2001



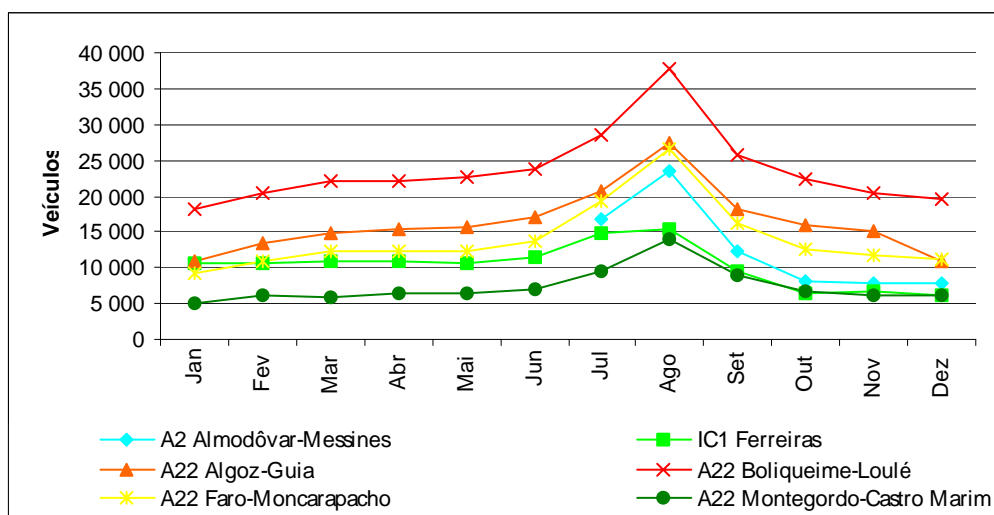
O tráfego de veículos pesados na EN125 entre Faro e Loulé no referido período teve um crescimento acumulado de 23% (crescimento médio anual de aproximadamente 3,4%, crescimento inferior ao global). De facto, enquanto que em 1995 o tráfego de veículos pesados representava 7% do tráfego motorizado, em 2001 este já tinha diminuído para 5%. Já num troço entre Albufeira e Lagos (a Nascente de Lagoa) verifica-se um crescimento acumulado dos veículos pesados (49%), que é superior ao crescimento global (enquanto que em 1995 o tráfego de veículos pesados era 6%, em 2001 era 7%).

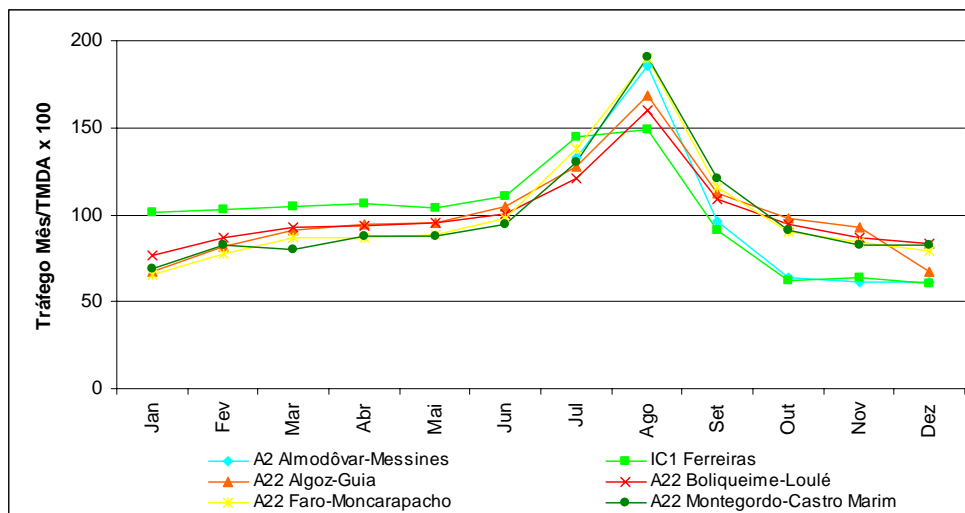
Note-se que os valores de tráfego em 2002 do principal corredor de acesso à Região do Algarve (A2/IP1 e IC1), em virtude da abertura em Julho da auto-estrada, apresentam valores que não se podem considerar estáveis/conclusivos.

No entanto, é de destacar que, no troço a Norte de Alcácer do Sal da A2 (que está aberto ao tráfego desde 1997), enquanto que em 1998 o TMDA foi 11.608 veículos, em 2003 estima-se que tenha sido de aproximadamente 18.500 veículos, o que representa um crescimento médio anual de aproximadamente 10%. No entanto, os valores de tráfego divulgados até Setembro de 2003 indiciam que o crescimento anual no último ano foi significativamente inferior (inferior a 3%).

Gráfico 3 - Evolução do Tráfego na A2 – Troço Nó A2/A6 – Alcácer do Sal


A procura de tráfego na A22 apresenta uma sazonalidade muito marcada. A variação mensal do volumes de tráfego na A22 são muito significativas, sendo de registar que, em 2002, a relação entre o TMD mensal máximo (que se verifica em Agosto) e o TMDA, nos vários troços, se encontra entre 1,6 e 1,9. Releva-se ainda que se verificou nesse ano, em determinados troços, uma relação próxima de 1:3 entre os TMD no mês mais fraco (Janeiro) e o mês mais forte (Agosto).

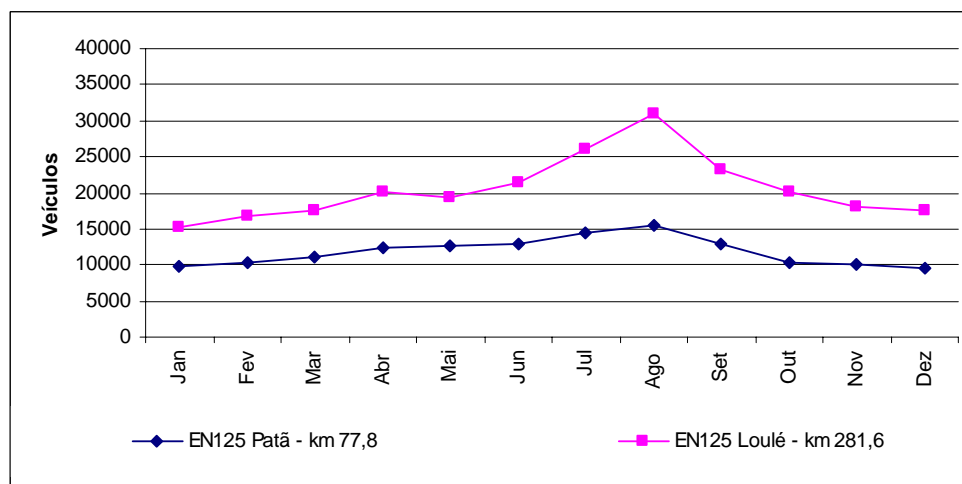
Gráfico 4 - Tráfego na A2, IC1 e A22 em 2002 - Sazonalidade


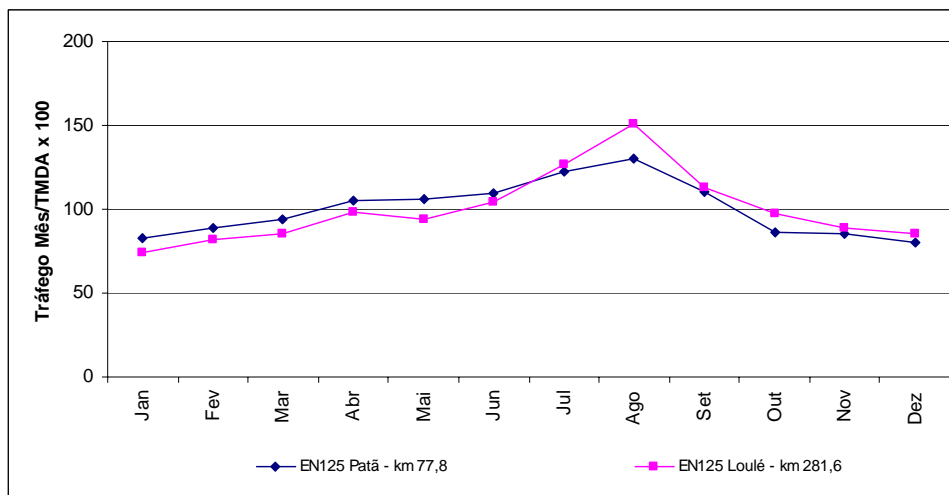


Assim, é de destacar que o TMD em Agosto de 2002 no troço da A22/IP1 Boliqueime-Loulé (aproximadamente 38.000 veículos) indicia já condições de circulação inferiores às desejadas nos Itinerários Principais.

Na EN125, apesar de se verificar uma significativa diferença entre os valores mensais, a sazonalidade não é tão forte como na A22. A relação entre o TMD mensal máximo (que se verifica em Agosto) e o TMDA é de cerca de 1,3. O volume de tráfego no mês mais forte (Agosto) é aproximadamente 1,6 vezes superior ao verificado no mês mais fraco.

Gráfico 5 - Tráfego na EN125 em 2002 - Sazonalidade





1.3. SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

O transporte rodoviário em autocarro é assegurado pelas denominadas carreiras interurbanas, que ainda continuam a ser concessionadas pela Administração Central (Direcção-Geral de Transportes Terrestres), cujo serviço é fundamentalmente efectuado pela empresa 'EVA – Transportes' e, em menor dimensão, pela 'Frota Azul – Algarve' (com centro de exploração em Portimão).

A EVA efectua, por exemplo, a ligação de Faro a Olhão em 0h20min (50 circulações nos dois sentidos nos dias úteis; 1,95€ ou 1,05€ consoante bilhete adquirido a bordo ou pré-comprado), a Tavira em 0h35min (4 circulações; 2,40€ ou 1,90€), a Vila Real de Santo António em 1h00min (4 circulações; 3,50€ ou 3,20€), a Loulé em 0h40min (36 circulações; 1,95€ ou 1,05€), a Albufeira em 1h15min (39 circulações; 3,30€ ou 2,65€), a Portimão em 2h20min (4 circulações; 4,30€ a bordo). A ligação entre Portimão e Lagos tem um tempo de viagem de 0h40min (28 circulações; 2,00€ a bordo/bilheteira e 1,45€ pré-comprado).

Para além das denominadas carreiras interurbanas, a EVA efectua também outro tipo de serviços regulares diferenciados, com denominações específicas, tais como 'Transrápido' (entre Faro e Lagos), Linha Litoral (entre Faro e Lagos, mas com serviço a mais locais), Rota do Infante (entre Portimão e Cabo de São Vicente) e Rota da Ria Formosa (entre Faro e Vila Real de Santo António). Nos serviços do Transrápido o tempo de viagem é substancialmente mais baixo e não há a opção pelo título pré-comprado.

No 'Transrápido' o tempo de viagem de Faro para Albufeira é de 0h40min (14 circulações nos dois sentidos nos dias úteis; 3,30€ bilhete adquirido a bordo/bilheteira), para Portimão é de 1h25min (14 circulações; 3,60€) e para Lagos é de 1h45min (14 circulações; 4,00€). Note-se que, por exemplo, para Albufeira o tempo de viagem neste serviço é inferior em 35 min face à carreira interurbana, sendo a tarifa a bordo/bilheteira igual, mas não existindo no Transrápido a opção pelo pré-comprado.

Na Rota da Ria Formosa o tempo de viagem de Faro para Olhão é também de 0h20min (22 circulações nos dois sentidos nos dias úteis; 1,90€ ou 1,05€ consoante bilhete adquirido a bordo

ou pré-comprado), para Tavira é de 1h00min (22 circulações; 2,40€ ou 1,90€) e para Vila Real de Santo António é de 1h40min (18 circulações; 3,50€ ou 3,20€).

Merece especial referência o facto, de acordo com o INE, o número de percursos efectuados por veículos pesados de transporte de passageiros com origem na Região do Algarve ter diminuído 22% de 2000 para 2001, quando a nível nacional o decréscimo foi de 7%.

1.4. MOBILIDADE

De acordo com os Censos2001, no que se refere aos movimentos pendulares (para trabalho e para escola), constata-se que o automóvel é utilizado em 56% das viagens pendulares de entrada ou saída na Região do Algarve (no total há 17.587 viagens pendulares inter-regionais/dia/sentido, mas no entanto apenas 8.739 indivíduos responderam às questões sobre o modo de transporte utilizado), tendo maior incidência nas viagens pendulares relacionadas com os concelhos de Alcoutim (76%), São Brás de Alportel (74%), Castro Marim (69%) e Lagoa (64%).

Nas viagens pendulares regionais inter-concelhias, o automóvel assegura 64% das deslocações (26.133 viagens pendulares/ sentido, de um total de 40.785 viagens pendulares/ sentido) e nas intra-concelhias representa 49% das viagens pendulares (89.404 viagens pendulares/ sentido, de um total de 184.422 viagens pendulares/ sentido; note-se que nas intra-concelhias a viagem a pé tem especial relevo, 33%).

Há concelhos em que o peso do automóvel nas deslocações para/de outros concelhos é ainda mais significativo. Tal acontece nos concelhos de São Brás de Alportel (86%), Faro (77%), Portimão (76%), Vila Real de Santo António (76%) e Lagos (74%). Note-se que nestes concelhos em que o automóvel é mais utilizado nas deslocações inter-concelhias se encontram Faro e Portimão que são os dois principais pólos urbanos da região.

No que respeita à utilização do autocarro (carreiras regulares) nas viagens pendulares constata-se que constitui opção em 14% das viagens pendulares de entrada ou saída na Região do Algarve. Note-se ainda que o transporte colectivo privado (relacionado com a empresa ou escola) é utilizado em 13% destas viagens pendulares.

O autocarro (carreiras regulares) é utilizado em 10% das viagens pendulares inter-concelhias, enquanto que o transporte colectivo privado é utilizado em 8%. Os concelhos em que a utilização do autocarro nas viagens pendulares inter-concelhias tem maior significado são Aljezur (38%), Vila do Bispo (37%), Monchique (32%) e Alcoutim (31%), ou seja, os concelhos menos urbanos. Por outro lado, os concelhos em que este é menos utilizado nas viagens pendulares inter-concelhias são Tavira (3%), Vila Real de Santo António (5%), Lagos (6%), São Brás de Alportel (7%), Portimão (7%) e Faro (7%). Neste último conjunto de concelhos há que diferenciar aqueles em que o comboio tem uma utilização mais intensa (Tavira e Vila Real de Santo António).

2. SECTOR FERROVIÁRIO

2.1. INFRA-ESTRUTURAS

As infra-estruturas ferroviárias da Região do Algarve são constituídas pela Linha do Sul (entre Barreiro/ Lisboa e Tunes) e pela Linha do Algarve (entre Lagos e Vila Real de Santo António). A Linha do Algarve que se desenvolve entre Lagos e Vila Real de Santo António tem uma extensão de 141 km e 45 estações/ apeadeiros. Estas duas linhas articulam-se em Tunes, possuem ambas bitola larga (1.668 mm) e não estão electrificadas. O cantonamento é do tipo telefónico (mecânico), não estando implementado qualquer sistema de controlo de velocidade.

As cargas máximas na Linha do Algarve variam entre as 18 T/ Eixo e 5 T/ m (nos troços entre Lagos e Ferragudo e entre Tavira e Conceição) e as 22,5 T/Eixo e 8 T/m (no troço entre Faro e Tavira). No Algarve, as cargas máximas da Linha do Sul são semelhantes às que se verificam entre Faro e Tavira (22,5 T/ Eixo e 8 T/ m). O gabarito em ambas as linhas é do tipo CPb (altura 4.500 mm e largura 3.440 mm). O cantonamento é do tipo telefónico (mecânico), não estando implementado qualquer sistema de controlo de velocidade.

Figura 4 - Infra-estruturas Ferroviárias na Região do Algarve



As características que apresentam não propiciam a utilização generalizada deste modo de transporte como alternativa relevante ao modo rodoviário. Com efeito, quer o traçado, quer os diversos sub-sistemas ferroviários não foram durante muito tempo alvo de qualquer investimento de vulto na modernização.

Actualmente, a REFER tem por objectivo modernizar (incluindo electrificar) o itinerário de ligação de Lisboa ao Algarve, desde a Estação de Pinhal Novo até Faro. Na Linha do Sul estão em curso intervenções entre Santa Clara e Tunes, com conclusão prevista para Fevereiro de 2004, e na Estação de Tunes, com conclusão prevista para Março de 2004. Na Linha do Algarve estão em execução diversas intervenções entre Tunes e Faro e nas Estações de Boliqueime, Loulé, Parque das Cidades e Faro (estando prevista a sua conclusão até Maio de 2004).

Após a modernização no troço entre Tunes e Faro, que tem uma extensão de 38,1 km, as velocidades máximas convencionais variarão entre os 80 km/h (em 0,5 km), os 90 km/h (em 10,9 km), os 110 km/h (em 2,7 km) e os 120 km/h (em 24,0 km), enquanto que as velocidades máximas basculantes variarão entre os 100 km/h (em 11,4 km), os 120 km/h (em 3,7 km), os 140 km/h (em 23,0 km).

A localização das estações face aos principais aglomerados urbanos é relativamente favorável entre Faro e Vila Real de Santo António, mas desfavorável entre Faro e Lagos (em particular em Loulé, Quarteira, Albufeira e Lagoa).

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

Importa ainda referir que em 2004 estão programadas 3 intervenções para a construção de passagens desniveladas (superiores) entre Tunes e Faro (km 308,670; km 317,845; km 325,432).

As tarifas a aplicar pela REFER aos operadores ferroviários em 2004 na Linha do Algarve são de 1,68€/ CK (passageiros e marcha) e 2,41€/ CK (mercadorias).

2.2. SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

Actualmente, a ligação entre Lisboa (Gare do Oriente) e Faro pela Ponte 25 de Abril apresenta um tempo de viagem de 4h25min (uma circulação diária por sentido), enquanto que o tempo de viagem da ligação entre Barreiro e Faro é de 3h40min no serviço 'Intercidades' (uma circulação diária por sentido) e de 4h30min no serviço regional (duas circulações diárias por sentido). De acordo com objectivos recentes da CP, os investimentos que estão a ser realizados na Linha do Sul e no material circulante até 2005, possibilitariam que nessa data o tempo de viagem entre Lisboa e Faro possa vir a ser reduzido para 2h15min.

Relativamente aos serviços regionais no Algarve, a ligação entre Faro e Vila Real de Santo António, com uma extensão de aproximadamente 56 km, tem um tempo de viagem entre 1h00min e 1h21min e uma tarifa de 4,00€ (com 24 circulações diárias nos dois sentidos nos dias úteis). A ligação entre Faro e Lagos, com uma extensão de aproximadamente 85 km, tem um tempo de viagem entre 1h30min e 1h48min e uma tarifa de 5,00€ (com 13 circulações diárias nos dois sentidos nos dias úteis).

Com base nos investimentos que estão a ser realizados na Linha do Algarve e no material circulante, a CP estimava que em 2005 o tempo de viagem possa vir a ser reduzido em 5 minutos entre Faro e Vila Real de Santo António e em 20 minutos entre Faro e Lagos.

Existem ainda ligações entre Faro e Tavira com tempo de viagem entre os 0h37min e 0h45m e uma tarifa de 1,80€ (com 9 circulações diárias nos dois sentidos nos dias úteis) e entre Faro e Tunes com tempo de viagem de 0h52min (1 circulação diária no sentido Faro-Tunes). O tempo de viagem entre Faro e Olhão varia entre os 0h08min e os 0h10min com uma tarifa de 0,80€.

Apesar das diversas circulações ferroviárias existentes (47 circulações intra-regionais) é de destacar que, para além do conforto e dos tempos de percurso pouco atractivos, também os horários não são fáceis de memorizar (não são cadenciados). Por exemplo, o minuto de partida do serviço entre Faro e Vila Real de Santo António (que tem 12 circulações nos dias úteis) é sempre diferente.

2.3. MOBILIDADE

Com base no Censos2001, estima-se que, aproximadamente, 210.500 residentes na Região do Algarve (53% da população total) reside a uma distância inferior a 2000 m de uma estação ferroviária (136,5 mil residentes a uma distância inferior a 1000 m, 35% da população total).

Em 2001 foram transportados no interior da Região do Algarve aproximadamente 1,8 milhões de passageiros (5000 passageiros/dia), dos quais 0,87 milhões utilizaram a Estação de Faro. Note-se, ainda, que entre a Estação de Faro e a Estação de Olhão (que é o par de estações com maior movimento) houve aproximadamente 0,3 milhões de passageiros. Os restantes pares de estações entre os quais se realizaram mais viagens foram Lagos-Portimão com 0,14 milhões de passageiros e Faro-Tavira com 0,13 milhões de passageiros.

De acordo com os Censos 2001 e, em particular, as suas questões relacionadas com os movimentos pendulares (para trabalho e para escola), constata-se que o transporte ferroviário é utilizado apenas em 5,5% das viagens pendulares de entrada ou saída na Região do Algarve (no total há 17.587 viagens pendulares inter-regionais/ dia/ sentido, mas no entanto apenas 8.739 indivíduos responderam às questões sobre o modo de transporte utilizado), tendo maior incidência nas viagens pendulares relacionadas com os concelhos de Tavira (8%), Lagoa (8%), Faro (7%) e Olhão (7%). Note-se que o comboio é utilizado em 56% das deslocações pendulares com o distrito de Lisboa.

Relativamente às viagens pendulares regionais inter-concelhias, o transporte ferroviário representa 3% do total das deslocações (1.209 viagens pendulares/ sentido, de um total de 40.785 viagens pendulares/ sentido) e representa apenas 0,2% das viagens intra-concelhias (316 viagens pendulares/ sentido, de um total de 184.422 viagens pendulares/ sentido).

Apesar de ao nível da região o transporte ferroviário apenas ser utilizado em 3% das viagens pendulares inter-concelhias, há concelhos em que o peso deste modo para/de outros concelhos é mais significativo. Tal acontece nos concelhos de Tavira (12%), Vila Real de Santo António (8%) e Olhão (4%), que por contraste apresentam valores percentuais mais baixos no modo rodoviário.

Ao nível da produção das viagens, note-se que nos concelhos de Olhão, Tavira e Silves residem 67% dos indivíduos que utilizam o comboio nas suas viagens pendulares inter-concelhias. Por outro lado, ao nível da atracção das viagens importa ter em atenção que o concelho de Faro é o local de destino de também 67% das viagens pendulares inter-concelhias.

Note-se ainda que os pares de concelhos em que se verifica um maior número de viagens pendulares inter-concelhias em comboio são Olhão-Faro (309 viagens pendulares/sentido produzidas por Olhão e 24 viagens pendulares/sentido produzidas por Faro), Tavira-Faro (218 viagens pendulares/sentido produzidas por Tavira e 11 viagens pendulares/sentido produzidas por Faro).

3. SECTOR FLUVIAL E MARÍTIMO

3.1. INTRODUÇÃO

A actividade portuária da região pode dividir-se grosso modo em três subsectores: o sector comercial, o sector do recreio e o sector da pesca, e como subsector associado o da construção e reparação naval.

O sector do comércio está limitado a dois portos: o porto de Faro e o porto de Portimão. O porto de Faro situa-se na vizinhança da cidade de Faro no interior da ria Formosa e movimenta graneis líquidos e sólidos: principalmente combustíveis e cimento. Movimenta também alfarroba e aço em varão para a construção civil. O acesso marítimo ao porto faz-se através da barra regularizada de Faro-Olhão ao longo de um canal mantido por dragagem à cota -8.0 ZH. Por seu turno, o porto de Portimão situa-se na margem direita do estuário do rio Arade a montante da Marina. Movimenta essencialmente aço em varão para a construção civil, madeira em toros para a indústria da pasta de papel. Este porto é o principal porto de escala dos cruzeiros turísticos. O acesso marítimo faz-se através da barra do Arade num canal de navegação mantido à cota -8.0 ZH. Este porto tem sido utilizado esporadicamente para importação de equipamentos de grandes dimensões: pás e turbinas para os moinhos de vento dos parques eólicos.

O sector mais dinâmico e que tem tido um crescimento notável é sem dúvida o do recreio náutico, com a construção de Marinas, Portos de Recreio, Docas ou simples Fundeadouros um pouco por todo lado. A região possuirá, presentemente, cerca de 3000 postos de amarração para embarcações de diferentes classes. Esta actividade tem estado associada ao imobiliário que tem gerado as mais valias necessárias para fazer face à sempre dispendiosa infraestrutura marítima dos empreendimentos, são disso exemplo as Marinas de Vilamoura, Portimão, Lagos e mais recentemente a de Albufeira. Outros casos existem de portos de recreio sem componente imobiliária directamente associada, como por exemplo o porto de Olhão, recentemente construído, cuja taxa de ocupação é significativa, dada a grande procura deste tipo de infra-estruturas para amarração do significativo número de embarcações existentes na ria Formosa e que se encontram fundeadas de forma desordenada junto aos principais canais de navegação.

O sector da pesca atravessa ainda uma fase de reconversão que é fruto da política de pescas da Comunidade Europeia. Pode afirmar-se que a região está bem servida de infra-estruturas portuárias para a pesca: Baleeira, Lagos, Portimão, Albufeira, Quarteira, Olhão, Tavira, V.R. St.º António são alguns exemplos de localidades com infra-estruturas para a descarga e comercialização do pescado, e para o estacionamento e aprestamento da frota de pesca. Alguns destes portos poderão ser redimensionados e adaptados em função da evolução que se vier a registar a médio e longo prazo neste sector.

O sector da reparação e construção naval está situado principalmente nos portos de Lagos, Portimão, Olhão e V.R. St.º António. Há infra-estruturas especializadas só em embarcações de recreio e outras que se ocupam de todo o tipo de embarcações e de cascos. O crescimento do sector recreio náutico tem criado novas oportunidades no sector da reparação naval.

3.2. INFRA-ESTRUTURAS MARÍTIMAS

3.2.1 Os Portos Comerciais

O transporte marítimo é hoje responsável pelo movimento de 40% das mercadorias na União Europeia e tem tido taxas de crescimento superiores ao modo rodoviário. O transporte marítimo tem ampla capacidade, é em regra mais económico e tem custos ambientais mais baixos que os outros modos de transporte. Um dos objectivos apontados a nível europeu é o de quebrar a ligação que existe entre o crescimento económico na Europa e o crescimento do tráfego rodoviário. Assim foi proposto como meta: que o tráfego rodoviário cresça apenas 38% até 2010 em vez dos 50% previstos. Esta meta só será possível se forem ainda mais utilizados os modos de transporte ferroviário e marítimo. É nesta política que se insere o Short Sea Shipping (SSS) e a navegação da cabotagem. Neste sentido, a navegação de cabotagem é absolutamente estratégica para a região do Algarve para transporte de todo o tipo de bens que a região necessita e dos bens que a região exporta, ou poderá vir a exportar.

Conforme anteriormente referido o Algarve possui dois portos comerciais: o porto de Portimão e o porto de Faro. O porto de Portimão encontra-se situado na margem direita do estuário do rio Arade. Este porto dispõe de um cais acostável de cerca de 330m de comprimento equipado com guas. A barra é segura e o acesso ao cais faz-se através de um canal de navegação e de uma bacia de manobra e rotação. Através deste porto recebe-se presentemente aço em varão para a construção civil e é expedida madeira de eucalipto em toros para a indústria da pasta de papel. Os terraplenos do cais são aproveitados para armazenagem da madeira antes da expedição. O porto tem servido também para importação de equipamentos de grandes dimensões: pás e turbinas para os moinhos de vento dos parques eólicos. Outra valência que convém realçar é o de porto para navios de cruzeiro turístico: em 2003 o porto recebeu 27 navios de cruzeiro turístico, o que correspondeu a cerca de 10000 passageiros.

Existem planos para aumentar a operacionalidade do porto de Portimão com um prolongamento do cais dos 330m actuais para cerca de 500m e a dragagem de uma bacia de manobra de maiores dimensões. Está em estudo a criação de um terminal RO-RO. Do ponto de vista do aumento de tráfego encara-se a captação do retorno ou envio de viaturas “rent a car” que são alugadas ou deixadas noutras regiões do país, sobretudo na região de Lisboa e que presentemente são transportadas por estrada. O estabelecimento de uma linha “ferry” regular com o norte de África é uma possibilidade que se encontra em aberto, mas que terá que ser estudada noutro plano dadas as limitações imposta pelo espaço Shengen, a que Portugal pertence. O tráfego de frescos e refrigerados com Marrocos poderá também beneficiar da posição e maior proximidade dos locais de consumo de Portimão face aos portos Espanhóis.

O porto de Faro situa-se na vizinhança da cidade de Faro no interior da Ria Formosa. O porto dispõe de um cais comercial com 200m de face acostável em fundos com sonde reduzida de 8m e tem adjacente um terminal de combustíveis. O acesso ao porto faz-se através da barra de Faro-Olhão ao longo de um canal (canal de Faro) que é mantido por dragagem e que se encontra balizado. O porto tem ligação à rede ferroviária nacional através de um ramal da linha do Algarve, que actualmente não se encontra em condições de circulação. As principais mercadorias movimentadas são sobretudo granéis: alfarroba moída, sal marinho, cimento e combustíveis. Neste porto recebe-se também aço em varão para a construção civil.

Do ponto de vista de captação de tráfegos e da integração da infra-estrutura de navegação de cabotagem deveria ser dada mais importância ao porto Faro para todo o tipo de tráfegos, mas sobretudo para o abastecimento de “jet fuel” ao aeroporto de Faro que se encontra próximo. Não seria difícil melhorar o parque de combustíveis e ligá-lo por “pipeline” ao aeroporto. Encara-se a possibilidade do porto poder vir a ter mais importância para os cruzeiros turísticos locais que farão o trajecto de Faro ao Guadiana até ao Pomarão com eventuais escalas ou paragens intermédias. Existem planos para aumentar a operacionalidade deste porto melhorando o canal de acesso e a Barra de Faro-Olhão.

3.2.2. As Marinas e os Portos de Recreio

O sector da náutica de recreio é o mais dinâmico e o que tem tido um crescimento notável, com a construção de Marinas, Portos de Recreio, Docas ou simples Fundeadouros em vários locais da costa algarvia. Todos os portos são interiores, localizados em estuários de rios, rias ou criados por dragagem de zonas baixas aluvionares.

A região possuirá, segundo estimativas recentes, cerca de 3000 postos de amarração para embarcações de recreio das diversas classes. As principais Marinas e Portos de Recreio localizam-se em Lagos, Portimão, Vilamoura, Albufeira, Olhão e Vila Real de Sto António. As infra-estruturas tem sido promovidas pelo sector público e por investidores privados e parte desta actividade tem estado associada ao imobiliário que gera as mais valias necessárias para fazer face à sempre dispendiosa infra-estrutura marítima dos empreendimentos, são disso exemplo as Marinas de Vilamoura, Portimão, Lagos e mais recentemente Albufeira. Todas as infra-estruturas têm sido construídas respeitando os exigentes critérios ambientais impostos para obtenção do galardão Bandeira Azul da Europa para os portos de recreio.

Existem projectos para novas infra-estruturas para a náutica de recreio em Faro, que dispõe apenas de uma doca limitada a pequenas embarcações a motor e um fundeadouro na ria Formosa junto à cidade. Tavira tem excelentes condições naturais para receber um porto de Recreio. No barlavento algarvio será possível melhorar as condições de abrigo do porto da Baleeira criando uma doca de recreio. Esta doca poderá servir a frota local e ao mesmo tempo a frota de passagem que aí se refugia esperando por melhores condições de vento e de mar na costa oeste. Noutros locais poderão surgir infra-estruturas muito mais ligeiras que ordenam e disciplinam o uso da superfície líquida. A simples instalação de bóias poderá disciplinar o uso de espaços onde a conservação é uma prioridade: são disso exemplo a ria do Alvor e vários locais da ria Formosa que são frequentados pelos nautas de recreio. Convém também mencionar o caso do Guadiana, muito procurado pela navegação de recreio até ao Pomarão. Será sempre possível compatibilizar a conservação da natureza com o desenvolvimento económico e social, à luz das modernas opções de protecção e de operação disponíveis para as novas infra-estruturas de apoio à náutica de recreio.

A costa algarvia oferece excelentes condições para os desportos náuticos dado possuir um ameno clima de agitação e boas condições de abrigo nas suas Marinas e Portos de Recreio. As barras raramente fecham devido a condições de temporal e o acesso é seguro. Outro aspecto que já vinha merecendo alguma importância e que foi reforçado na nova situação mundial após o 11 de Setembro é o da pirataria, pois que muitos nautas por questões de segurança passaram a evitar certos destinos. Neste contexto, o PROTALGARVE deve olhar para o futuro e definir como

áreas de reserva portuária para o recreio náutico e outras actividades portuárias, as zonas que oferecem boas condições naturais. Deste modo haveria possibilidade de crescimento do espaço de estacionamento e amarração à medida que as condições de mercado o determinassem.

3.2.3. Os Portos de Pesca

A política oficial para o sector não deixa margem para dúvidas: “No âmbito dos objectivos operacionais a alcançar pelo Sector no período 2000-2006, procura-se obter a exploração sustentada dos recursos, a par de um acréscimo de eficiência da frota pesqueira, da valorização qualitativa e económica das capturas, da diferenciação e da qualidade dos produtos processados pela indústria transformadora e da garantia das condições adequadas de trabalho dos recursos humanos envolvidos, e assim, contribuir para o desenvolvimento sustentável da actividade pesqueira nacional.” Significa isto pescar menos e melhor com respeito pelos recursos.

O sector da pesca atravessa ainda uma fase de reconversão que é fruto da política de pescas da Comunidade Europeia. Pode afirmar-se que a região está bem servida de infra-estruturas portuárias para a pesca: Baleeira, Lagos, Portimão, Albufeira, Quarteira, Olhão, Tavira, V.R. St.º António são alguns exemplos de localidades com infra-estruturas para a descarga e comercialização do pescado, e para o estacionamento e aprestamento da frota de pesca. Alguns destes portos poderão ser redimensionados e adaptados em função da evolução que se vier a registar a médio e longo prazo neste sector.

Tendo em conta apenas os portos principais de Lagos, Portimão, Olhão, Tavira e V.R. St.º António as estatísticas mostram que o pescado comercializado nestes portos representou, em média, no período 1990-98, 21% em peso e 26% em valor, do total nacional. Os portos de Portimão e Olhão são os mais importantes da região, quer em quantidade, quer em valor do pescado comercializado. O porto de Vila Real de Santo António, apresenta um contributo significativo para o valor do pescado comercializado na região dadas as espécies de elevado valor comercializadas neste porto.

Embora a pesca por cerco se tenha afirmado sempre como o principal tipo de pesca praticado na região, a pesca polivalente e a pesca por arrasto assumem também importância especial, em termos do valor das espécies que capturam.

Um aspecto importante é o da ocupação da mão de obra excedentária fruto da reconversão do sector. Alguns marinheiros poderão encontrar ocupação em actividades ligadas ao recreio náutico: cruzeiros turísticos, manutenção e exploração de marinas e portos de recreio.

A aquacultura representa um subsector importante que está associado à pesca. Esta actividade tem lugar principalmente na Ria Formosa havendo uma componente importante de investigação e formação na Universidade do Algarve, ao nível de oferta dos cursos de pós-graduação sobre estas matérias.

O porto de Quarteira tem-se mostrado exíguo para a frota de pesca que o procura o que poderá levar à sua expansão num futuro próximo. Grande parte das infra-estruturas em terra precisam de manutenção e reconversão, dado que muitas delas não são objecto de trabalhos desta natureza há vários anos.

3.2.4. A Reparação Naval

O sector da reparação e construção naval está situado principalmente nos portos de Lagos, Portimão, Vilamoura, Olhão e V.R. St.º António. Há infra-estruturas especializadas só em embarcações de recreio e outras que se ocupam de todo o tipo de embarcações e todo o género de cascos. O crescimento do sector do recreio náutico tem vindo a criar novas oportunidades e emprego no sector da reparação naval. Neste sentido, algumas das infra-estruturas criadas recentemente para a náutica de recreio optaram por não reservar áreas para esta actividade no seu perímetro portuário exclusivo. A opção foi a de potenciar a actividade já existente na vizinhança da Marina ou Porto de Recreio. Constituem um bom exemplo as Marinas de Lagos e de Portimão.

O Plano inclinado criado no Porto de Olhão na década de 80 nunca chegou a ser utilizado. Gorou-se a expectativa do nascimento de um estaleiro naval de média dimensão por associação dos pequenos estaleiros que operavam no local, quando se procedeu à ampliação da doca e à realocação provisória dos estaleiros aí existentes. Entretanto houve grande evolução tecnológica nos meios de alagem das embarcações. Os pórticos mecânicos passaram a ser utilizados para navios de maior arqueação, o que permite mais versatilidade na organização do espaço de estaleiro em terra, e implica um menor custo na obra de construção civil, dado que alguns pórticos podem operar em cima de uma simples rampa varadouro.

Esta indústria tem uma lógica muito própria, sendo muitas vezes de organização estritamente familiar. Há notícias, contudo de casos de sucesso, de pequenas empresas que se souberam equipar e modernizar e que contam com extensa carteira de clientes nacionais e estrangeiros. O segredo do negócio: trabalho bem feito, o cumprimento de prazos e dos valores orçamentados.

É natural que haja uma separação entre estaleiros de pequena reparação e os de grande reparação que permitem outro tipo de intervenções nas embarcações. O porto de Portimão tem condições para se tornar cada vez mais num estaleiro de grande reparação. A tendência poderá ser de haver no futuro menos especialização entre pesca e recreio para embarcações de porte semelhante.

3.2.5. Bibliografia

Marques, F. As Arribas do Litoral do Algarve. Dinâmica, Processos e Mecanismos. Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa. Lisboa, 1997.

3.2. TRÁFEGO MARÍTIMO

Em 2003 o Porto de Faro movimentou aproximadamente 150.000 toneladas, tendo este valor vindo a decrescer desde 1997, ano em que foram movimentadas 525.000 toneladas. Os graneis líquidos foram, neste ano, responsáveis por aproximadamente 83% da carga movimentada. Os graneis sólidos foram o único tipo de carga carregada.

Em 2003 o Porto de Portimão movimentou aproximadamente 10.000 toneladas, tendo este valor vindo a decrescer desde 1997, ano em que foram movimentadas 33.000 toneladas. A carga geral

fraccionada foi o único tipo de carga movimentada em 2003, tendo sido carregados exclusivamente contentores vazios.

O mercado de cruzeiros tem-se vindo a afirmar como constituindo o principal vector de desenvolvimento potencial do porto de Portimão. Com efeito, a solicitação crescente da procura deste mercado posiciona Portimão como o terceiro porto nacional (embora, com números muito reduzidos face aos portos de Lisboa e Funchal). Entre Janeiro e Outubro de 2003 o movimento foi de 5.915 de passageiros, o que revela um crescimento, face ao mesmo período de 2002, de 21%. Note-se que os passageiros em trânsito foram a quase totalidade do movimento verificado (99,5%). No Porto de Faro não houve movimento de passageiros relacionados com cruzeiros.

3.3. SERVIÇOS DE TRANSPORTE COLECTIVO

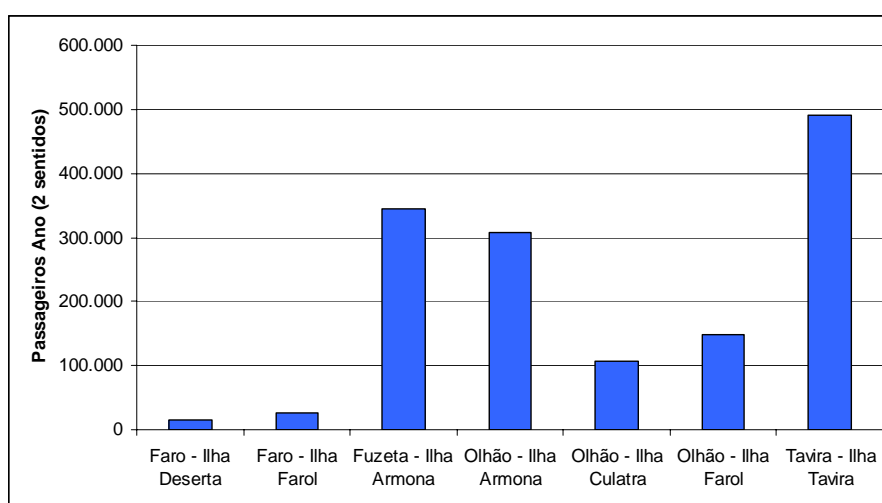
O transporte de passageiros por via fluvial na Região do Algarve, excluindo as de âmbito predominantemente turístico/ lazer, assume relevo nas ligações às ilhas da Ria Formosa (Faro, Olhão, Fuzeta e Tavira), para além da ligação entre Vila Real de Santo António e Ayamonte (que tem vindo a perder expressão desde a construção da Ponte sobre o Guadiana).

Em 2002 efectuavam-se 7 ligações de âmbito regional, entre 4 locais em terra e 5 locais em ilhas:

- Faro para Ilha do Farol e Ilha Deserta;
- Olhão para Ilha da Culatra, Ilha da Armona e Ilha do Farol;
- Fuzeta para Ilha da Armona;
- Tavira para Ilha de Tavira;

No ano de 2002 foram transportados 1,44 milhões de passageiros nestas 7 ligações. Olhão é local de acostagem com maior volume de tráfego, com 0,56 milhões de passageiros (39%). No entanto, Tavira (0,49 milhões de passageiros) e a Fuzeta (0,35 milhões de passageiros) também apresentam valores elevados.

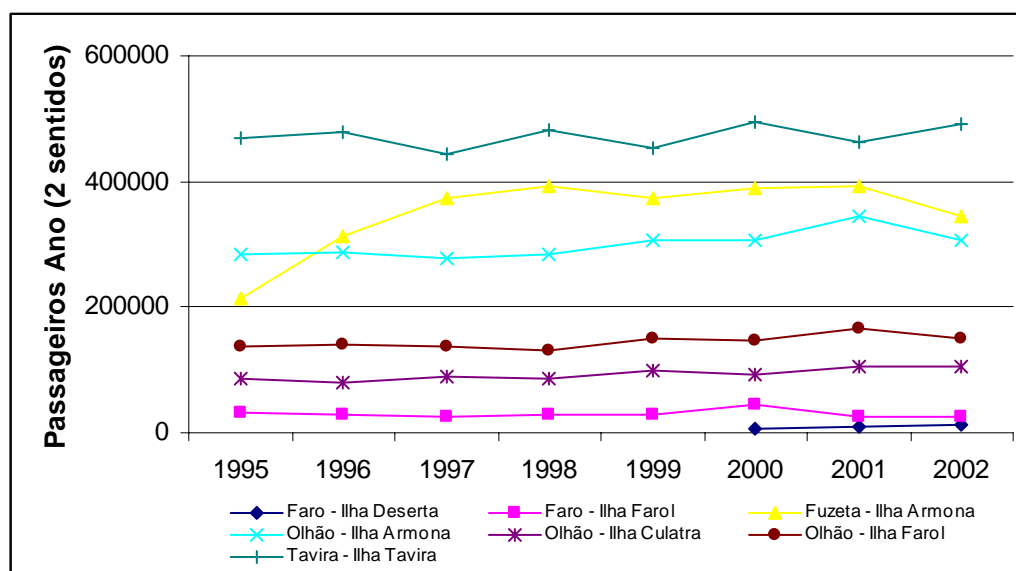
Gráfico 6 - Tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas em 2002



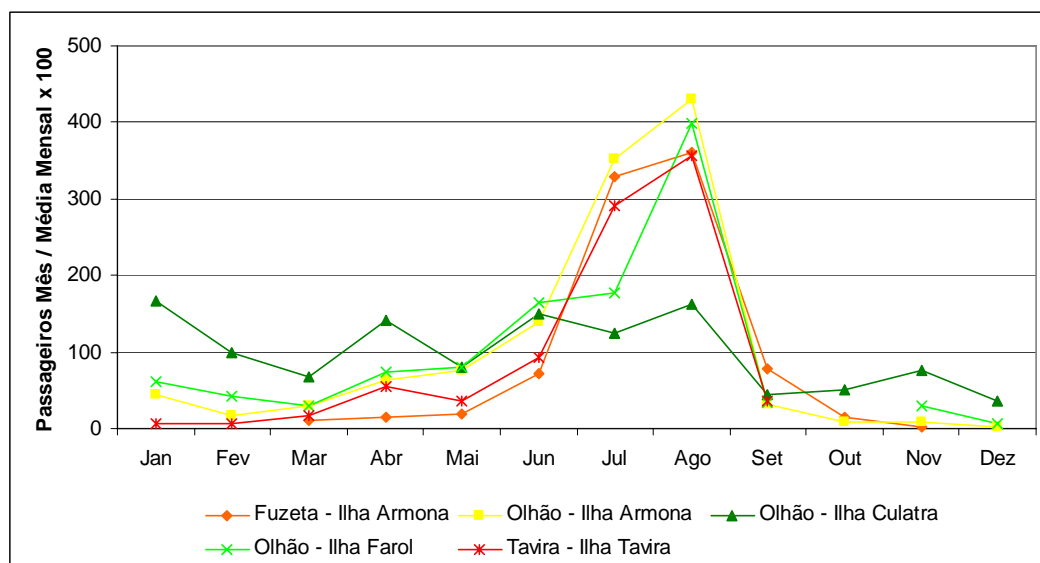
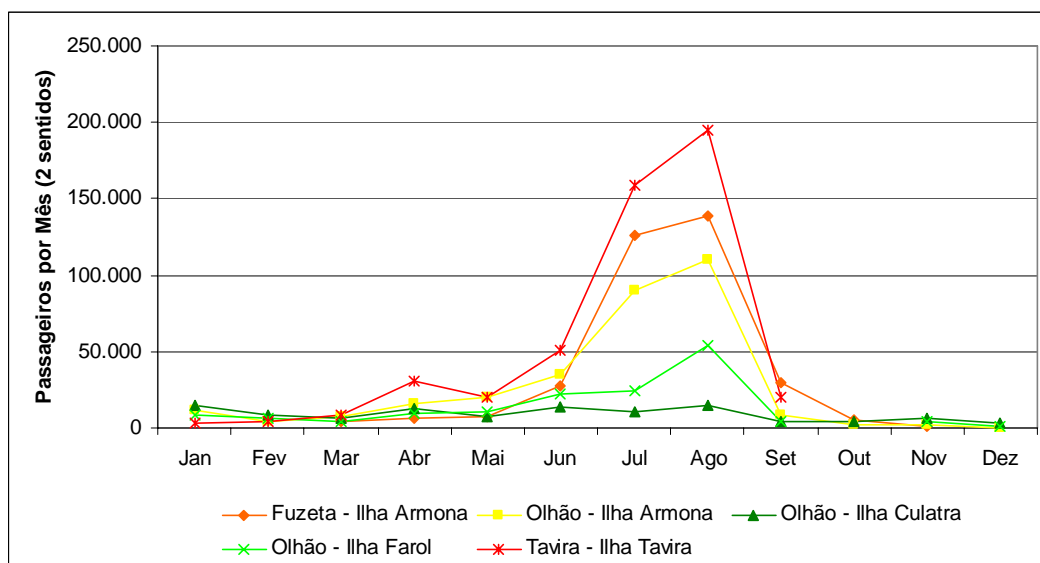
Importa referir, relativamente à evolução do número de passageiros transportados, que de 2001 para 2002 houve uma redução de aproximadamente 3%, devido essencialmente às ligações para

a Ilha da Armona. Note-se que entre 1995 e 2001 o número de passageiros transportados foi aumentando, com taxa de crescimento médio anual de 3% (aproximadamente 1,23 milhões de passageiros em 1995 e 1,50 milhões de passageiros em 2001). Os dados existentes relativamente aos 3 trimestres iniciais de 2003 indiciam que o número de passageiros transportados para a Ilha da Armona teve um aumento significativo, relativamente a 2002.

Gráfico 7 - Evolução do tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas



Relativamente à sazonalidade importa referir que em 2002, aproximadamente 66% dos passageiros no total das ligações foram transportados em Julho (29%) e Agosto (37%). De facto, em três ligações o número de passageiros transportados no mês mais forte chega a ser mais de 50 vezes superior ao que se verifica no mês mais fraco (Olhão – Ilha da Armona; Fuzeta – Ilha da Armona; Tavira – Ilha de Tavira). A ligação que apresenta uma maior estabilidade no número de passageiros transportados é entre Olhão e a Ilha da Culatra. Note-se que algumas ligações só se efectuam durante os meses de Verão (ligações de Faro).

Gráfico 8 - Tráfego nas principais ligações fluviais com as ilhas em 2002 - Sazonalidade


A ligação entre Vila Real de Santo António e Ayamonte transportou em 2002 aproximadamente 200 mil passageiros e 5 mil veículos, valores que se têm relativamente mantido desde 1997. Note-se que em 1991, antes da construção da Ponte sobre o Guadiana, foram transportados aproximadamente 1,4 milhões de passageiros e 135 mil veículos.

4. SECTOR AÉREO

As principais infra-estruturas aeroportuárias da Região do Algarve são o Aeroporto de Faro e o Aeródromo de Portimão. O aeroporto de Faro constitui um dos principais pilares de suporte à economia da região. É o segundo maior aeroporto nacional em termos de passageiros transportados, representando 23,4% do total de passageiros transportados nos aeroportos portugueses.

O Aeroporto Internacional de Faro, que se localiza a 4 km para Sudoeste da cidade de Faro, tem uma pista dimensionada para aeronaves com peso máximo à decolagem superior a 350 ton e uma capacidade, em 2001, de 22 aeronaves/hora. O terminal de passageiros, em 2001, tinha uma capacidade de 3.000 pass./hora. O terminal de mercadorias possuía em 2000 uma capacidade de movimentação de 12 ton/ dia (em 1996 a capacidade era de 5 ton/ dia).

O movimento registado no Aeroporto de Faro, em 2002, foi de 4,73 milhões de passageiros e de 31.294 aeronaves, o que representa crescimentos médios anuais de 3,9% e de 3,0% respectivamente. Note-se, no entanto, que entre Janeiro e Novembro de 2003 o movimento foi de 4,48 milhões de passageiros e de 30.512 aeronaves, o que revela decréscimos, face ao mesmo período de 2002, de 1,2% e de 1,7% respectivamente.

Gráfico 9 - Evolução do Tráfego de Passageiros no Aeroporto de Faro (1993 a 2002)

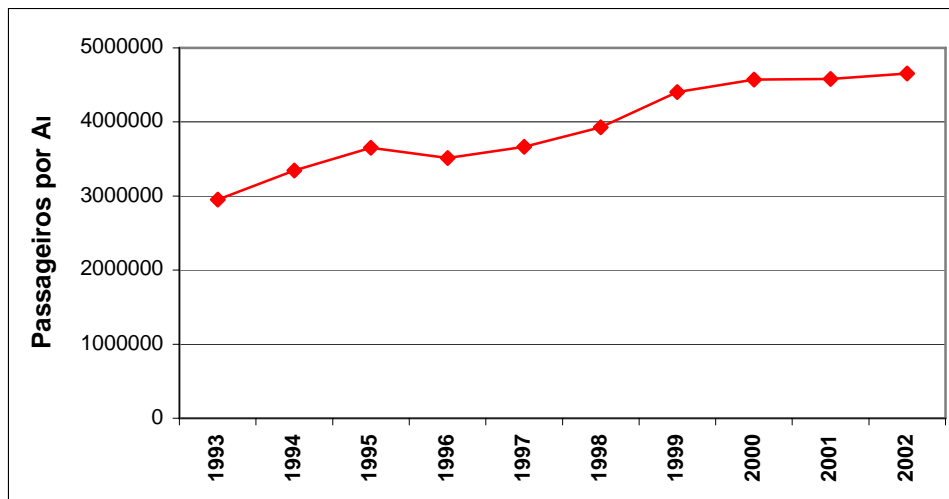
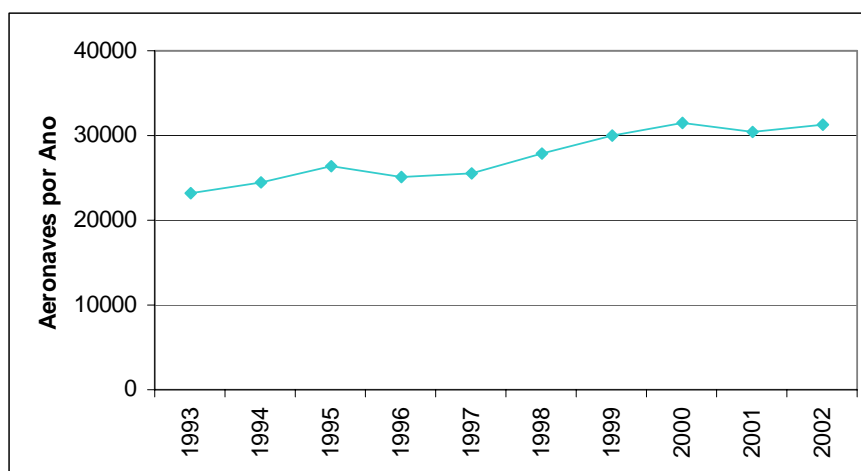
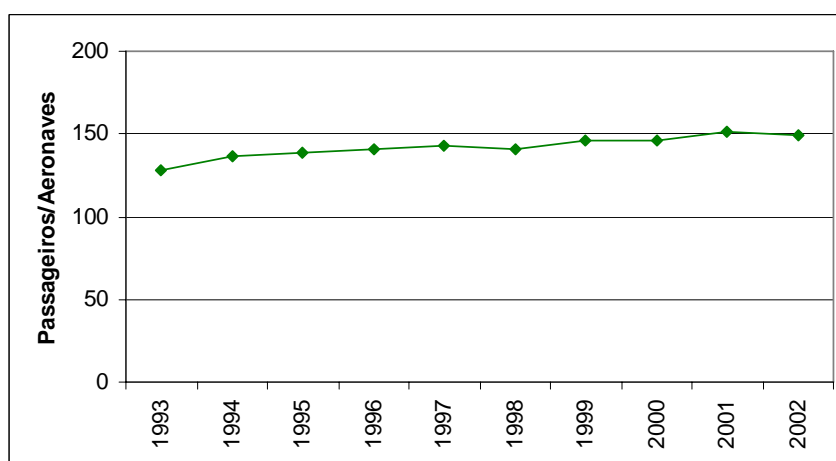


Gráfico 10 - Evolução do Tráfego de Aeronaves no Aeroporto de Faro (1993 a 2002)


Desde 1993 têm-se verificado um crescimento da ocupação média das aeronaves. De facto, de 1993 até 2002 a ocupação média passou de 128 para 149 passageiros/aeronave (crescimento acumulado de aproximadamente 16%).

Gráfico 11 - Evolução da Ocupação Médias das Aeronaves no Aeroporto de Faro (1993 a 2002)


O movimento de carga no Aeroporto de Faro não tem uma expressão significativa. Em 2002 foram movimentadas 1,6 mil toneladas, o que representa apenas 1,2% da carga total movimentada nos aeroportos portugueses e indicia elevadas reservas de capacidade, em termos médios anuais. Relativamente a 1998, ano em que foram movimentados 2,3 mil toneladas, verificou-se uma redução de 28%, tendência que está em linha com o que se passa nos principais aeroportos portugueses. Contudo, nos meses de Janeiro a Novembro de 2003 o movimento foi de 1,68 mil toneladas, o que revela um acréscimo, face ao mesmo período de 2002, de 9,7%.

O tráfego internacional possui uma elevada importância no mercado deste aeroporto, representando em 2002 92% dos voos e 93% dos passageiros. O tráfego internacional é ainda maioritariamente não regular. Em 2002, 59% dos passageiros foram transportados em voos não regulares (52% dos aviões). Note-se, no entanto, que se tem verificado um aumento da procura em voos regulares. De facto em 2000 este tipo de voos representava transportava 72% dos

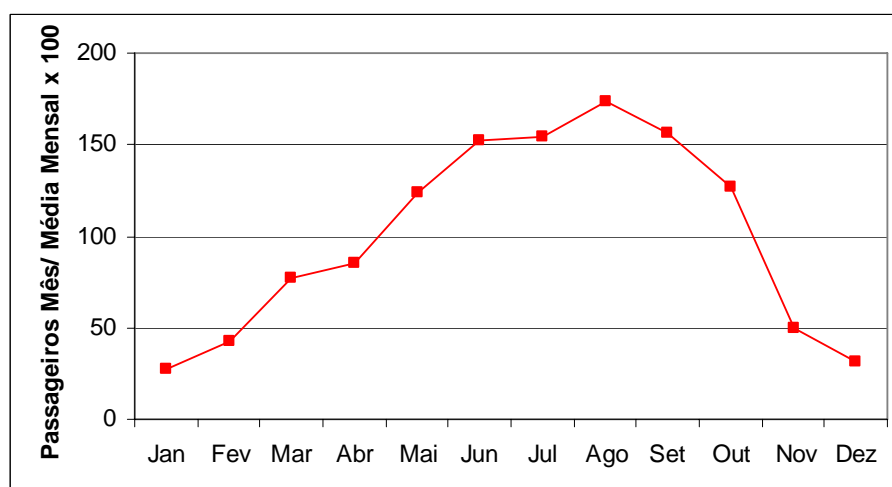
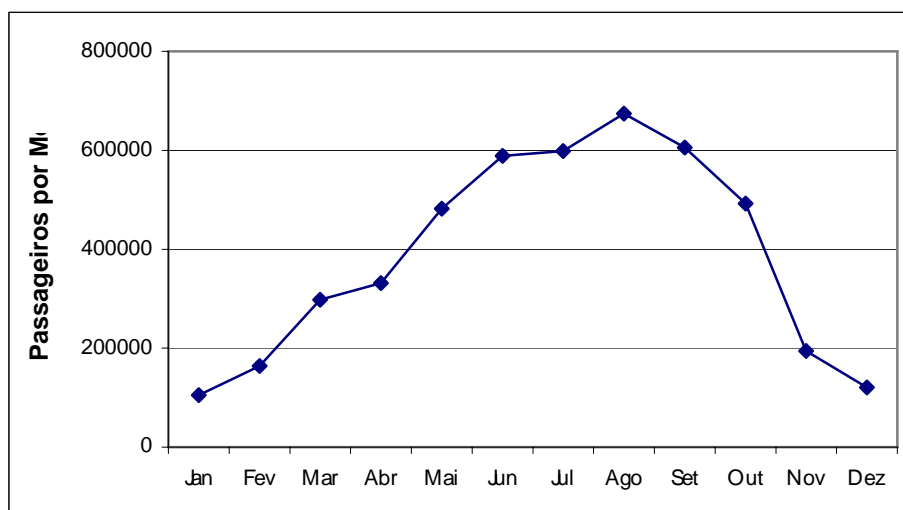
passageiros e 66% dos movimentos de aviões. Este aumento dos voos regulares indicia uma consolidação da procura.

No que respeita ao tráfego doméstico merece referência o facto de desde 2000 se ter vindo a verificar um decréscimo do número de passageiros (265 mil passageiros em 2000 e 232 mil passageiros em 2002).

No que se refere à nacionalidade dos passageiros, há a destacar que, em 2002, 54% eram de nacionalidade inglesa, 17% alemã, 9% holandesa, 6% irlandesa e 5% portuguesa.

O Aeroporto de Faro, à semelhança de outras infra-estruturas de transportes da região, apresenta uma sazonalidade de procura muito marcada. Em 2002, no mês com maior movimento (Agosto) realizou-se 14,4% do movimento anual de passageiros, enquanto que no mês com menor movimento (Janeiro) realizou-se 2,4% (ou seja um valor 6 vezes inferior ao valor máximo verificado; note-se que por exemplo no Aeroporto de Lisboa esta relação é inferior a 2).

Gráfico 12 - Tráfego no Aeroporto de Faro em 2002 - Sazonalidade



Releva-se que a capacidade horária da infra-estrutura, em termos de passageiros e de aeronaves, foi pontualmente ultrapassada por diversas vezes em 2002, indiciando necessidades de investimento continuado em capacidade.

O Aeródromo de Portimão em 2002 teve um movimento de 7.419 passageiros o que apesar de ser muito reduzido, quando comparado com o movimento do Aeroporto de Faro, revela um crescimento acumulado desde 1998 de 327%. Os passageiros no Aeródromo de Portimão são predominantemente de pequenas aeronaves privadas (92% dos passageiros).

5. MOBILIDADE INTER-REGIONAL E BACIAS DE EMPREGO

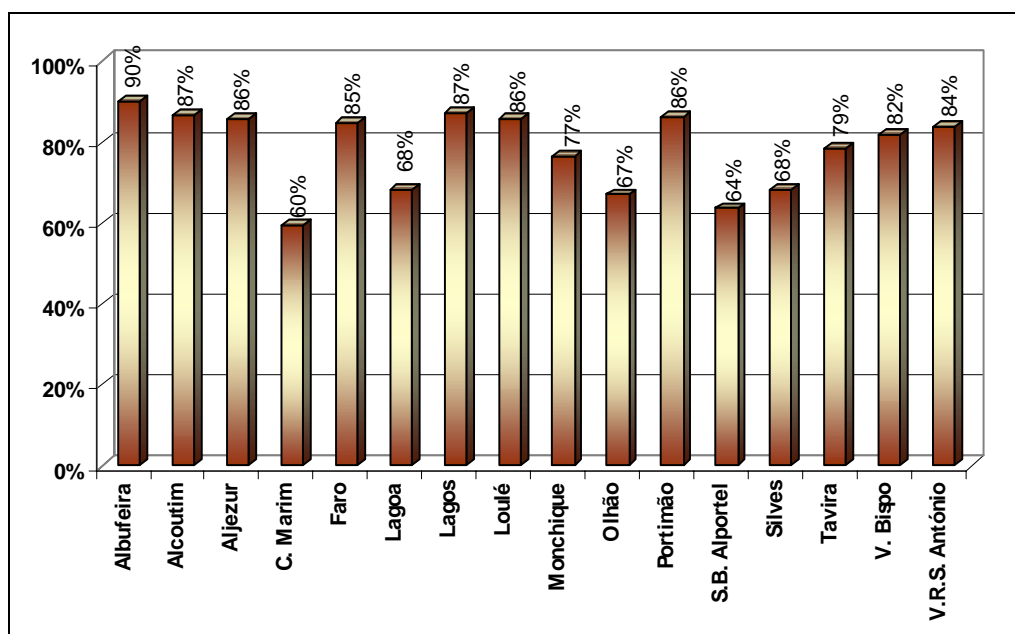
METODOLOGIA UTILIZADA

Esta análise foi realizada com base nos dados do Quadro 6.40 do Censos 2001, no que diz respeito às deslocações das pessoas activas residentes em cada um dos 16 concelhos da região do Algarve. A metodologia utilizada para encontrar as bacias de emprego foi adaptada duma publicação¹ do INE, onde se chega às bacias de emprego de Portugal continental para 1991.

MOBILIDADE INTRA-CONCELHIA

Na região do Algarve as deslocações pendulares dentro do concelho de residência são predominantes. Com efeito, e à excepção de cinco concelhos, pelo menos 75% das viagens pendulares são intra-concelhias.

Gráfico 13 – Percentagem de Deslocações Pendulares Intra-concelhias

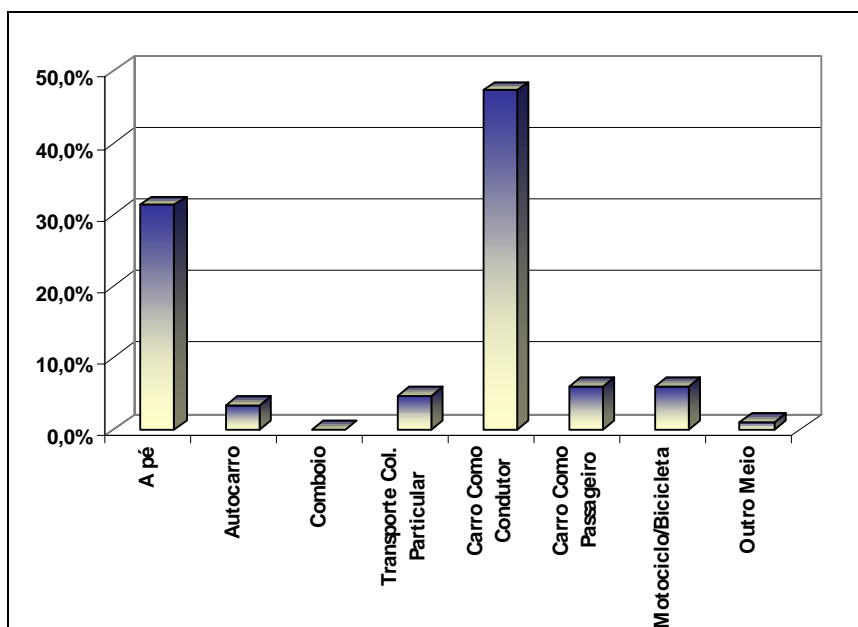


O modo de transporte mais usado nestas deslocações é o automóvel, como condutor, seguido pelo “andar a pé”. As viagens em comboio não têm qualquer expressão observando-se a média

¹ Pereira, António Eduardo – “Bacias de Emprego em Portugal Continental” in Revista de Estatística, 1º QUAD 1997, N.º.4; Lisboa; pp.21

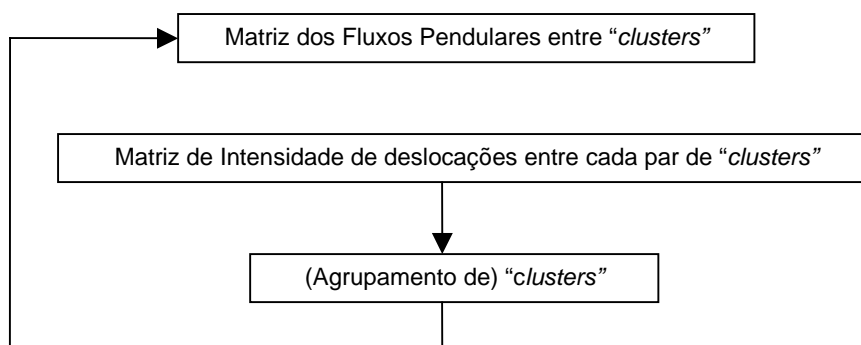
da região, havendo apenas três concelhos com valores superiores a 5% - Olhão (5,1%), Tavira (7,7%) e Vila Real de Santo António (5,8%).

Gráfico 14 – Modos Utilizados nas Deslocações Intra-concelhias



BACIAS DE EMPREGO

Excluídas as viagens feitas dentro do próprio concelho, foram determinadas as principais bacias de emprego da região seguindo uma metodologia que quantifica a intensidade da ligação entre todos os “clusters” (originalmente concelhos), dois a dois. O par que apresentar a intensidade mais alta é agrgado, formando um novo “cluster”, conforme se apresenta no esquema seguinte.



A intensidade da ligação entre dois pontos foi calculada através da fórmula seguinte:

$$\text{Intensidade Ligação}_{A,B} = \frac{\text{Fluxos Pendulares entre A e B}}{\text{Pop. Res. emp. de A} + \text{Pop. Res. Emp. de B}}$$

Como resultado obtiveram-se duas bacias de emprego principais, conforme se ilustra na figura abaixo. Note-se que estas duas áreas não são estanques, mas as ligações com maior intensidade total são feitas no seu interior.

Através do cálculo da diferença entre entradas e saídas em cada concelho é possível definir os centros de atracção e repulsão, conforme esse valor é positivo ou negativo, respectivamente.

Figura 5 – Bacias de emprego da região Algarve



Uma vez que o critério de paragem para a agregação dos concelhos é subjectivo, apresentamos de seguida a ordem pela qual as bacias se foram formando:

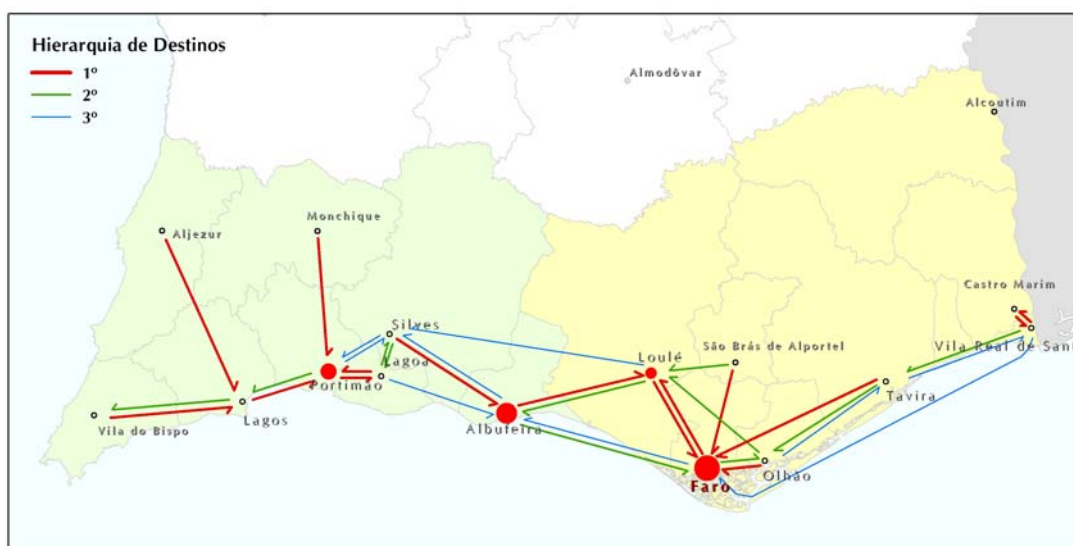
- 1- Faro - Olhão
- 2- Castro Marim - Vila Real de Santo António
- 3- Portimão - Lagoa
- 4- Albufeira - Silves
- 5- Faro - Olhão - Loulé
- 6- Vila do Bispo - Lagos
- 7- Albufeira - Silves - Portimão - Lagoa
- 8- Castro Marim - V.R.S. António - Tavira
- 9- Faro - Olhão - Loulé - Castro Marim - V.R.S. António - Tavira
- 10- Faro - Olhão - Loulé - Castro Marim - V.R.S. António - Tavira - S. Brás de Alportel
- 11- Albufeira - Silves - Portimão - Lagoa - Vila do Bispo - Lagos
- 12- Albufeira - Silves - Portimão - Lagoa - Vila do Bispo - Lagos - Monchique
- 13- Albufeira - Silves - Portimão - Lagoa - Vila do Bispo - Lagos - Monchique - Aljezur

14- Faro - Olhão - Loulé - Castro Marim - V.R.S. António - Tavira - S.B. Alportel - Alcoutim

Para além das bacias de emprego é possível fazer outras análises, igualmente com o objectivo de compreender as viagens pendulares da região.

Com as bacias de emprego é possível perceber a intensidade de ligação entre dois pólos. No entanto, nem sempre essa ligação é equivalente nos dois sentidos, quer em termos absolutos, quer em termos de cota de viagens em relação ao total do concelho. Como tal, apresenta-se na figura seguinte os três principais destinos, para cada concelho, desde que representem pelo menos 100 viagens².

Figura 6 – Principais Destinos de cada Concelho



Na figura seguinte estão representadas as principais linhas de desejo entre concelhos. Ficam evidentes os corredores principais destas duas bacias, em termos absolutos: Faro - Olhão, Faro - Loulé, Silves - Albufeira.

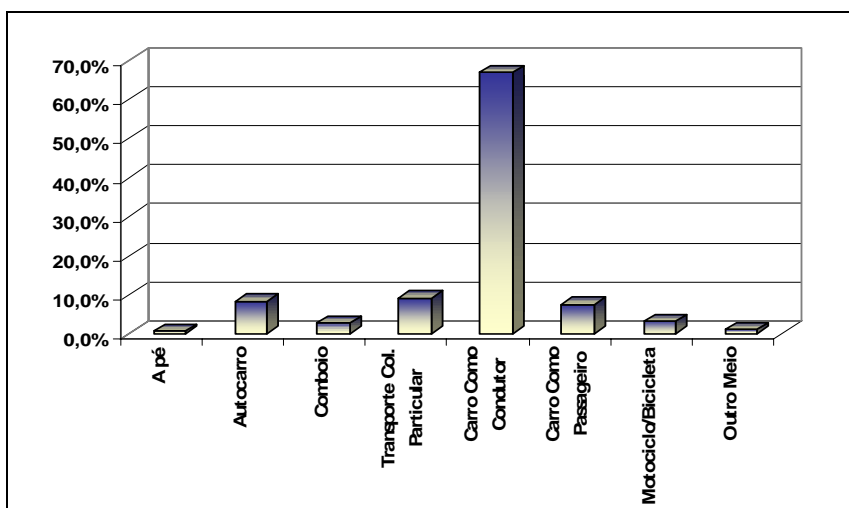
² Estes critérios foram estabelecidos apenas para que o desenho tenha leitura.

Figura 7 – Linhas de Desejo



Como se tem vindo a descrever, Faro, Albufeira, Portimão e Loulé são os pólos de atracção da região. No gráfico seguinte mostra-se a forte primazia das viagens feitas em veículo ligeiro, como condutor.

Gráfico 15 – Modos Utilizados nas Deslocações para os Pólos de Atracção

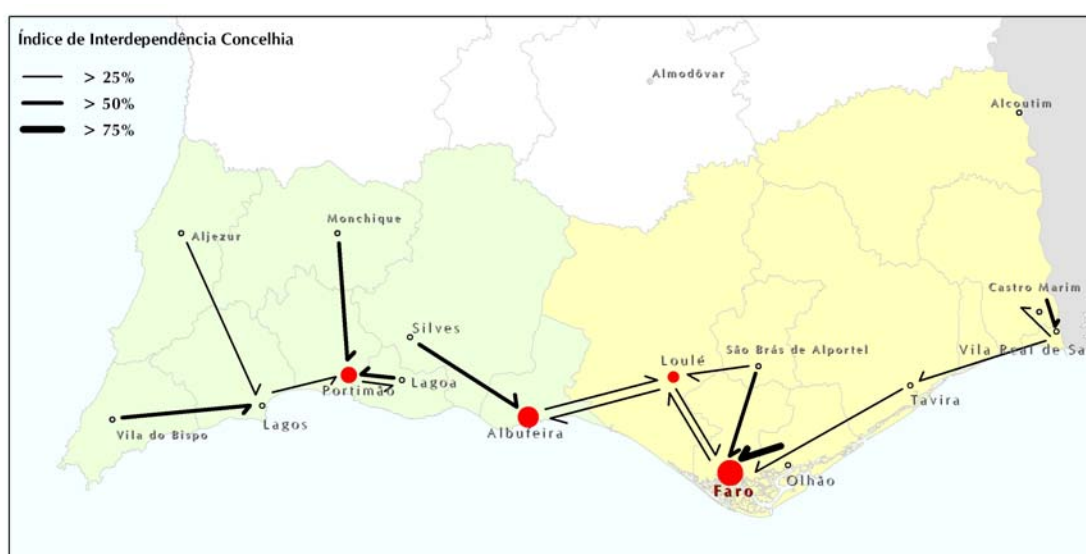


Os dois indicadores seguintes permitem perceber qual a dependência de cada concelho em relação aos concelhos destino das viagens geradas.

Com o índice de interdependência concelhia pretende-se quantificar o peso das viagens do concelho origem para o concelho destino em função do número total de viagens para fora do concelho origem.

$$\text{Índice de Interdependência Concelhia} = \frac{\text{Total activos que saem do Concelho } x \text{ para o Concelho } y}{\text{Total activos que saem do Concelho } x}$$

Figura 8 – Índice de Interdependência Concelhia



Com o índice de geração pretende-se quantificar a cota das viagens para fora do concelho, em função do número total das viagens por ele geradas.

$$\text{Índice de Geração} = \frac{\text{Total activos que saem do Concelho } x}{\text{Total activos no Concelho } x}$$

Figura 9 – Índice de Geração



6. LOGÍSTICA

6.1 ENQUADRAMENTO

A liberalização do comércio e dos mercados de capitais, os avanços tecnológicos e o reforço das estratégias de internacionalização dos segmentos da produção e da distribuição por parte das empresas, suportado na crescente eficiência dos transportes configuram componentes do processo de globalização que tem tido sustentação no desenvolvimento dos serviços logísticos e dos transportes. Neste âmbito, para além da fundamental componente de infra-estrutura nos diversos modos de transporte é necessário contar igualmente com o bom desempenho das actividades de apoio como a armazenagem, as comunicações, a distribuição, os equipamentos complementares, os serviços transitários e alfandegários.

Neste quadro de globalização, que internamente será também marcado pelo processo de alargamento da União Europeia, a instalação de plataformas logísticas na região constitui peça importante para a afirmação da capacidade competitiva do Algarve. O ordenamento da logística e dos parques empresariais configura-se como domínio, que tendo vindo a ser protelado, nomeadamente por razões que terão tido relação com os critérios de hierarquização dos investimentos, a que não serão alheias dificuldades de articulação de interesses, exige acção reforçada e concertada que não só garanta as condições de competitividade regional como igualmente contribuam para a criação de novos dinamismos territoriais.

Num contexto actual de forte concorrência dos territórios na captação de investimentos exógenos com natural influência na criação de emprego e elemento dinamizador da atracção de novos residentes, integrar tal tipo de infra-estruturas e serviços de apoio constitui uma vantagem territorial que igualmente é garante de estímulo empresarial para as organizações aí sedeadas. A facilidade de acesso a serviços logísticos específicos e a redução dos custos de transporte potenciada pela maior facilidade de aceder a uma rede de transportes mais eficiente e articulada são aspectos de particular importância para a fixação e modernização do tecido empresarial.

A oferta de uma plataforma num determinado local, só por si, e enquanto infra-estrutura, não pode constituir garantia de afluxo de procura. Neste aspecto dois domínios devem ser consideradas como críticos do processo global de decisão. Por um lado, a dimensão escolhida tem que ser coerente com a gama e o volume de serviços que se prevejam com o máximo de realismo. As instalações industriais atraídas ou a atrair para determinados locais e a rede de acessibilidades constituem bons referenciais para a definição e estabelecimento dessa dimensão. O outro âmbito tem relação com a capacidade da plataforma se assumir como a alternativa, que sendo geográfica simultaneamente demonstre ser a prestadora dos serviços que os utilizadores prefeririam em termos de localização e do binómio qualidade/preço.

Com um enquadramento mais vasto, importa ter presente a problemática ambiental, que tem vindo a perfilar-se como domínio de crescente preocupação, multiplicando-se nos mais variados domínios as intervenções equacionadas para fornecer resposta às crescentes perturbações, constituindo o sector dos transportes área de particular sensibilidade. Neste sentido, a procura de soluções mais respeitadoras do ambiente têm determinado um conjunto de orientações, em que o apelo à prioridade ao transporte ferroviário merece atenção especial. Sendo previsível que a melhoria das acessibilidades realizadas na rede rodoviária continuem a estimular o transporte de mercadorias, compatibilizar a intensificação esperada dos tráfegos exigirá no futuro alternativas que passam pela integração de critérios de multimodalidade na concepção das operações de

transporte, pelo que é desejável que as soluções a implementar não eliminem antecipadamente o carácter de sustentabilidade que as mesmas devem garantir.

6.2. CARACTERIZAÇÃO

A região do Algarve apresenta uma estrutura produtiva fortemente identificada com a especialização no turismo, cujo crescimento nas últimas quatro décadas, se é certo que deu origem de modo muito profundo à alteração dos padrões de intervenção nos mais variados domínios, com efeito sensível na qualidade e modo de vida da população, inquestionáveis são igualmente as consequências no que relaciona com o esbatimento das actividades antes decisivas para a economia da região não ligadas com o sector terciário, com a pressão sobre parte significativa das áreas urbanas no litoral e também na sobre utilização de equipamentos normalmente não dimensionadas para picos de procura muito acima das necessidades dos residentes.

O desenvolvimento da fileira do turismo, no que em concreto se relaciona com o domínio das infraestruturas produtivas, justifica um conjunto concertado de actuações no domínio do ordenamento, da qualificação dos espaços de localização para actividades industriais, da distribuição e logística e do reforço de factores de competitividade das empresas instaladas ou que venham a desenvolver actividades na Região.

A observação da realidade na Região do Algarve quanto à situação das Plataformas Logísticas mostra alguns desenvolvimentos face às propostas do PROTAL agora em revisão, em particular no que refere á concretização de estudos de viabilidade, mas do ponto de vista da sua operacionalização os avanços são limitados. No que respeita aos espaços para acolhimento de empresas, a análise denuncia uma situação muito deficitária, continuando a existir infra-estruturas com capacidade de resposta nos concelhos de Olhão e Loulé e mais recentemente em Vila Real de Santo António. Para além destas infra-estruturas, a Região é ainda servida por um centro de apoio à constituição de empresas em Loulé e por um Ninho Empresarial em Faro sob a responsabilidade da ANJE.

As insuficiências resultantes deste nível de oferta, que não tem conseguido corresponder às necessidades da procura, a resposta ao crescente dinamismo empresarial tem-se materializado através da instalação de empresas ao longo das principais vias de comunicação da Região, na procura de proximidade ao cliente. O recurso a este tipo de modelo de ocupação económica do espaço, que em paralelo acompanha a expansão urbana nas áreas litorais, tem constituído uma solução não articulada e normalmente geradora de conflitos com os usos de solos, com desvantagens associadas a menor eficiência e conseqüente compromisso nos padrões de competitividade do tecido empresarial.

No domínio do ordenamento do território, por sua vez, tal solução marcada por actuações isoladas respeitando apenas a interesses particulares, impediu a constituição de uma base de partida sólida para que a Região pudesse reunir e consolidar um conjunto de espaços dotados dos equipamentos fundamentais para a promoção regional de um sistema produtivo competitivo. No mesmo sentido inibidor de acção têm-se revelado as características do movimento de mercadorias no Algarve, que face a um volume insuficiente e à grande variedade de matérias a movimentar de e para a Região, não tem suscitado o interesse na criação de zonas de concentração.

A análise ao movimento de mercadorias no Algarve mostra, independentemente do tipo de tráfego, a forte dependência do transporte rodoviário.

A observação dos valores da carga movimentada no Aeroporto de Faro permite concluir que a sua importância além de ser bastante reduzida relativamente aos restantes aeroportos do continente tem vindo sistematicamente a reduzir-se. A carga movimentada anualmente rondava no início da década as 2 mil toneladas quando dois anos depois pouco passava das 1600 toneladas, o que demonstra bem a reduzida quota de mercado deste sector, correspondendo a cerca de 2% do total de mercadorias transportadas por via aérea no Continente³.

Situação análoga ocorre com o transporte ferroviário, sendo bem patentes as deficientes condições da infra-estrutura ferroviária – Linha do Algarve. Se a desactivação da ligação ferroviária entre Ayamonte e Huelva inviabiliza a ligação à rede ferroviária espanhola por sul, impedindo a movimentação de carga com o mercado exterior, a gestão da exploração da linha envolve fortes limitações associadas à capacidade e à velocidade resultantes da circulação em via única a que acresce um traçado que dificulta as ligações internas o longo do litoral algarvio pela circunstância das principais estações se encontrarem distanciadas dos respectivos centros. Para além destas condicionantes, e em relação à circulação da carga interna a situação agrava-se pelo facto de apenas existirem condições de embarque e desembarque de mercadorias em três locais, Faro, Loulé e Tavira.

Quanto ao transporte marítimo, das duas infra-estruturas portuárias existentes, Portimão e Faro, apenas esta se encontra vocacionada para o tráfego de mercadorias. Todavia, a sua localização e completa desarticulação com qualquer dos restantes modos terrestres, continuam a determinar uma importância muito rudimentar, que limita seriamente o papel deste modo de transporte na região e não acompanha as orientações europeias em matéria de transportes de mercadorias constantes do Livro Branco – ‘A Política Europeia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções’.

Face às limitações identificadas, não é de estranhar que o transporte internacional de mercadorias seja sobretudo concretizado por modo rodoviário, a que se junta a circunstância de existir uma desconcentração de cargas em toda a Região, o que confere a este modo vantagens acrescidas por via da sua melhor adequação à distribuição geográfica disseminada da procura, face às características de versatilidade, regularidade e de capacidade de resposta no curto prazo⁴.

A observação sobre os valores do Quadro I confirma que o tráfego de mercadorias intra-comunitário no Algarve se encontra fortemente subordinado ao transporte rodoviário representando, quer as importações quer as exportações, pesos da ordem dos 93% do total da carga movimentada entre a Região e os países da Comunidade Europeia. Uma análise de maior pormenor sobre este tráfego, e igualmente para qualquer dos tipos de carga, entrada ou saída, deixa perceber que em larga maioria a relação comercial se processa com Espanha, com mais de 90% da carga movimentada, seguindo-se em termos de proveniência, França (5%) e Alemanha (2%).

Um outro facto que o quadro em observação permite evidenciar tem a ver com o fortalecimento das relações comerciais com a União Europeia, verificando-se que nos últimos cinco anos com

³ Informação recolhida em www.ana-aeroportos.pt.

⁴ “O Sector dos Transportes na Região do Algarve – Diagnóstico e Propostas”, Silva, F. e Caetano, S. 1999”.

informação publicada o volume total de tráfego quase duplica, comportamento idêntico ao observado para a componente rodoviária, que cresce a um ritmo ligeiramente superior, o que na prática traduz a perda de importância que os restantes modos de transporte vêm manifestando, com particular evidência para o aéreo.

Os dados do comércio de mercadorias do Algarve com a União Europeia indicam que as entradas e saídas têm vindo progressivamente a desequilibrar-se, partindo de uma situação em que havia ligeira preponderância das saídas sobre as entradas de mercadorias, para posições em que taxa de cobertura revela a crescente dependência da Região face à UE-15, porém, com indicação de inversão da tendência de decréscimo no último ano observado-2002.

O conjunto das observações produzidas sobre o comércio intra-comunitário da Região do Algarve permite concluir que o crescimento das trocas tem vindo a acentuar-se entre 1998 e 2002, tendo o volume de mercadorias transportadas aumentado 184%, com a larga maioria dos tráfegos suportados pela rodovia e prevalência crescente das importações.

Quadro I - Tráfego de Mercadorias Intra-Comunitário no Algarve, por Modo de Transporte

unidade: ton

Modo de Transporte	1998	1999	2000	2001	2002	Quota 2002 %
Rodoviário	266.033	290.127	354.098	411.353	512.214	93,3
. Entradas	117.093	142.394	178.132	250.208	288.941	93,5
. Saídas	148.940	147.733	175.966	161.145	223.273	93,0
Marítimo	26.951	19.959	22.954	34.879	19.459	3,5
. Entradas	23.243	19.094	22.697	34.814	19.459	6,3
. Saídas	3.708	865	257	65	-	-
Aéreo	766	5.825	4.199	643	443	0,1
. Entradas	186	57	87	226	260	0,1
. Saídas	580	5.768	4.112	417	183	0,1
Outros (a)	4.999	1.080	1.256	1.011	16.857	3,1
. Entradas	4.998	1.080	1.256	986	258	0,1
. Saídas	1	0	-	25	16.599	6,9
Total	298.749	316.991	382.507	447.887	548.973	-
. Entradas	145.520	162.625	202.172	286.235	308.918	-
. Saídas	153.229	154.366	180.335	161.652	240.055	-
Taxa de Cobertura	1,05	0,95	0,89	0,56	0,78	-

(a) Inclui transporte ferroviário, remessas postais, instalações fixas de transporte e propulsão própria.

Fonte: INE-Estatísticas dos Transportes e Comunicações

Os fluxos comerciais internos, de natureza intra e inter-regional, analisados com base em informação disponibilizada pelo INE através das estatísticas dos transportes, embora revelando apenas a parte das quantidades movimentadas que não incluem os veículos pesados com peso

bruto inferior a 3500 kg⁵ ainda assim, e para a caracterização em consideração, o conjunto de dados disponibilizados permitem descrever com um grau aceitável o comércio interno com relação com a Região.

Os dados que constam no Quadro II, em quantidades transportadas, apresentam-se desagregados pelos principais grupos de mercadorias⁶, e respeitam apenas ao modo rodoviário, que à semelhança do observado anteriormente para o comércio intra-comunitário é igualmente largamente preponderante nas movimentações internas.

A análise da importância relativa do comércio intra e inter-regional na Região do Algarve, evidencia uma supremacia da ordem dos 50% das cargas movimentadas apenas no interior da região. Por outro lado, uma observação mais desagregada por grupos de mercadorias mostra que o tráfego de mais longa distância, que atravessa as fronteiras regionais, é mais significativo para a generalidade dos tipos de cargas movimentadas, excepto para os “materiais de construção” e para os “minerais não metálicos”.

Quadro II - Tráfego Inter e Intra-Regional no Algarve 2002 (Transporte Rodoviário de Mercadorias)

Grupos de mercadorias (NST/R) (a)	Inter-Regional			Intra-Regional		
	Valor (10 ³ ton)	Quotas (%)		Valor (10 ³ ton)	Quotas (%)	
		Continente	Grupo		Continente	Grupo
2 Batatas, Legumes e Frutos Frescos	24	5	1	13	2	s/s
4 Madeira e Cortiça	153	8	5	14	1	s/s
6 Produtos Alimentares e Forragens	408	5	14	71	1	2
13 Produtos Metalúrgicos	98	3	3	25	2	1
14 Cimentos e Mat. de Construção	489	7	17	1.644	10	39
15 Minerais não Metálicos	821	10	29	2.461	7	58
18 Produtos Químicos	69	2	2	4	s/s	s/s
19 Celulose e Desperdícios	13	12	s/s	0	s/s	s/s
20 Veículos, Material de Transporte	69	3	2	6	s/s	s/s
21 Artigos Metálicos	16	2	1	s/s	s/s	s/s
22 Vidros e Produtos Cerâmicos	16	2	1	s/s	s/s	s/s
23 Art. Manufactur. Couro, Têxt., Papel,	53	2	2	s/s	s/s	s/s
24 Artigos Diversos	106	3	4	11	s/s	s/s
TOTAL	2.852	6	-	4.259	5	-

(a) - Elementos retirados do parque por conta outrém.

s/s - Valor sem significado face à unidade de medida considerada.

Fonte: INE-Estatísticas dos Transportes e Comunicações

⁵ Esta limitação decorre do processo de recolha por amostragem utilizado pelo INE para apuramento de informação sobre mercadorias transportadas por via rodoviária. O suporte deste apuramento é o Inquérito aos Transportes Rodoviários de Mercadorias (ITRM) cujo universo exclui este tipo de veículos destinados ao transporte de mercadorias.

⁶ Existem 24 grupos de mercadorias que é usual encontrar-se nas estatísticas da especialidade, resultando da agregação das posições da “Nomenclatura Uniforme das Mercadorias para as Estatísticas de Transportes – NST/R”.

A comparticipação da Região no total do tráfego gerado entre as diferentes regiões do continente expressa-se por um valor relativamente modesto (6%) compreensível se for tido em consideração que o Algarve é reconhecidamente uma região de serviços, em que o seu principal produto de exportação – turismo – não se integra na análise do comércio inter-regional baseado nas mercadorias. As duas participações mais significativas do Algarve verificam-se nos “materiais não metálicos” (10%) e nas “celuloses e desperdícios” (12%), observando-se na 1ª das situações que predominam as matérias descarregadas, enquanto na 2ª o movimento é exclusivamente de saída da Região.

Quando a análise incide apenas sobre as movimentações de carga no interior da Região, é compreensível a ainda mais escassa quota no total das mercadorias movimentadas internamente nas cinco regiões (NUTS II) do continente (5%), ocorrendo os dois valores mais significativos nos grupos “materiais de construção” (12%) e “minerais não metálicos” (7%), justificável face a algum dinamismo que o sector da construção civil apresenta na Região. Neste mesmo sentido se entendem as quotas dos mesmos grupos de mercadorias, 58% e 39%, respectivamente, no conjunto do tráfego gerado no interior da Região. De forma semelhante se observa o comportamento do comércio interregional de mercadorias, em que os mesmos grupos de mercadorias se salientam como os mais importantes com participações de 29% e 17%, evidenciando-se ainda o agregado dos “produtos alimentares e forragens” com 14% do total dos produtos movimentados entre as diferentes regiões do continente.

No sentido do aprofundamento da análise do comércio interno, e continuando as observações a recair sobre os principais grupos de mercadorias, foram construídos os indicadores constantes do Quadro III.

Quadro III - Indicadores de Tráfego Inter e Intra-regional no Algarve 2002 (Transporte Rodoviário de Mercadorias)

Grupos de mercadorias (NST/R) (a)	Saldo (10 ³ ton)	Taxa de Cobertura (%)	Grau de Abertura (%)	Inter-Regional / Intra-Regional (%)
2 Batatas, Legumes e Frutos Frescos	16	521	90	181
4 Madeira e Cortiça	11	115	531	1.061
6 Produtos Alimentares e Forragens	-331	10	288	576
13 Produtos Metalúrgicos	-92	3	199	399
14 Cimentos e Mat. de Construção	-287	26	15	30
15 Minerais não Metálicos	-570	18	17	33
18 Produtos Químicos	-69	0	839	1.678
19 Celulose e Desperdícios	13	nc	nc	nc
20 Veículos, Material de Transporte	-34	34	561	1.123
21 Artigos Metálicos	-16	0	nc	nc
22 Vidros e Produtos Cerâmicos	-16	0	nc	nc
23 Art. Manufactur. Couro, Têxt., Papel,	-18	50	nc	nc
24 Artigos Diversos	57	337	490	979
MÉDIA	-	-	337	-

(a) - Elementos retirados do parque por conta outrém.

nc - Valor não calculado.

Fonte: NE-Estatísticas dos Transportes e Comunicações

Os saldos do comércio inter-regional mostram que a Região do Algarve é deficitária na maior parte dos grupos de mercadorias considerados mais importantes, 9 contra 4 em que se verificam excedentes. Importa todavia esclarecer que uma parte destes excedentes acontece em grupos de mercadorias em que o comércio inter-regional é muito pouco expressivo. Em consequência pode afirmar-se, ponderando simultaneamente quer a taxa de cobertura⁷ quer o montante absoluto dos saldos, que o Algarve só exporta em termos líquidos, e mesmo assim com importância reduzida, em quatro grupos de mercadorias: “artigos diversos” com quase 6 dezenas de toneladas excedentárias, seguido de “batatas, legumes e frutos secos” (16), “celulose e desperdícios”(13) e “madeira e cortiças”(11). No ano em observação e do lado dos défices, verifica-se a ausência de exportações nos “Produtos Químicos”, “Artigos Metálicos” e “Vidros e Produtos Cerâmicos” a que se juntam taxas de cobertura muito reduzidas em “Produtos Metalúrgicos” e “Minerais não Metálicos”.

Centrando a análise no grau de abertura⁸ constata-se que a Região do Algarve manifesta uma maior abertura ao comércio inter-regional, o que é revelado através do valor médio do indicador⁹.

Contrariando o valor para o global da Região, verifica-se que os grupos “Cimentos e Materiais de Construção” e “Minerais não Metálicos” registam um maior grau de auto-suficiência sendo o tráfego dessas mercadorias sobretudo de natureza intra-regional.

Analizadas as duas grandes componentes do tráfego de mercadorias – o interno e o intracomunitário – e constatado em qualquer deles a participação maioritária do modo rodoviário, importa ainda examinar uma situação muito particular na Região Algarvia, e que se prende com o transporte de combustíveis por estrada, que tendo uma componente de logística de abastecimento envolve também questões de segurança, pelo atravessamento de áreas urbanas densamente povoadas com riscos evidentes para condutores e de habitantes.

Em particular a questão do abastecimento de combustível do Aeroporto e toda a logística com ela envolvida, constitui uma problemática de especial sensibilidade para toda a região algarvia, sendo incontornável que perante uma infra-estrutura de importância estratégica no desenvolvimento da Região, há que acautelar um processo eficiente e seguro que contemple as suas condições de armazenamento e de transporte.

Na actualidade, o combustível depois de chegar por via marítima ao porto de Faro, a respectiva tancagem é feita em depósitos numa área em fase de crescente urbanização, e posteriormente, com suporte na rodovia, é então direccionado para armazenagem no Aeroporto através de camiões cisterna. Para um volume de passageiros da ordem dos actuais 4,7 milhões anuais, recorre-se no pico da procura a cerca de três dezenas daquelas unidades, por dia, para o transporte do *jet-fuel*.

⁷ Taxa de cobertura – exportações inter-regionais em proporção das respectivas importações.

⁸ Grau de Abertura – percentagem de tráfego inter-regional com origem destino à região, calculado através da média simples das exportações e importações inter-regionais, em proporção do comércio intra-regional.

⁹ Grau de Abertura Médio da Região - média aritmética simples dos indicadores homólogos por grupos de mercadorias.

A situação apresenta-se desajustada não apenas porque são notórios os perigos em que se incorre ao longo de todo o ciclo de abastecimento, determinado pelo convívio próximo com o tráfego normal em áreas normalmente saturadas e com preenchimento residencial, mas igualmente pela incompatibilidade entre crescimento das necessidades do aeroporto e restrições no transporte marítimo. Neste domínio são constrangimentos sentidos a incapacidade do porto de Faro e a sua localização em área ambientalmente protegida bem como o aumento exigível da capacidade de tancagem que coloca riscos acrescidos à zona habitacional onde se localiza.

6.3. DIAGNÓSTICO

Nos últimos anos a Região do Algarve tem vindo a registar um aumento significativo do volume de mercadorias movimentadas, com uma taxa de crescimento média anual que ronda os 17% no quinquénio 1998-2002, a que não será estranho o aumento da população residente e o número expressivo de visitantes que procuram a região, com particular significado nos meses de Verão.

Perante o desenvolvimento do comércio interno e intra-comunitário, e neste com relações de trocas muito fortes com Espanha (em 2002 o tráfego com Espanha representou quase 90% do total movimentado com o exterior), coloca-se como assunto a merecer atenção especial, a criação de áreas de logística. A necessidade de encarar as plataformas logísticas como infra-estruturas fundamentais para assegurar às pequenas e médias empresas de transporte rodoviário de mercadorias que operam na região condições eficientes de operação, constitui na actualidade um imperativo que se considera da maior importância para o melhor desenvolvimento da actividade empresarial na Região.

Em reforço desta apreciação importa acrescentar que o Estudo Estratégico para a Rede Nacional das Plataformas Logísticas em Portugal¹⁰, da responsabilidade da Direcção Geral dos Transportes Terrestres e elaborado pelo grupo Halcrow Fox, identificou o Algarve como área potencial onde poderia ser desenvolvida uma plataforma logística de 2º nível. Nesse mesmo estudo o diagnóstico feito aos terminais públicos existentes na Região do Algarve aponta para infra-estruturas com baixo grau de serviço e privadas de qualquer tipo de funções logísticas, com ausência de serviços de apoio ao nível da armazenagem, distribuição e mesmo de informação relacionada. Tais limitações por parte da oferta em convivência com a necessidade detectada de a Região apresentar uma procura interessante de serviços de apoio a plataformas logísticas para o comércio de distribuição local, justificam as potencialidades da região e contrariam opiniões adversas que se sustentam na escassa dimensão populacional e no baixo grau de desenvolvimento da indústria.

Para além das razões já apontadas, e ainda que as condições das infra-estruturas rodoviárias que ligam a região ao seu exterior pudessem justificar maior número de movimentos, a realidade imposta pelas leis do trabalho em associação com as distâncias aos principais centros geradores ou destinatários de carga, no mínimo a rondarem as duas centenas de quilómetros, a que acresce a circunstância da procura apresentar forte sazonalidade, impõe aos operadores a procura de soluções alternativas. Estas poderão passar pela criação dos seus próprios armazéns em áreas que reúnam condições logísticas adequadas, que passam obrigatoriamente por espaços

¹⁰ Plano da Rede Nacional de Plataformas Logísticas, Halcrow Fox, Relatório da 1ª Fase (Junho/ 2000), Relatório da 2ª Fase (Setembro/ 2000) e Relatório Final (Abril/ 2001).

localizados nas proximidades de eixos viários importantes e dotados de serviços complementares e de meios técnicos de apoio.

Tendo presente que “a Logística é hoje conceptualmente assumida como o Processo Estratégico (porque acrescenta valor, permite diferenciação, cria vantagem competitiva, aumenta a produtividade e rentabiliza a organização) de planeamento, implementação e controlo dos fluxos materiais/produtos, serviços e informação relacionada, desde o ponto de origem ao de consumo, de acordo com as necessidades dos elementos a serem servidos pelo sistema logístico em causa”¹¹ é importante reconhecer que a localização das plataformas que lhe dão substância infraestrutural envolve papel determinante no sucesso da sua implementação.

O Plano Regional de Ordenamento do Território do Algarve – PROTAL – agora em revisão, estabeleceu as linhas orientadoras e normas de ocupação, uso e transformação do solo, tendo as áreas de concentração industrial nele definidas considerado espaços com dimensão adequada e localização com os requisitos necessários à instalação concentrada de indústrias, entrepostos comerciais e infra-estruturas relacionadas. Em conformidade com vocações e potencialidades existentes foram definidas, para efeito de (re)localização ou desenvolvimento de estabelecimentos industriais, quatro áreas de concentração industrial de interesse para a região, a situar preferencialmente nas áreas de influência de Tunes, Loulé, S. Brás de Alportel e Castro Marim.

Previu-se na altura que a localização concreta das referidas áreas seria posteriormente determinada no Plano Director Municipal dos respectivos municípios³.

De então até ao momento actual foram concretizados alguns passos relativamente a alguns destes processos, no decurso da manifestação de intenções com propostas por parte das respectivas autarquias – Castro Marim e Tunes - e incluída uma nova plataforma logística – o Mercado Abastecedor da Região de Faro. O ponto de situação relativamente a cada um desses espaços é o seguinte:

O Centro Empresarial e de Logística de Tunes encontra-se localizado num nó estratégico na convergência do actual IC1, IC4 ER125, ferrovia e futura extensão da A2/ IP1 (já concluída) perspectivando-se que evolua não apenas como plataforma logística, mas também como parque industrial e empresarial. Com a operacionalização desta infra-estrutura antevê-se que a indústria instalada ao longo da ER125 sinta estímulo para aí se realocar, libertando os terrenos para usos residenciais e turísticos mais apropriados.

O Centro Empresarial e de Logística de Tunes corresponde a uma zona de entreposto rodoferroviário. Os terrenos associados, com uma superfície expectável de 137 ha (sendo 90 ha área de construção), são pertença de um número elevado de proprietários de pequenas parcelas, encontrando-se o respectivo levantamento efectuado.

A autarquia de Silves depois de ter aberto concurso para elaboração do estudo estratégico e de viabilidade para a criação/ construção e implementação do Centro, tem em apreciação as propostas, estando prevista a respectiva adjudicação no decurso do 1º mês de 2004, a que se seguirá a elaboração, aprovação e ratificação do Plano de Pormenor.

¹¹ in “Distribuição e Logística na União Europeia” - J. E. Coutinho Duarte - Departamento de Prospectiva e Planeamento do Ministério das Finanças – Lisboa 2003

³ Plataformas Logísticas no Algarve – CCR Algarve (Julho 2001)

O modelo de gestão para o Centro ainda não se encontra definido, embora esteja equacionada a participação da Câmara Municipal de Silves e de capitais privados.

A **Área de Negócios do Sotavento Algarvio** será desenvolvida como um parque industrial/empresarial com serviços de apoio logísticos, funcionando como ponto transfronteiriço que permita responder à procura do lado espanhol.

Depois de elaborado o estudo estratégico e de viabilidade para a construção e implementação de uma Zona Industrial Preferencial, foi posteriormente produzido o respectivo Plano de Pormenor que apresenta uma proposta de implantação com aeródromo e outra sem aeródromo. No início de 2004 encontrando-se em fase de apreciação, a que se seguirá a aprovação e a ratificação.

A Zona Industrial Preferencial contempla uma área de cerca de 100 ha que inclui um espaço para actividades logísticas com 22 ha. Uma parte dos terrenos associados pertence a particulares, que serão alvo de expropriação/ compra durante o ano de 2004.

O modelo de gestão ainda não se encontra definido, embora esteja equacionada uma entidade gestora de capitais públicos, ou de capital misto maioritariamente público envolvendo a autarquia. As câmaras de Alcoutim e de Vila Real de Santo António manifestaram interesse em participar na sociedade gestora.

O **Mercado Abastecedor da Região de Faro** apresenta todo o terreno infra-estruturado e identifica-se como uma plataforma logística e de distribuição no domínio grossista agro-alimentar para todo o Algarve, essencial para o desenvolvimento regional e o ordenamento urbano e comercial da região.

Com localização junto ao IP1, próximo do nó Faro/ S. Brás de Alportel e a cerca de 8 km de Faro, ocupará numa 1ª fase 36 ha. Está previsto um volume de transacções anuais de 200.000 toneladas correspondente à movimentação de 1.500 viaturas/ dia. Para o adequado funcionamento desta plataforma logística é importante a sua inserção na rede viária envolvente, nomeadamente a intervenção que materialize a melhoria do acesso ao novo nó de ligação Faro - Via do Infante. Face às suas características, constitui-se como uma verdadeira plataforma logística e de distribuição para todo o Algarve, quer ao nível do abastecimento local e regional, quer no que respeita às trocas comerciais com o resto do País, e, mesmo com o mercado externo, em especial com Espanha.

De momento, e face ao estágio de evolução de parte destas plataformas, com alguma indefinição em alguns dos seus traços funcionais, encontra-se ainda por concretizar o estudo de articulação e complementaridade entre as três áreas, estando previsto que tal trabalho seja da responsabilidade da Direcção Regional de Economia.