



Interreg



Cofinanciado por
la Unión Europea
Cofinanciado pela
União Europeia

España – Portugal



MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NA BEIRA BAIXA ESTUDO DE DIAGNÓSTICO E PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

JULHO 2025

RELATÓRIO - VERSÃO 02
4712/03/02 – 22/07/2025

1. INTRODUÇÃO	9
1.1. Enquadramento	9
1.2. Organização do Relatório	10
2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNOSTICO	11
2.1. O território da CIMBB	11
Os municípios associados	11
A área urbana funcional	12
2.2. Ocupação do Território e Demografia	13
População Residente na CIMBB	13
Estrutura Etária e Níveis de Dependência	17
Dinâmicas de Emprego	23
Evolução da População escolar	26
2.3. Padrões de Mobilidade	29
Estrutura dos Movimentos Pendulares	29
Relações de Dependência Funcional	33
Modos de Transporte Utilizados nos Movimentos Pendulares	38
2.4. Transportes Públicos	40
Transporte Público Ferroviário	40
Transporte Público Rodoviário	45
Táxis e TVDE	51
2.5. Interfaces de transportes	53
Castelo Branco	54
Idanha-a-Nova	55
Proença-a-Nova	55
Sertão	55
Vila de Rei	55
Vila Velha de rodão	56

2.6. Modos ativos	57
Modo pedonal	57
Modo ciclável	58
2.7. Transporte Individual	60
Rede Rodoviária Existente (Oferta)	60
Procura Atual em TI	67
Rede de carregamento elétrico	73
Estacionamento	76
2.8. Segurança Rodoviária	76
2.9. Principais indicadores ambientais	81
3. PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS PELOS MUNICIPIOS	85
4. SINTESE DO DIAGNOSTICO	87
5. OBJETIVOS E METAS	93
6. PRINCIPAIS OPÇÕES DA CIMBB PARA O FUTURO DA MOBILIDADE	98
6.1. A estratégia futura	98
6.2. Principais orientações	100
Principais propostas a ser implementadas na região	100
Outras propostas relevantes	110
7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES	115
ANEXO	118

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 A CIM da Beira Baixa	12
Figura 2 População Residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2021)	13
Figura 3 Repartição da população residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2021)	14
Figura 4 Densidade Populacional na CIM da Beira Baixa (hab./km ²) 2021	16
Figura 5 Distribuição da População por Grandes Grupos Etários por Concelho (%) 2021	18
Figura 6 Distribuição da População por Grandes Grupos Etários por Concelho (%) 2011	18
Figura 7 Distribuição Etária na CIM da Beira Baixa (2011-2021)	19
Figura 8 Distribuição Etária por Género na CIM da Beira Baixa, 2021	19
Figura 9 Índice de Envelhecimento (IE) e Variação Índice Envelhecimento dos Concelhos da CIM da Beira Baixa	20
Figura 10 Evolução do Índice de Envelhecimento na Beira Baixa	21
Figura 11 Número Total de Empresas na CIMBB (2012-2022).	24
Figura 12 População empregada por conta de outrem nos municípios da CIMBB, por setor de atividade económica	25
Figura 13 Número de alunos por nível de ensino e concelho	28
Figura 14 Movimentos Pendulares na CIM Beira Baixa 2021	30
Figura 15 Evolução dos movimentos Pendulares associáveis municípios da CIM Beira Baixa 2011-2021	31
Figura 16 % da população que realiza viagens pendulares em 2011 e 2021	32
Figura 17 Motivos das viagens pendulares em 2021	32
Figura 18 Destino das viagens em 2021	33
Figura 19 Movimentos pendulares intermunicipais e interregionais.	35
Figura 20 Movimentos pendulares para as CIMs com origem na CIMBB	36
Figura 21 Repartição modal em 2021 deslocações casa-trabalho/escola	39
Figura 22 Repartição modal das viagens pendulares casa-escola	40
Figura 23 Rede Ferroviária. Fonte: Elaboração própria. Mapa OpenStreetMap	41
Figura 24 Linha da Beira Baixa, em Vila Velha de Rodão	42
Figura 25 Rede de Transporte Público Rodoviário de Passageiros	48
Figura 26 Serviço de transporte a pedido LINK	50
Figura 27 Contingente e licenças de táxi por município da CIMBB	52
Figura 28 Nº de licenças de táxi por 1000 habitantes nos municípios da CIMBB	53

Figura 29 Integração entre a Estação Ferroviária e o Terminal Rodoviário	54
Figura 30 Terminal rodoviário de Vila de Rei	56
Figura 31 Espaço pedonal em Castelo Branco	58
Figura 32 Rede ciclável no município de Castelo Branco	59
Figura 33 Ciclovia em Castelo Branco	60
Figura 34 BINAS, em Castelo Branco.	60
Figura 35 Meio b, Sertã.	60
Figura 36 Hierarquia da rede viária na CIMBB.	63
Figura 37 Evolução do número de veículos ligeiros registados entre 1992 e 2021 nos municípios que integram atualmente a CIMBB	68
Figura 38 Número de veículos ligeiros registados em 2013, 2018 e 2023 em cada um dos municípios que integram atualmente a CIMBB	69
Figura 39 Taxa de motorização na CIMBB	70
Figura 40 Tráfego Médio Diário Anual (2024) na A23, por sublanço	71
Figura 41 Evolução do TMDA em cada um dos sublanços da A23 entre Gardete e Soalheira entre 2008 e 2024.	72
Figura 42 Rede de postos de carregamento elétrico. Fonte: elaboração própria com base nos dados da Mobi.e	74
Figura 43 Número de Acidentes com Vítimas e Variação Anual (%) na CIM da Beira Baixa – (2014 – 2022)	77
Figura 44 Número Total de acidentes com vítimas/100 hab. por Concelho da CIM da Beira Baixa – (2014, 2022)	77
Figura 45 Tipologia das Vítimas dos Acidentes na CIM da Beira Baixa – (2014 – 2022)	78
Figura 46 Número de acidentes por tipo de via, por ano (2014-2018)	79
Figura 47 Número de acidentes por com feridos graves e vítimas mortais tipo de via, e por natureza do acidente (2014-2018)	79
Figura 48 Número de acidentes com feridos graves e vítimas mortais por tipo de via, por concelho (2014-2018)	80
Figura 49 Mapa da qualidade do ar	81
Figura 50 Níveis de ruído rodoviário na CIMBB (período Lden 0-24h) em setembro de 2024	82
Figura 51 Evolução das Emissões de CO ₂ na CIMBB, entre 2015 e 2019	83
Figura 52 Evolução das emissões de CO ₂ nos concelhos da CIM da Beira Baixa	83
Figura 53 Contribuição dos transportes terrestres para as emissões de CO ₂ em 2019 na CIM	84
Figura 54 Compromissos europeus e nacionais com impacto na mobilidade	94

Figura 55 Objetivos de desenvolvimento Sustentável da ONU. Fonte: ONU	94
Figura 56 Metas relativas à mobilidade na CIMBB	97

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 População Residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2011-2021)	14
Tabela 2 Estimativas da população residente, 2021-2024	15
Tabela 3 Densidade Populacional por Concelho na CIM da Beira Baixa (2011 e 2021)	17
Tabela 4 Índice de Dependência Total (IDT) nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)	21
Tabela 5 Índice de Dependência de Jovens (IDJ) nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)	22
Tabela 6 Índice de Dependência de Idosos nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)	22
Tabela 7 População empregada por conta de outrem nos municípios da CIMBB	24
Tabela 8 VAB das empresas por trabalhador (milhares de euros)	25
Tabela 9 Número de alunos matriculados nas escolas da CIMBB, por nível de ensino	27
Tabela 10 Número de alunos, por concelho na CIMBB	27
Tabela 11 Número de alunos inscritos no Instituto Politécnico de Castelo Branco	28
Tabela 12 Evolução dos movimentos Pendulares associáveis municípios da CIM Beira Baixa 2011-2021	31
Tabela 13 Matriz de deslocações pendulares (casa – trabalho/escola) em 2021.	34
Tabela 14 Variação da repartição modal entre 2011 e 2021 nas deslocações casa-trabalho/escola	39
Tabela 15 Horário de passagem nas sedes de concelho da CIMBB e nos principais destinos fora da CIM, no sentido Lisboa – Castelo Branco – Covilhã / Guarda	44
Tabela 16 Horário de passagem nas sedes de concelho da CIMBB e nos principais destinos fora da CIM, no sentido Covilhã / Guarda – Castelo Branco - Lisboa	44
Tabela 17 Tempos de viagem em comboio entre as sedes de município da CIMBB que são servidas pela ferrovia e outros destinos.	45
Tabela 18 Tarifas aplicadas ao TPR em 2024	46
Tabela 19 Número de lugares servidos e não servidos pela rede de TPR	49
Tabela 20 Serviços operados pela Rede Nacional de Expressos de/para Lisboa, Coimbra e Porto	51
Tabela 21 Hierarquia da rede rodoviária: características funcionais.	61
Tabela 22 Vias que integram a rede de Nível I da CIMBB	64
Tabela 23 Vias que integram a rede de Nível II da CIMBB	65

Tabela 24 Tempos de viagem, distâncias e vias utilizadas para a ligação entre as sedes de município da CIMBB.	66
Tabela 25 Vias que asseguram a ligação dos municípios da CIMBB aos municípios limítrofes de outras CIM	67
Tabela 26 Evolução do TMDA no troço da A23 entre Gardete e Soalheira entre 2008 e 2024, com as respetivas variações anuais Fonte: IMT	71
Tabela 27 Postos de carregamento elétrico	75
Tabela 28 Estimativa do número de veículos elétricos e híbridos plug-in na CIMBB	75

LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

AT	Autoridade de Transportes
CIMBB	Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes
INE	Instituto Nacional de Estatística
PAMUS	Planos de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável
PAMUS-BB	Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentável da CIM da Beira Baixa
PMUS	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros
SPTRP	Serviço público de transporte rodoviário de passageiros
TVDE	Transporte de passageiros em veículo descaracterizado
VKM	Veículos-quilómetros

1. INTRODUÇÃO



1.1. ENQUADRAMENTO

Em 2016, a Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa (CIMBB) desenvolveu o PAMUS com a identificação de um conjunto de propostas de intervenção neste território, documento este que norteou as intervenções em matéria da estratégia de mobilidade e transportes da região nos últimos anos.

No entanto, verificaram-se alterações quer na configuração geográfica da CIMBB - que passou a acolher também os municípios da Sertã e de Vila de Rei - quer nos compromissos assumidos a nível nacional e internacional, as quais importa ter em consideração para a definição de uma estratégia de mobilidade para os próximos anos.

Neste contexto, a CIMBB entendeu dar início ao processo de revisão das políticas de mobilidade a trabalhar nos próximos anos no âmbito das suas competências, através do desenvolvimento do diagnóstico e propostas de intervenção para a mobilidade urbana sustentável na Beira Baixa, tendo em consideração as linhas de orientação das *“Guidelines for Developing and implementing a sustainable urban mobility plan”* e as Recomendações (EU) 2023/550 da Comissão, de 8 de março de 2023, nomeadamente as contidas no seu Anexo V.

É neste contexto que se integra o presente estudo, o qual tem como principais objetivos:

- Realizar o diagnóstico da situação atual da mobilidade urbana na Beira Baixa, identificando problemas e oportunidades de melhoria, bem como avaliar as dinâmicas de movimentação da população, infraestruturas existentes e modos de transporte utilizados;
- Definir os próximos passos que a CIMBB deve dar para mitigar os problemas identificados no diagnóstico para melhorar, diversificar e otimizar o sistema de mobilidade urbana na região.

1.2. ORGANIZAÇÃO DO RELATÓRIO

Na figura seguinte apresenta-se a organização do relatório.

1	Introdução
	Presente capítulo
2	Caracterização e diagnóstico
	Focada nos seguintes domínios: • Território, demografia e socioeconomia • Padrões de mobilidade • Modos de transporte existentes • Principais indicadores ambientais
3	Principais ações desenvolvidas pelos municípios
	Identificação das ações do PAMUS-BB em 2016 implementadas pelos municípios e quais as ações que deverão ser incluídas na estratégia de mobilidade futura da região
4	Síntese do diagnóstico sobre o contexto atual em que se realiza a mobilidade no território da CIM da Beira Baixa
	• Análise SWOT do sistema de mobilidade e transportes na CIMBB • Síntese do diagnóstico • Principais ações desenvolvidas pelos municípios
5	Objetivos e metas
	Definição dos objetivos estratégicos e metas, tendo em consideração as orientações nacionais e internacionais
6	Principais opções da CIMBB para o futuro da mobilidade
	Reflexão sobre as principais opções da CIMBB para o futuro da mobilidade, mediante a identificação dos principais projetos e propostas que importa desenvolver para a concretização dos que estes objetivos a curto, médio e longo prazo, que deverão orientar a fase propositiva do PMUS
7	Conclusões e recomendações
	Principais conclusões do Estudo e identificação dos próximos passos para a elaboração de um PMUS.

2. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO



2.1. O território da CIMBB

OS MUNICÍPIOS ASSOCIADOS

A Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa está localizada na Região do Centro e engloba, atualmente, 8 municípios, respetivamente: Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Oleiros, Penamacor, Proença-a-Nova, Sertã, Vila de Rei e Vila Velha de Ródão. Os municípios de Vila de Rei e de Sertã integram o território da CIM da Beira Baixa apenas desde 2023.

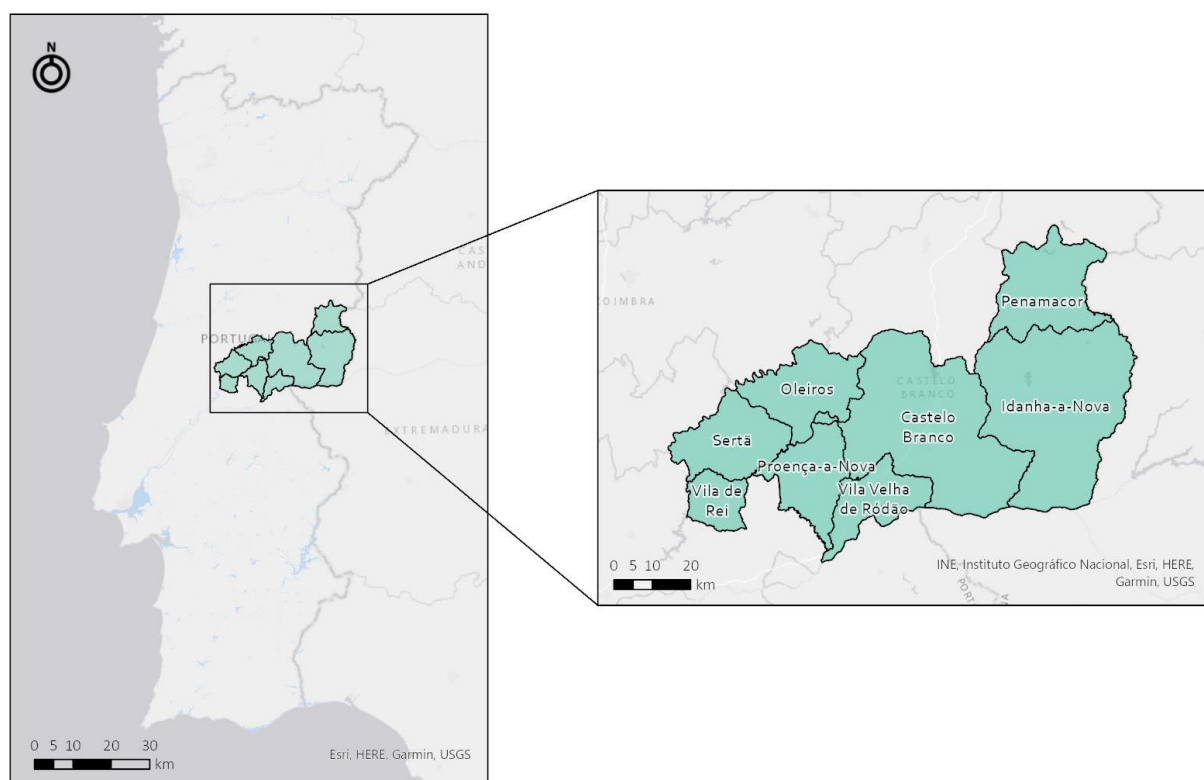


Figura 1 | A CIM da Beira Baixa

A ÁREA URBANA FUNCIONAL

Tendo em conta os resultados dos Censos 2021, a Área Urbana Funcional¹ da CIMBB corresponde aos municípios que a integram.

Embora se verifiquem níveis de dependência² com alguma relevância com os concelhos que integram CIM vizinhas (e.g. 5% provenientes do Fundão, 6% de Mação e 6% de Pedrogão Grande), estes são inferiores ao limiar estabelecido para que integrem a Área Urbana Funcional da CIMBB (vide principais movimentos pendulares de/para os municípios da CIMBB na Tabela 13 deste relatório, apresentada na seção 2.3).

¹ Entende-se que a Área Urbana Funcional das cidades corresponde ao território em que pelo menos 15% da população ativa efetua movimento pendulares para o núcleo urbano (c.f. “Orientações para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável”, IMT 2024)

² Rácio entre o volume de deslocações casa-trabalho/escola com destino à CIMBB e o total de deslocações desta natureza suscitado pelo território do município.

2.2. OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO E DEMOGRAFIA

POPULAÇÃO RESIDENTE NA CIMBB

De acordo com os Censos de 2021, **residiam no território da CIMBB cerca de 98,8 mil pessoas**, sendo que mais de metade desta população habitava no concelho de Castelo Branco (vide Figura 2 e Figura 3).

Verificou-se, na última década, **um decréscimo significativo da população residente nestes municípios** (-8,9% em média), destacando-se Penamacor, Oleiros, Idanha-a-Nova e Proença-a-Nova, com reduções claramente acima da média. De todos os concelhos, foram Vila de Rei, Vila Velha de Ródão e Castelo Branco aqueles os que sofreram um decréscimo menor (vide Tabela 1).

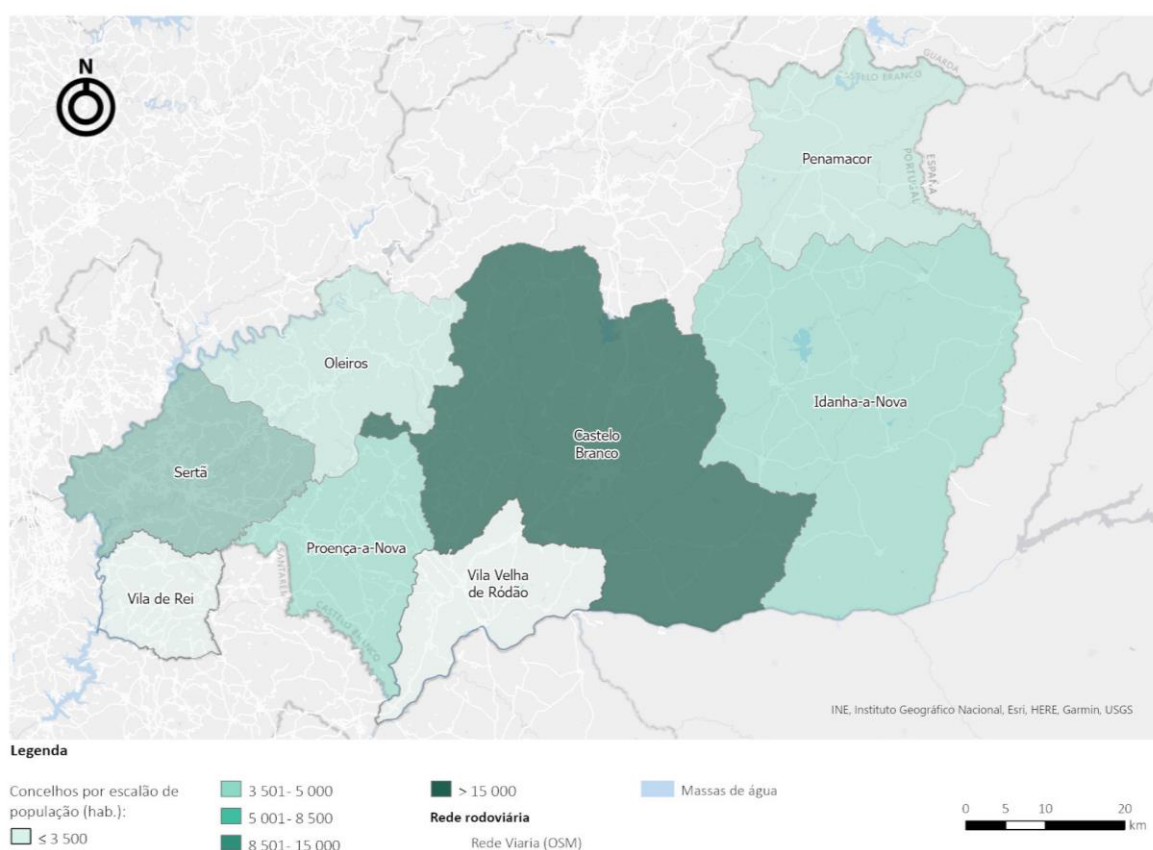


Figura 2 | População Residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2021)

Fonte: Elaboração própria com base nos dados dos Censos 2021 (INE)

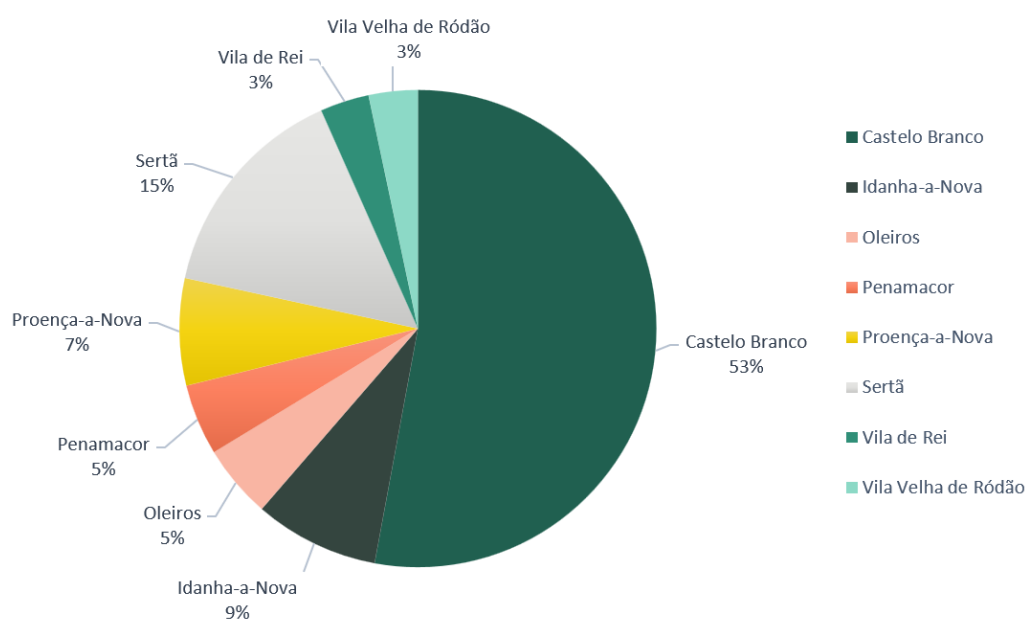


Figura 3 | Repartição da população residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2021)

Fonte: Elaboração própria com base nos dados dos Censos 2021 (INE)

Tabela 1 | População Residente por Concelho na CIM da Beira Baixa (2011-2021)

Território	População Total (hab.) 2021	População Total (hab.) 2011	Variação População Total (%) 2021-2011
Castelo Branco	52 272	56 109	-6,8%
Idanha-a-Nova	8 355	9 716	-14,0%
Oleiros	4 904	5 721	-14,3%
Penamacor	4 768	5 682	-16,1%
Proença-a-Nova	7 167	8 314	-13,8%
Sertã	14 769	15 880	-7,0%
Vila de Rei	3 279	3 452	-5,0%
Vila Velha de Ródão	3 285	3 521	-6,7%
Total dos municípios da CIM Beira Baixa *	98 799	108 395	-8,9%

*Nota: Inclui a População residente nos municípios de Vila de Rei e Sertã, embora à data dos Censos não integrassem ainda a CIM da Beira Baixa. Fonte: Censos de 2011 e 2021, Instituto Nacional de Estatística

No entanto, analisando as estimativas pós-censitárias da população residente na CIM da Beira Baixa, verifica-se uma ligeira inversão desta tendência de declínio populacional, sobretudo a partir de 2023. Em 2024, destaca-se Vila Velha de Rodão, que registou um crescimento de 4,3% desde 2021, seguida de Vila de Rei (+2,1%) e Castelo Branco (+1,7%). Oleiros e Proença-a-Nova, embora tenham visto a sua população crescer entre 2023 e 2024, ainda não alcançaram os valores registados em 2021. Estima-se que a população residente na Beira Baixa, em 2024, fosse superior a 100,7 mil pessoas (+1,3% que em 2021).

Note-se que os valores de população para 2021 apresentados na tabela seguinte são distintos dos valores dos Censos, por se tratarem de estimativas anuais.

Tabela 2 | Estimativas da população residente, 2021-2024

	2021	2022	2023	2024	Variação 2021-2024
Castelo Branco	52 472	52 500	52 913	53 342	1,7%
Idanha-a-Nova	8 404	8 406	8 492	8 541	1,6%
Oleiros	4 933	4 877	4 886	4 912	-0,4%
Penamacor	4 796	4 748	4 797	4 821	0,5%
Proença-a-Nova	7 131	7 103	7 091	7 102	-0,4%
Sertã	14 872	14 866	14 900	14 983	0,7%
Vila de Rei	3 385	3 404	3 442	3 455	2,1%
Vila Velha de Ródão	3 431	3 467	3 515	3 577	4,3%
Total	99 424	99 371	100 036	100 733	1,3%

Fonte: INE, Estimativas anuais da população residente

De acordo com a AMT³, **todos os municípios que integram a CIMBB constituem territórios de baixa densidade**. Com efeito, a densidade populacional na CIMBB, em 2021, era de 19 hab/km², valor bastante abaixo da Região Centro, onde se insere (79 hab/km²) e também abaixo da média nacional para os municípios de baixa densidade (29 hab/km²).

Castelo Branco é o município com maior densidade populacional, seguido da Sertã (ambos abaixo dos 37 hab/km²). Por outro lado, Vila Velha de Rodão, Penamacor e Idanha, apresentam densidades populacionais iguais ou menores de 10 hab/km² (Figura 4).

Tendo em consideração o decréscimo populacional nos municípios que integram a CIM verificado na última década, a densidade populacional sofreu uma variação idêntica (vide Tabela 3).

³ Mobilidade em territórios de baixa densidade – Análise estatística, AMT, outubro de 2023 – com referência à lista dos municípios que constituem “territórios de baixa densidade”, de acordo com o Anexo à Deliberação n.º 20/2018 da CIC 2020.

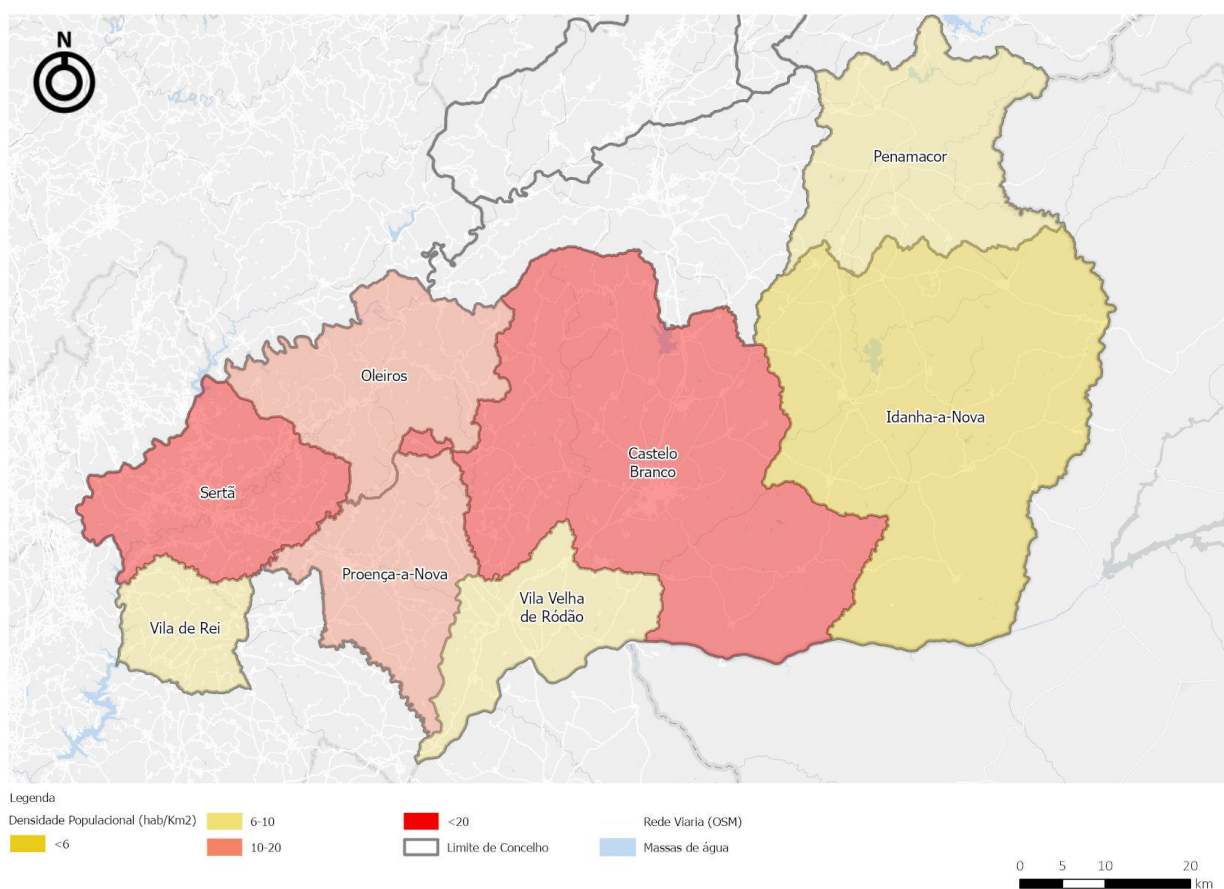


Figura 4 | Densidade Populacional na CIM da Beira Baixa (hab./km²) 2021

Fonte: Censos de 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)

Tabela 3 | Densidade Populacional por Concelho na CIM da Beira Baixa (2011 e 2021)

Concelho	Densidade Populacional (hab./km ²) 2011	Densidade Populacional (hab./km ²) 2021	Variação 2011-2021
Castelo Branco	39,0	36,3	-6,8%
Idanha-a-Nova	6,9	5,9	-14,0%
Oleiros	12,1	10,4	-14,3%
Penamacor	10,1	8,5	-16,1%
Proença-a-Nova	21,0	18,1	-13,8%
Sertã	35,5	33,1	-7,0%
Vila de Rei	18,0	17,1	-5,0%
Vila Velha de Ródão	10,7	10,0	-6,7%
Total CIM Beira Baixa	20,6	18,8	-8,9%

Fonte: Censos de 2011 e 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)



A CIMBB caracteriza-se por ser um território de baixa densidade, que tem visto a sua população decrescer significativamente nas últimas décadas. Todavia, as estimativas mais recentes da população indicam para uma ligeira inversão desta perda populacional.

Mais de metade da população da CIM reside no concelho de Castelo Branco.

ESTRUTURA ETÁRIA E NÍVEIS DE DEPENDÊNCIA

A estrutura etária da população da CIM da Beira Baixa é bastante envelhecida. A **população com 65 ou mais anos representava, em 2021, 33% da população total**, sendo que em 2011 era de 30%. Por outro lado, a população com menos de 15 anos diminuiu na última década, passando em 2021 a representar **10% da população total da CIM**. Este padrão demográfico evidencia os desafios de despovoamento e envelhecimento que afetam a Beira Baixa, com implicações para o desenvolvimento regional e a sustentabilidade dos serviços.

Vila Velha de Ródão, Penamacor e Oleiros são os concelhos mais envelhecidos, onde a população com 65 ou mais anos ultrapassa os 44%. Por outro lado, Castelo Branco, é o município que apresenta uma menor proporção de população idosa e maior população em idade ativa, o que reflete um perfil demográfico mais jovem comparativamente aos demais.

A maior parte da população concentra-se na faixa dos 25 aos 64 anos, com ligeira paridade entre géneros. Contudo, a faixa dos 65 anos ou mais é muito significativa, sobretudo entre as mulheres, que representam a maior parte dessa faixa etária.

A população jovem (0 a 14 anos) e a dos jovens adultos (15 a 24 anos) é muito reduzida, com menos de 10 000 pessoas no total para ambas as faixas, o que aponta para um baixo índice de natalidade e um possível êxodo jovem para outras regiões.

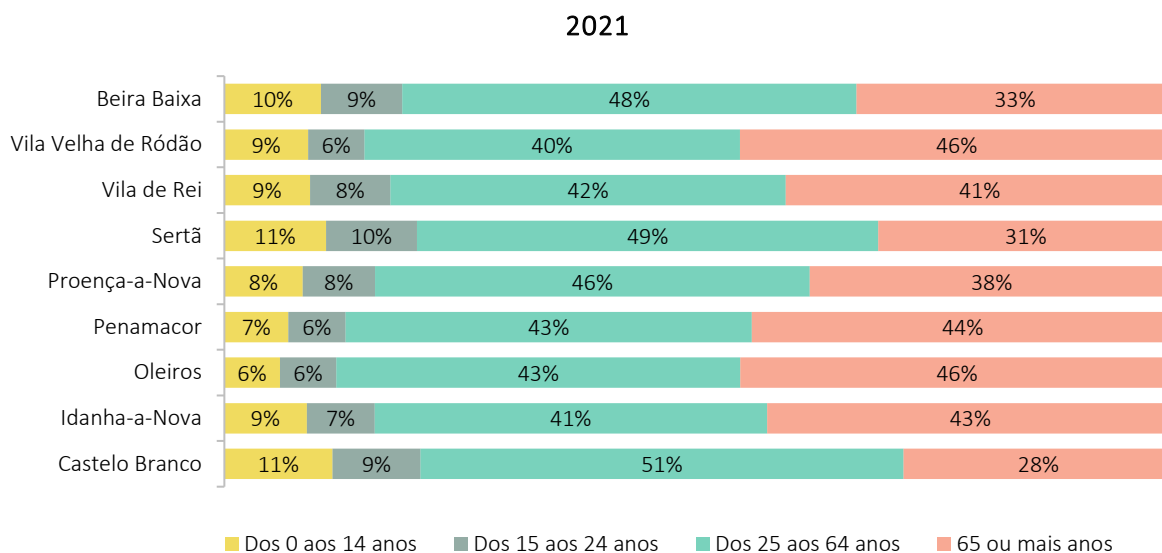


Figura 5 | Distribuição da População por Grandes Grupos Etários por Concelho (%) 2021

Fonte: Censos de 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)

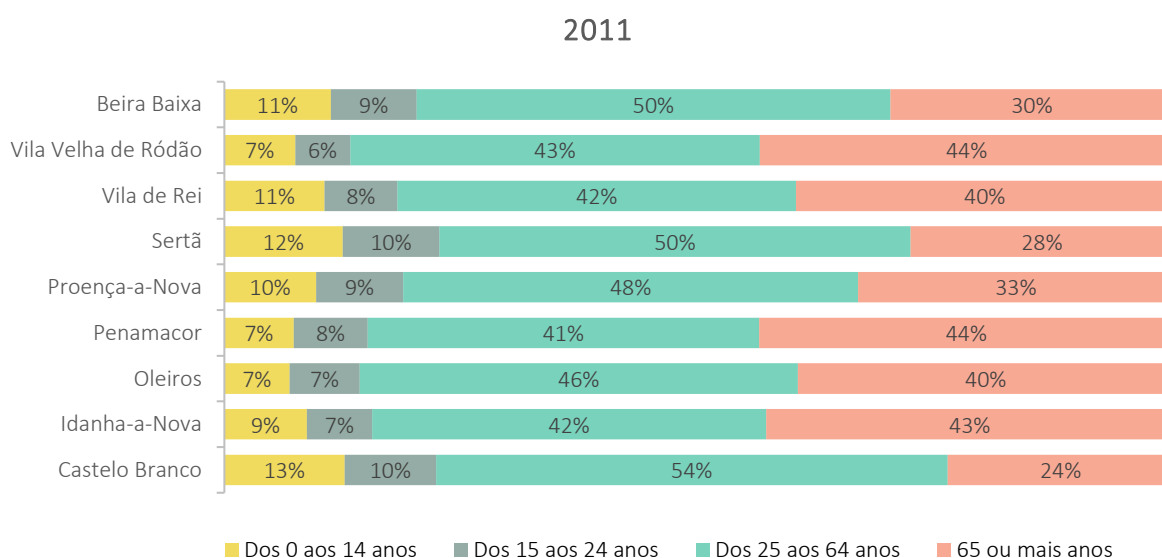


Figura 6 | Distribuição da População por Grandes Grupos Etários por Concelho (%) 2011

Fonte: Censos de 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)

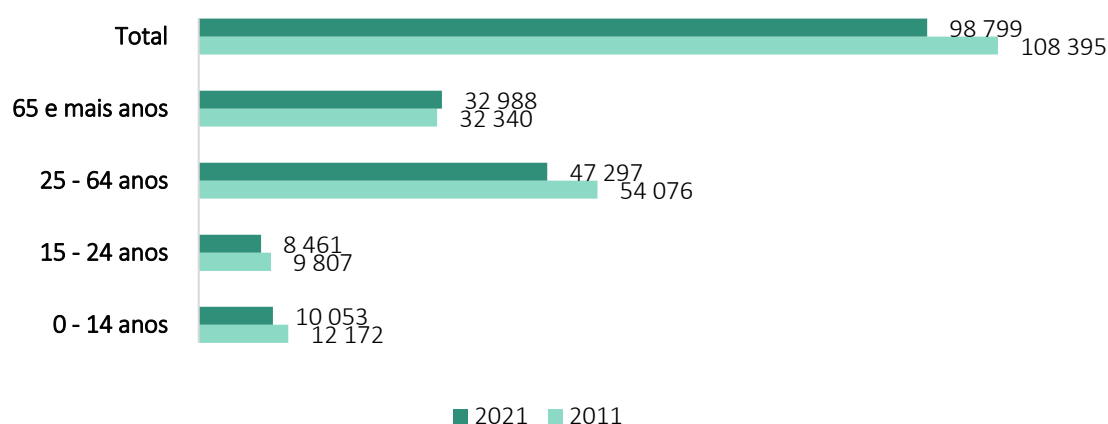


Figura 7 | Distribuição Etária na CIM da Beira Baixa (2011-2021)

Fonte: Censos de 2011 e 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)

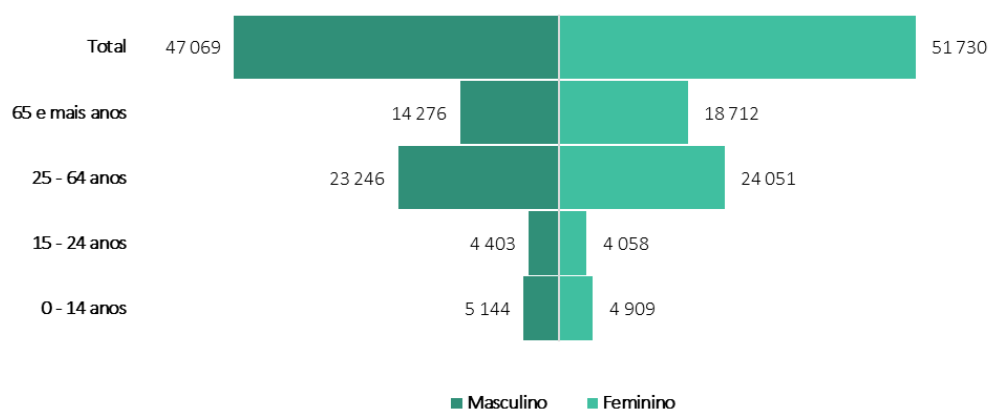


Figura 8 | Distribuição Etária por Género na CIM da Beira Baixa, 2021

Fonte: Censos de 2021, Instituto Nacional de Estatística (INE)



Envelhecimento populacional significativo em vários dos concelhos da CIM da Beira Baixa, com uma maior proporção de mulheres na faixa dos 65 ou mais anos, destacando também uma paridade de género nas faixas etárias mais jovens.

Relativamente ao **Índice de Envelhecimento (IE)** (vide Figura 9), em 2021, este era de 328 idosos por cada 100 jovens no total da CIM, valor acima da média dos municípios de baixa densidade, que era de

278⁴. O IE é especialmente elevado em Oleiros (780) e Penamacor (660), sendo que apenas Castelo Branco se encontra abaixo da média nacional dos municípios de baixa densidade. Em termos gerais, a variação deste indicador foi de 24%, tendo esta sido mais expressiva em Oleiros, Proença-a-Nova e Castelo Branco. Vila Velha de Ródão e Idanha-a-Nova foram os únicos municípios onde este indicador não cresceu na última década, embora esteja a rondar os 500 idosos por 100 jovens. Esta análise reforça o forte envelhecimento da população da região.

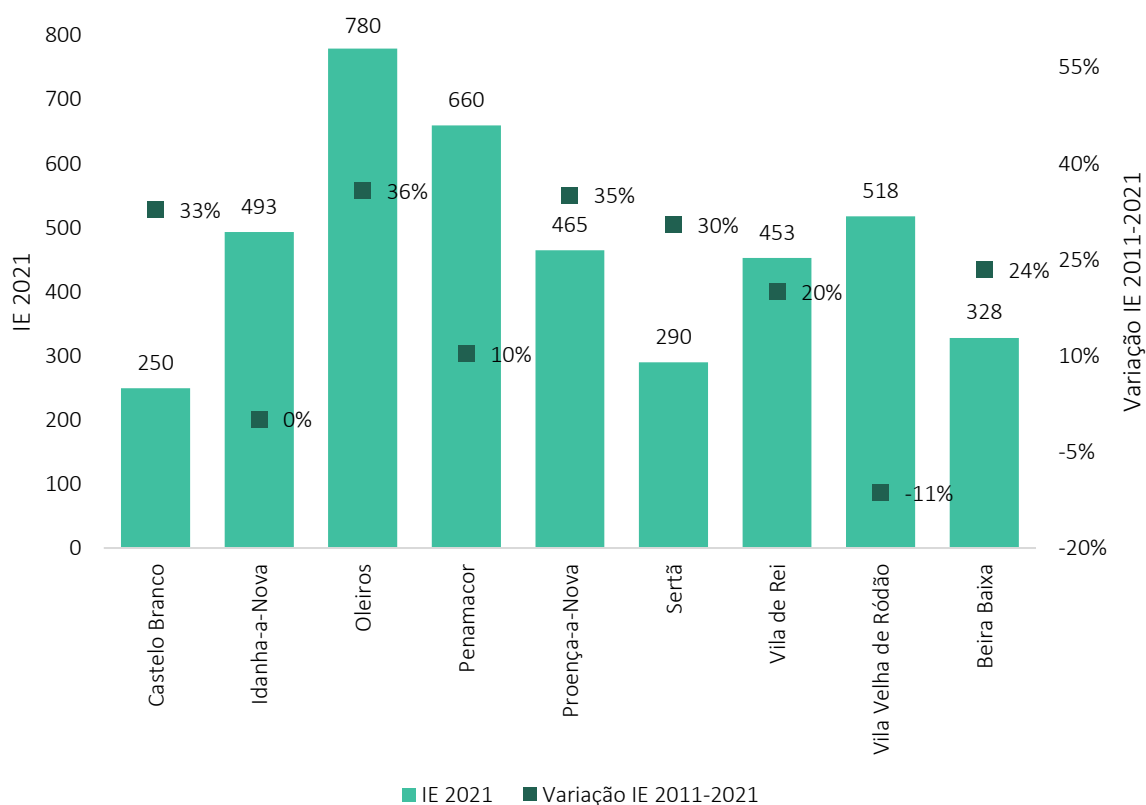


Figura 9 | Índice de Envelhecimento (IE) e Variação Índice Envelhecimento dos Concelhos da CIM da Beira Baixa

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

⁴ Fonte:AMT

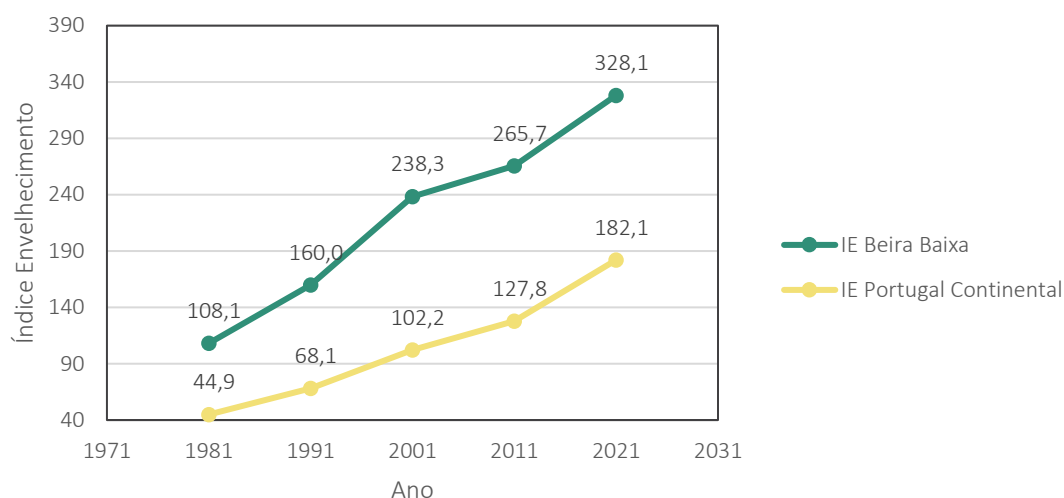


Figura 10 | Evolução do Índice de Envelhecimento na Beira Baixa

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

O Índice de Dependência Total (IDT) mede a proporção de indivíduos dependentes (crianças e idosos) em relação à população em idade ativa (15 a 64 anos). Um IDT elevado indica uma maior pressão sobre a população economicamente ativa, que deve sustentar um maior número de dependentes. Este índice é importante para avaliar a sustentabilidade económica e social de uma região, pois um valor elevado pode representar desafios na manutenção de serviços públicos, cuidados de saúde e segurança social.

A Tabela 4 mostra o IDT nos concelhos da CIM da Beira Baixa entre 2011 e 2021. Castelo Branco apresenta um índice mais baixo, embora tenha aumentado 15% em relação na última década. Oleiros e Penamacor apresentam valores igualmente elevados, com Oleiros registando um aumento significativo de 22% em 10 anos.

Tabela 4 | Índice de Dependência Total (IDT) nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)

Concelho	IDT 2011	IDT 2021	Variação IDT 2011-2021
Castelo Branco	57,4	66,3	15%
Idanha-a-Nova	106,7	106,1	-1%
Oleiros	86,7	106,1	22%
Penamacor	103,9	104,7	1%
Proença-a-Nova	75,1	87,1	16%
Sertão	67,2	71,9	7%
Vila de Rei	101,3	99,6	-2%
Vila Velha de Ródão	104,4	119,9	15%
Beira Baixa	69,7	77,2	11%

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

O Índice de Dependência de Jovens (IDJ) mede a proporção de jovens (0 a 14 anos) em relação ao número de pessoas com idades compreendidas entre os 15 e os 64 anos. Um IDJ elevado indica uma maior carga de dependência jovem sobre a população ativa, refletindo uma potencial necessidade de maior investimento em serviços educativos e de suporte à infância.

A tabela seguinte mostra o IDJ nos concelhos da CIM da Beira Baixa entre 2011 e 2021, juntamente com a variação percentual nesse período. A maioria dos concelhos apresentou uma diminuição no IDJ entre 2011 e 2021. A maior variação deste indicador registou-se em Vila de Rei (-15%). Vila Velha de Ródão, por outro lado, destacou-se como o único concelho com aumento no IDJ (+27%), um resultado que contraria a tendência regional e nacional.

Tabela 5 | Índice de Dependência de Jovens (IDJ) nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)

Concelho	IDJ 2011	IDJ 2021	Variação IDJ 2011-2021
Castelo Branco	19,9	19,0	-5%
Idanha-a-Nova	18,0	17,9	-1%
Oleiros	12,9	12,1	-6%
Penamacor	14,9	13,8	-7%
Proença-a-Nova	16,9	15,4	-9%
Sertão	20,8	18,4	-12%
Vila de Rei	21,2	18,0	-15%
Vila Velha de Ródão	15,3	19,4	27%
Beira Baixa	19,1	18,0	-5%

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

O Índice de Dependência de Idosos (IDI) mede a proporção de pessoas com 65 anos ou mais em relação à população em idade ativa (15 a 64 anos). A Tabela 6 mostra o IDI nos concelhos da CIM da Beira Baixa entre 2011 e 2021, reforçando as análises anteriores, com IDI bastante acentuados e variações muito significativas na última década.

Tabela 6 | Índice de Dependência de Idosos nos Concelhos da CIM da Beira Baixa (2011-2021)

Concelho	IDI 2011	IDI 2021	Variação IDI 2011-2021
Castelo Branco	37,5	47,3	26%
Idanha-a-Nova	88,7	88,3	0%
Oleiros	73,9	94,1	27%
Penamacor	89,1	90,9	2%
Proença-a-Nova	58,2	71,7	23%
Sertão	46,3	53,5	15%

Concelho	IDI 2011	IDI 2021	Variação IDI 2011-2021
Vila de Rei	80,1	81,6	2%
Vila Velha de Ródão	89,1	100,5	13%
Beira Baixa	50,6	59,2	17%

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

DINÂMICAS DE EMPREGO

O número de empresas privadas com sede nos concelhos que integram hoje a CIMBB tem vindo a crescer ao longo dos últimos anos, demonstrando algum dinamismo do tecido empresarial, apesar dos desafios inerentes às regiões do interior (vide Figura 11). Em 2022 estavam registadas 11 549 empresas, 53% das quais no concelho de Castelo Branco, 15% na Sertã, menos de 10% em Idanha e Proença e 5% ou menos nos restantes.

No mesmo sentido, **a população empregada por conta de outrem também cresceu em todos os concelhos, no período entre 2021 e 2023, com exceção de Oleiros** (vide Tabela 7).

Relativamente ao sector de atividade económica, em 2023, a maioria da população empregada por conta de outrem (64%) trabalhava em serviços, 31% na indústria, construção, energia e água, e 5% na agricultura, produção animal, caça, floresta e pesca (conforme se apresenta na Figura 12).

Na Tabela 8 apresenta-se o Valor Acrescentado Bruto das empresas / Pessoal ao serviço (deduzido do custo das matérias-primas e de outros consumos no processo produtivo), verificando-se um crescimento de cerca de 52% na década 2012-2022 na CIMBB⁵. A pandemia gerou um abrandamento neste indicador de cerca de 8% em 2020 face ao ano anterior, tendo sido mais expressivo em Vila Velha de Rodão (-29%), Penamacor (-15%) e Oleiros (-10%). Todavia, em 2022, este indicador já tinha crescido 16% face a 2019, na CIMBB⁶. Exceção é feita em Penamacor, concelho em que 2022, não tinha visto ainda o VAL recuperar para valores pré-pandemia.

⁵ excluindo a Sertã e Vila de Rei que ainda integravam a CIM-MT nesse período

⁶ excluindo a Sertã e Vila de Rei que ainda integravam a CIM-MT nesse período

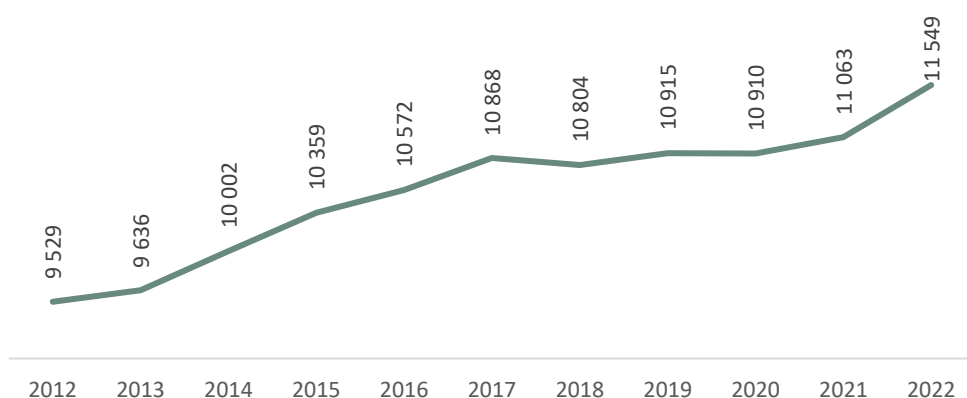


Figura 11 | Número Total de Empresas na CIMBB (2012-2022).

Fonte: CCDR-Centro

Tabela 7 | População empregada por conta de outrem nos municípios da CIMBB

	2021	2022	2023	Variação 2021-2023
CIM Beira Baixa	15 968	16 185	16 963	6%
Castelo Branco	9 727	9 565	10 017	3%
Idanha-a-Nova	852	905	939	10%
Oleiros	650	610	631	-3%
Penamacor	313	404	469	50%
Proença-a-Nova	930	1008	1017	9%
Sertão	2 156	2 322	2 449	14%
Vila de Rei	527	554	557	6%
Vila Velha de Ródão	813	817	884	9%

Fonte: INE (MTSSS/GEP)

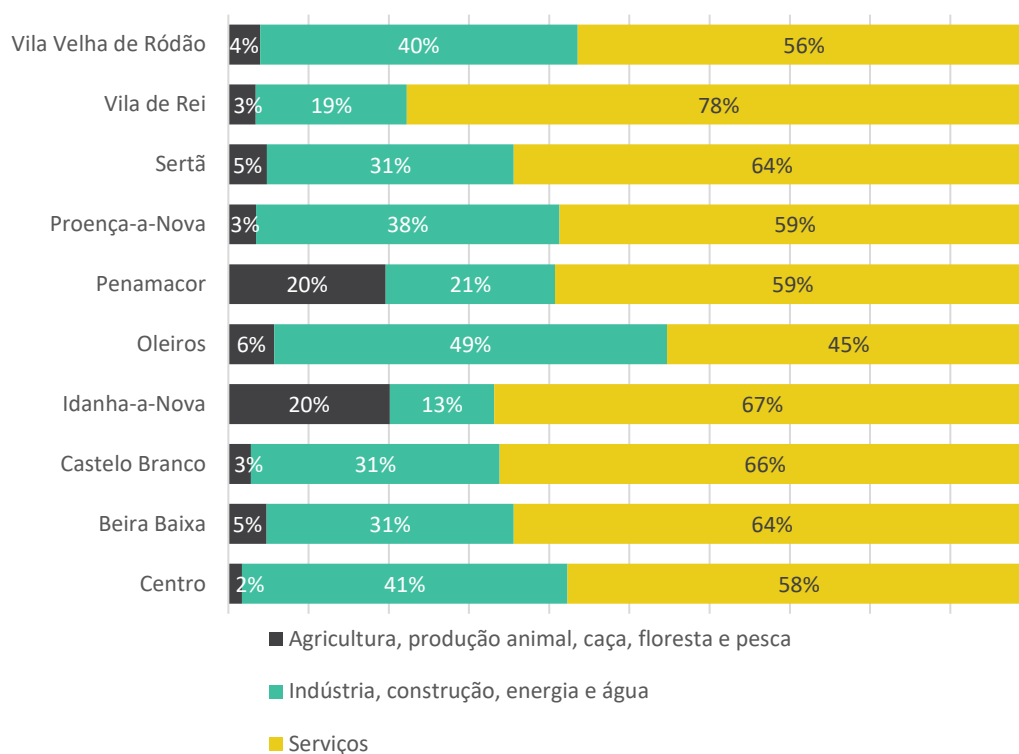


Figura 12 | População empregada por conta de outrem nos municípios da CIMBB, por setor de atividade económica

Fonte: INE (MTSSS/GEP)

Tabela 8 | VAB das empresas por trabalhador (milhares de euros)

	2012	2019	2020	2021	2022	Variação 2012-2022 (%)
Castelo Branco	15,9	21,3	21,1	22,8	24,3	53,0%
Idanha-a-Nova	6,8	8,4	8,3	8,3	11,5	70,2%
Oleiros	38,8	49,7	44,7	49,3	58,4	50,6%
Penamacor	39,5	46,0	39,1	44,6	43,7	10,5%
Proença-a-Nova	12,9	17,2	15,3	17,5	19,1	48,1%
Vila Velha de Ródão	65,9	75,3	53,4	73,9	102,5	55,5%
Sertã	14,8	20,1	19,0	21,0	27,1	82,5%
Vila de Rei	10,1	14,9	13,9	13,5	17,5	73,5%
Beira Baixa *	19,4	25,3	23,3	26,2	29,5	52,0%

Legenda: * Os valores para a Beira Baixa não incorporam o VAB da Sertã nem de Vila de Rei

Fonte: CCDR-Centro



O número de empresas tem vindo a crescer na CIMBB, assim como a população empregada por conta de outrem. O VAB das empresas por trabalhador também cresceu na década 2012-2022, indicando que a atividade económica na região tem vindo a gerar mais valor.

EVOLUÇÃO DA POPULAÇÃO ESCOLAR

Ensino pré-escolar, básico e secundário

De acordo com as estatísticas do Ensino Básico e Secundário (vide Tabela 9), assistiu-se a um declínio acentuado da população escolar na CIMBB até 2021, alinhado com o decréscimo e envelhecimento da população. Todavia, os dados relativos aos anos letivos de 2021/2022 e 2022/2023 mostram uma inversão desta tendência, com o número de alunos a crescer em todos os níveis do ensino (pré-escolar, básico e secundário), o que está em linha com as estatísticas pós-censitárias da população residente no território.

Da análise por município (vide Tabela 10), destaca-se Vila Velha de Rodão, com um crescimento de mais de 27% entre o último ano letivo e o de 2020/2021, seguindo de Vila de Rei (11,5%). Oleiros e Sertão, embora tenham crescido face ao ano letivo anterior, ainda não alcançaram o número de alunos matriculados em 2020/2021.

Relativamente ao nível de ensino, a Figura 13 apresenta o número de alunos, por nível de ensino (pré-escolar, básico e secundário) em cada um dos concelhos para o ano 2022/23. De todos os concelhos, apenas Vila Velha de Rodão não apresenta alunos no ensino secundário, por não existir oferta no concelho nessa data, o que obrigava os alunos deste concelho a deslocarem-se até às escolas secundárias dos concelhos vizinhos. A partir do ano letivo 2024/2025, o Agrupamento de Escolas de Vila Velha de Rodão passou a assegurar uma turma de 10.º ano para os cursos de Ciências e Tecnologias e Línguas e Humanidades, a qual será alargada ao 11.º ano, no próximo ano letivo, e ao 12.º ano em 2026/2027.

Tabela 9 | Número de alunos matriculados nas escolas da CIMBB, por nível de ensino

Nível Ensino	2013/14	2014/15	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Pré-escolar	2 165	2 110	2 024	1 935	1 884	1 886	1 895	1 910	2 013	2 053
1.º Ciclo	3 351	3 220	3 121	3 104	2 993	3 008	2 984	2 883	2 931	3 018
2.º Ciclo	1 957	1 857	1 808	1 706	1 673	1 645	1 579	1 660	1 669	1 687
3.º Ciclo	2 981	3 005	2 854	2 911	2 782	2 705	2 631	2 534	2 610	2 662
Ensino secundário	3 511	3 556	3 429	3 432	3 211	3 133	3 047	3 087	3 129	3 078
Total	13 965	13 748	13 236	13 088	12 543	12 377	12 136	12 074	12 352	12 498
% variação do total		-1,6%	-3,7%	-1,1%	-4,2%	-1,3%	-1,9%	-0,5%	2,3%	1,2%

Fonte: infoescolas.medu.pt

Tabela 10 | Número de alunos, por concelho na CIMBB

	2020/21	2021/22	2022/23	Variação 20/21 - 22/23
Castelo Branco	7427	7656	7707	3,8%
Idanha-a-Nova	831	856	878	5,7%
Oleiros	321	297	302	-5,9%
Penamacor	349	352	364	4,3%
Proença-a-Nova	670	691	674	0,6%
Sertão	1922	1908	1918	-0,2%
Vila de Rei	314	322	350	11,5%
Vila Velha de Ródão	240	270	305	27,1%
Total	12074	12352	12498	3,5%

Fonte: infoescolas.medu.pt

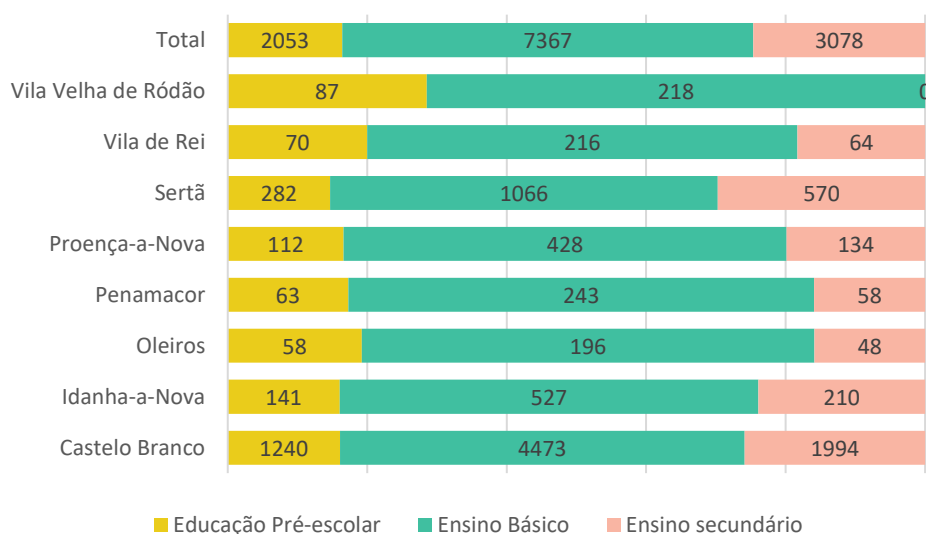


Figura 13 | Número de alunos por nível de ensino e concelho

Fonte: infoescolas.medu.pt

Ensino Superior

O Instituto Politécnico de Castelo Branco (IPCB) possui escolas superiores em Castelo Branco e em Idanha-a-Nova.

A tabela seguinte apresenta o número de alunos inscritos nos Cursos Técnicos Superiores Profissionais (CTeSP) e nos Mestrados 2.º ciclo, ministrados nestes estabelecimentos nos últimos anos letivos. No ano letivo de 2023-2024 estavam inscritos no IPCB 897 alunos (+1% que em 2019-2020), invertendo a tendência de perda de alunos, sobretudo devido à Escola Superior de Educação de Castelo Branco e à Escola Superior Agrária de Castelo Branco. Por outro lado, a Escola Superior de Saúde Dr. Lopes Dias registou uma perda de 28% dos alunos entre 2019-2020 e 2023-2024, assim como a Escola Superior de Gestão de Idanha-a-Nova (-16%) e a Escola Superior de Tecnologia de Castelo Branco (-7%).

Tabela 11 | Número de alunos inscritos no Instituto Politécnico de Castelo Branco

	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	Varição 2019-2020 / 2023-2024
Escola Superior Agrária de Castelo Branco	108	102	99	116	116	7%
Escola Superior de Educação de Castelo Branco	219	220	157	176	250	14%
Escola Superior de Tecnologia de Castelo Branco	194	173	168	164	180	-7%
Escola Superior de Gestão de Idanha-a-Nova	97	71	66	60	81	-16%

	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024	Varição 2019-2020 / 2023-2024
Escola Superior de Artes Aplicadas de Castelo Branco	233	264	250	227	241	3%
Escola Superior de Saúde Dr. Lopes Dias	40	34	31	25	29	-28%
Total	891	864	771	768	897	1%

Fonte: <https://infoescolas.medu.pt/>



A população estudantil na CIMBB tem vindo a decrescer nos últimos anos. Todavia, tal como as estimativas mais recentes da população, o número de alunos inscritos nos estabelecimentos da região, indicam para uma ligeira inversão desta tendência desde 2023.

Saliente-se que em Vila Velha de Rodão, passou a existir ensino secundário, oferta esta que não existia até ao ano letivo de 2024/2025.

Este crescimento de alunos deverá ser um estímulo para o sistema de transportes públicos rodoviários na região e para a promoção de uma mobilidade mais ativa.

2.3. PADRÕES DE MOBILIDADE

ESTRUTURA DOS MOVIMENTOS PENDULARES

Segundo dados censitários de 2021 (vide), **eram realizadas na Beira Baixa cerca de 47 600 viagens pendulares**, das quais 93% efetuadas pela população aí residente (44 250 deslocações). A parcela remanescente corresponde a deslocações efetuadas por não residentes que possuem local de trabalho ou estudo no território da Beira Baixa (perto de 6 500 deslocações).

Observa-se, igualmente, que cerca de **86% do número de deslocações se processam exclusivamente no interior da região**. A parcela mais expressiva corresponde às **viagens intra concelhias (79%) que se traduzem em cerca de 37 600 deslocações**, o que significa que cada município tem capacidade para empregar e ensinar os residentes no próprio concelho.

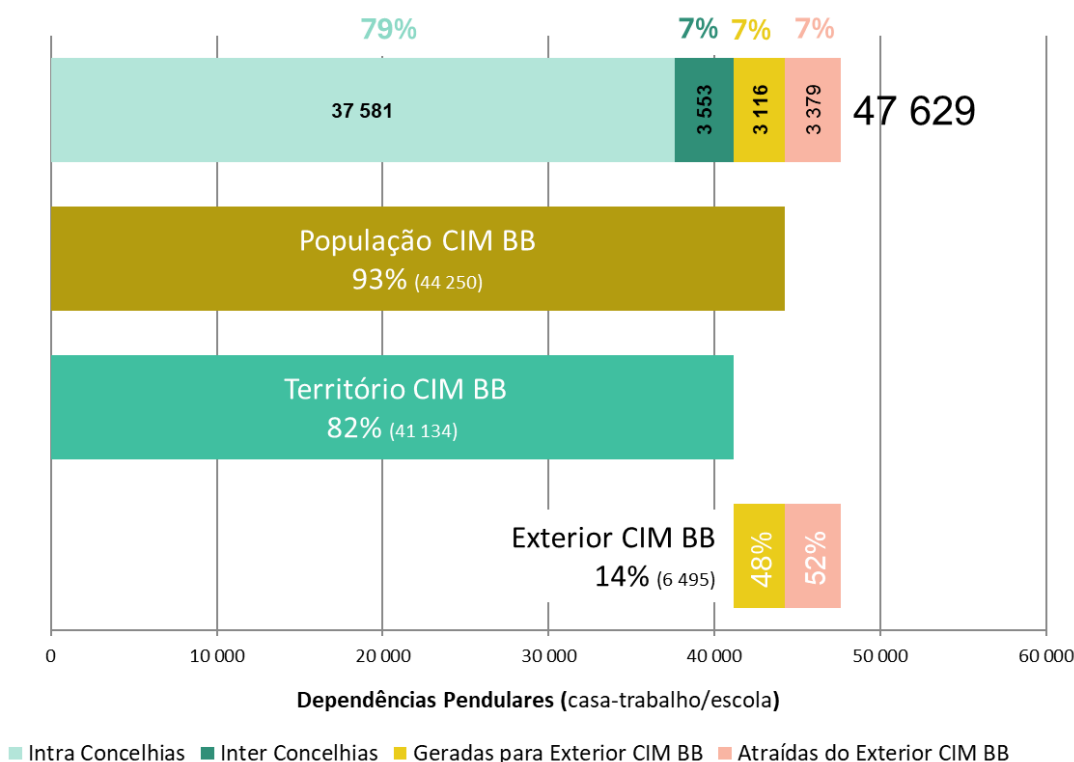


Figura 14 | Movimentos Pendulares na CIM Beira Baixa 2021

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE), Censos 2021

Destaca-se assim uma **forte autonomia da CIMBB e, principalmente, dos concelhos que a compõem**. As relações de dependência entre os concelhos da Beira Baixa têm peso semelhante aos fluxos pendulares que se processam com o exterior, apresentando-se estes também equilibrados direccionalmente, resultando num **balanço praticamente nulo das relações da Beira Baixa com o exterior**.

Comparando com os dados dos Censos 2011, verificaram-se em termos globais **menos 20% de dependências pendulares da população da CIM Beira Baixa**. Esta variação **não poderá ser integralmente explicada pela redução dos quantitativos populacionais** evidenciados para o último período intercensitário, já que ocorre a uma taxa de evolução superior.

As **maiores reduções registam-se no contexto das viagens intra concelhias** – com origem e destino no mesmo concelho - que se viram reduzidas em cerca de 8 300 deslocações diárias, ou seja, um decréscimo de aproximadamente 18% entre momentos censitários.

Aponta-se, no entanto, para **um reforço das relações entre os concelhos que integram a CIMBB entre os dois últimos momentos censitários**, a qual é acompanhada por um aumento da sua autonomia face **ao exterior**. No que diz respeito às viagens inter concelhias, observa-se um aumento de mais de 18%, que decorre de um acréscimo de aproximadamente 1 500 movimentos casa-trabalho/escola. Por outro lado, regista-se uma redução próxima de 4 200 dependências diárias realizadas pela população da Beira Baixa com extremo no exterior da sub-região.

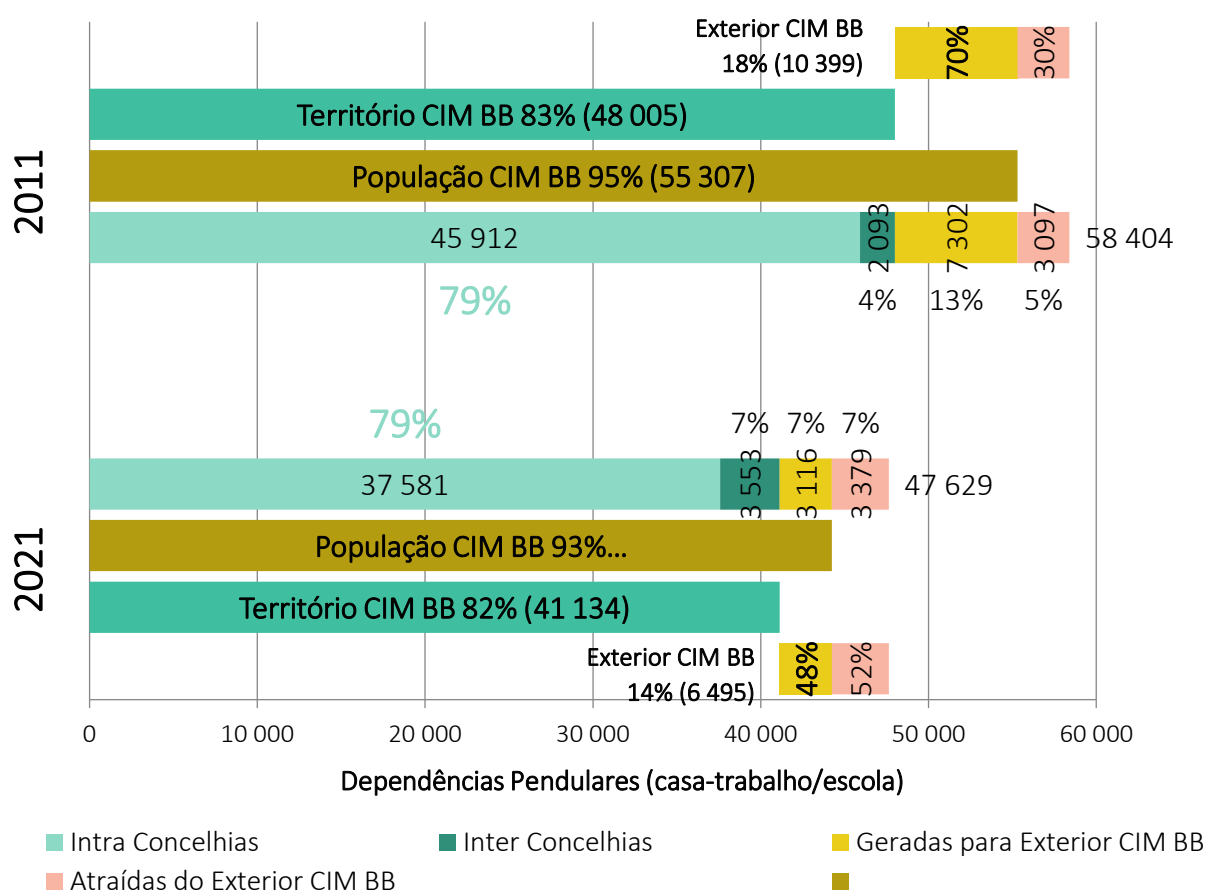


Figura 15 | Evolução dos movimentos Pendulares associáveis municípios da CIM Beira Baixa 2011-2021

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

Tabela 12 | Evolução dos movimentos Pendulares associáveis municípios da CIM Beira Baixa 2011-2021

	Intra Concelhias	Inter Concelhias	Geradas para Exterior CIMBB	Atraídas do Exterior CIMBB	TOTAL	Dependências Pendulares realizadas	
						pela População Residente na CIMBB	Internamente ao Território da CIMBB
2011	45 912	2 093	7 302	3 097	58 404	55 307	48 005
2021	37 581	3 553	3 116	3 379	47 629	44 250	41 134
Variação	-18%	70%	-57%	9%	-18%	-20%	-14%

Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE)

De acordo com os Censos 2021, na CIMBB, **a população que realiza movimentos pendulares representa cerca de 45% da população residente total**, sendo que todos os concelhos apresentam valores abaixo da média de Portugal continental (vide Figura 16).

Constata-se que 72% das viagens realizadas estão associadas às deslocações casa-trabalho (vide Figura 17) e que a maior parte dos movimentos são internos à freguesia de residência (66%) ou ao concelho (19%). Os movimentos para fora dos concelhos de residência representam 15% das viagens totais.

Conforme se apresenta na Figura 18, de todos os municípios da CIMBB, é **Castelo Branco** aquele que **retém mais população a trabalhar ou estudar na freguesia de residência** (72% dos movimentos), contrastando com Penamacor (46%), onde uma parte considerável da população realiza viagens pendulares para outras freguesias do concelho (27%).

Proença-a-Nova e Vila de Rei são os concelhos que registam mais viagens para fora do perímetro do concelho (27% e 26% dos movimentos, respetivamente), contrastando com Castelo Branco (onde apenas 10% das viagens são para fora do município).

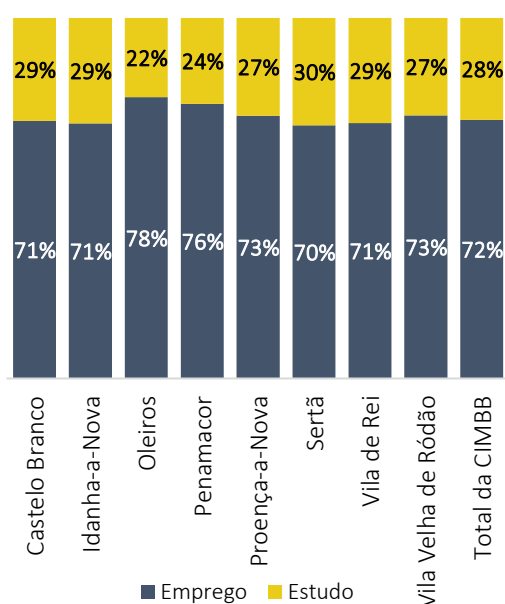
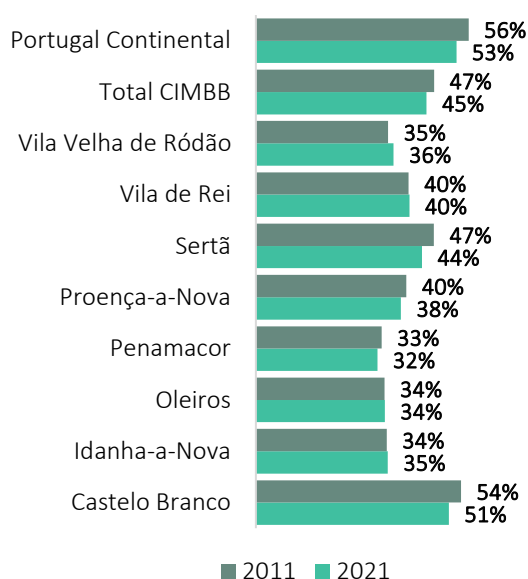


Figura 16 | % da população que realiza viagens pendulares em 2011 e 2021

Fonte: INE

Figura 17 | Motivos das viagens pendulares em 2021

Fonte: INE

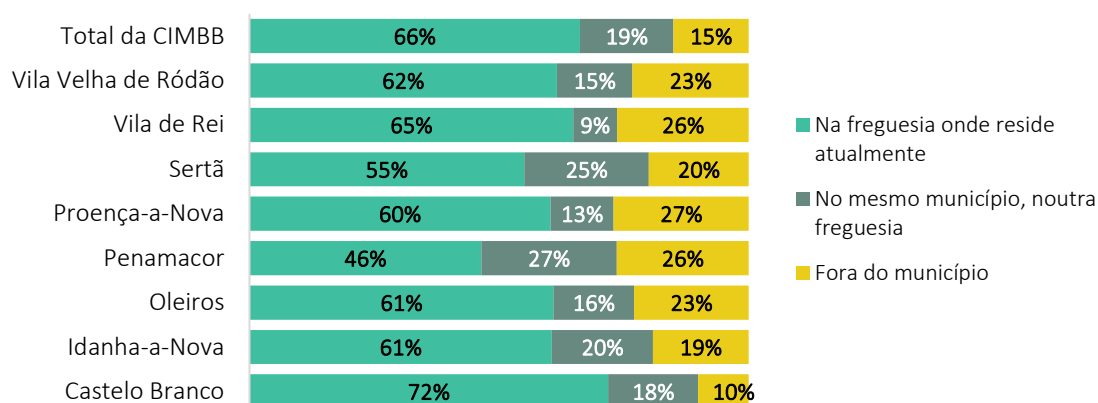


Figura 18 | Destino das viagens em 2021

Fonte: INE, Censos 2021



Na região, a população que realiza movimentos pendulares representa apenas 45% da população residente total, o que coloca desafios à viabilidade e organização dos sistemas de transporte. A maior parte das viagens realizadas pela população residente são internas à região e até mesmo internas ao concelho.

RELAÇÕES DE DEPENDÊNCIA FUNCIONAL

Tal como se verifica na secção anterior, a maioria das viagens pendulares, por trabalho ou estudo, realizadas pela população residente na CIMBB são internas ao município de residência (85% em média), apontando para a **necessidade de priorizar alternativas modais para estas deslocações**.

As matrizes e figuras seguintes apresentam as relações de dependência funcional interconcelhia, destacando-se:

- Uma maior dependência funcional dos vários municípios relativamente a Castelo Branco;
- Predominância das ligações entre Castelo Branco e Idanha-a-Nova e Vila Velha de Ródão;
- Uma relação fraca entre Vila de Rei e os restantes municípios da CIM, com exceção da Sertã, o que é natural porque até há pouco tempo estes dois concelhos estavam inseridos na CIM do Médio Tejo;
- A existência de relações funcionais significativas entre Castelo Branco e os municípios vizinhos do Fundão e Covilhã (na CIMBSE), bem como com Lisboa;
- Ligações significativas entre a Sertã e Abrantes e Sertã - Ourém.

As figuras 22 e 23 reforçam, visualmente, a forte ligação com a CIM da Beiras e Serra da Estrela e com a CIM do Médio Tejo.

Tabela 13 | Matriz de deslocações pendulares (casa – trabalho/escola) em 2021.

		Destino												
Matriz de Deslocações Pendulares		Castelo Branco	Idanha-a-Nova	Oleiros	Penamacor	Proença-a-Nova	Sertã	Vila de Rei	Vila Velha de Ródão	Região de Coimbra	Região de Leiria	Beiras e Serra da Estrela	Médio Tejo	Alto Alentejo
ORIGEM	Castelo Branco	23 830	558	115	163	166	59	3	362	71	37	248	66	93
	Idanha-a-Nova	370	2 337	16	32	24	5	0	6	10	1	22	7	2
	Oleiros	140	26	1 278	17	16	51	0	8	39	14	7	5	2
	Penamacor	174	70	18	1 119	15	1	0	7	1	0	62	2	1
	Proença-a-Nova	225	30	28	17	1 987	105	6	116	18	29	8	50	10
	Sertã	51	12	50	1	88	5 145	84	7	86	244	12	475	4
	Vila de Rei	6	6	3	0	3	54	973	0	5	28	4	180	1
	Vila Velha de Ródão	200	12	8	5	11	3	0	912	0	3	8	1	13
	Região de Coimbra	72	4	37	0	13	46	2	4					
	Região de Leiria	71	6	9	0	7	119	3	1					
	Beiras e Serra da Estrela	987	146	36	133	4	9	2	9					
	Médio Tejo	113	6	4	0	56	419	189	19					
	Alto Alentejo	116	4	0	0	6	1	0	79					

Fonte: Censos 2021

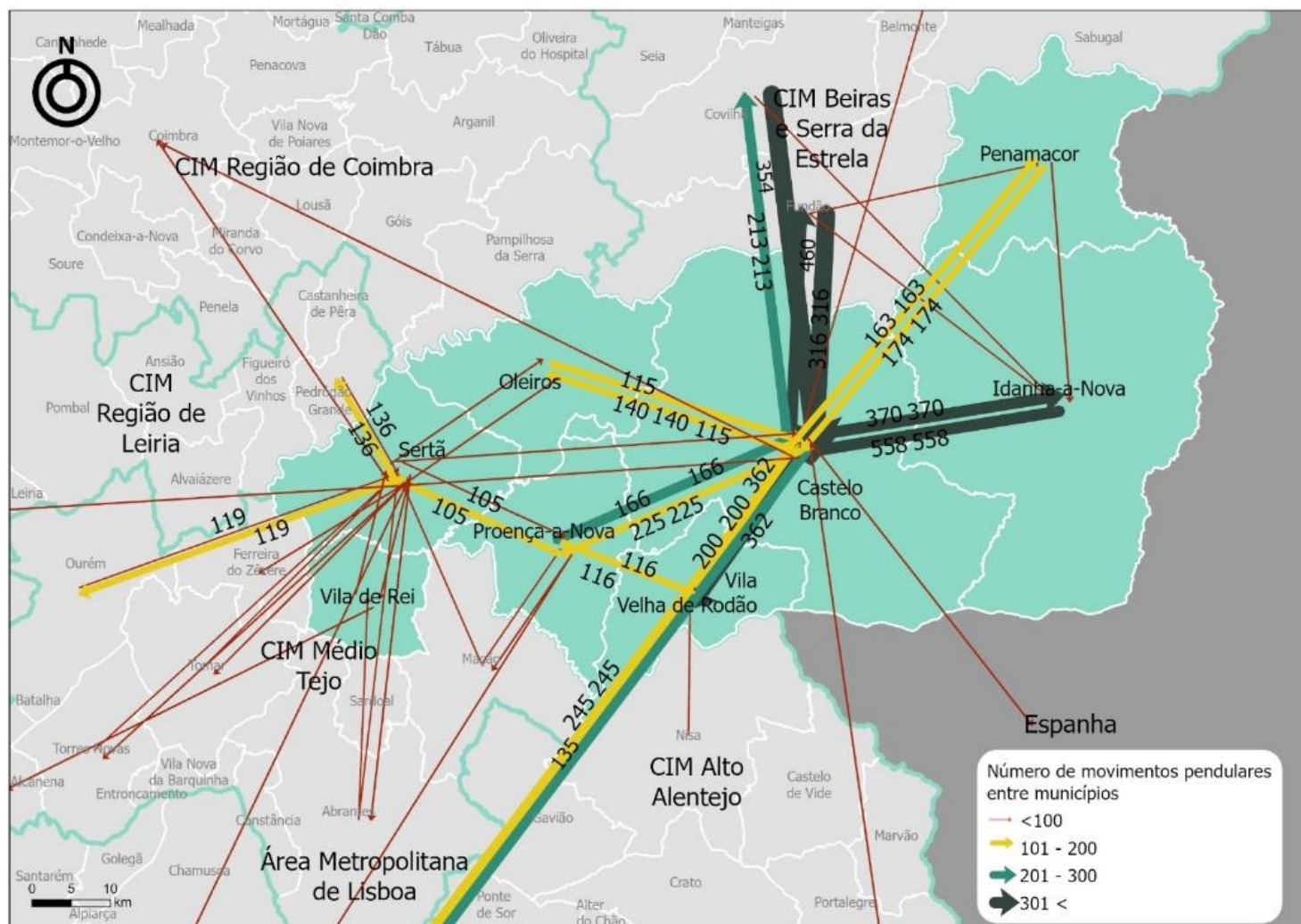


Figura 19 | Movimentos pendulares intermunicipais e interregionais.

Fonte: Censos 2021

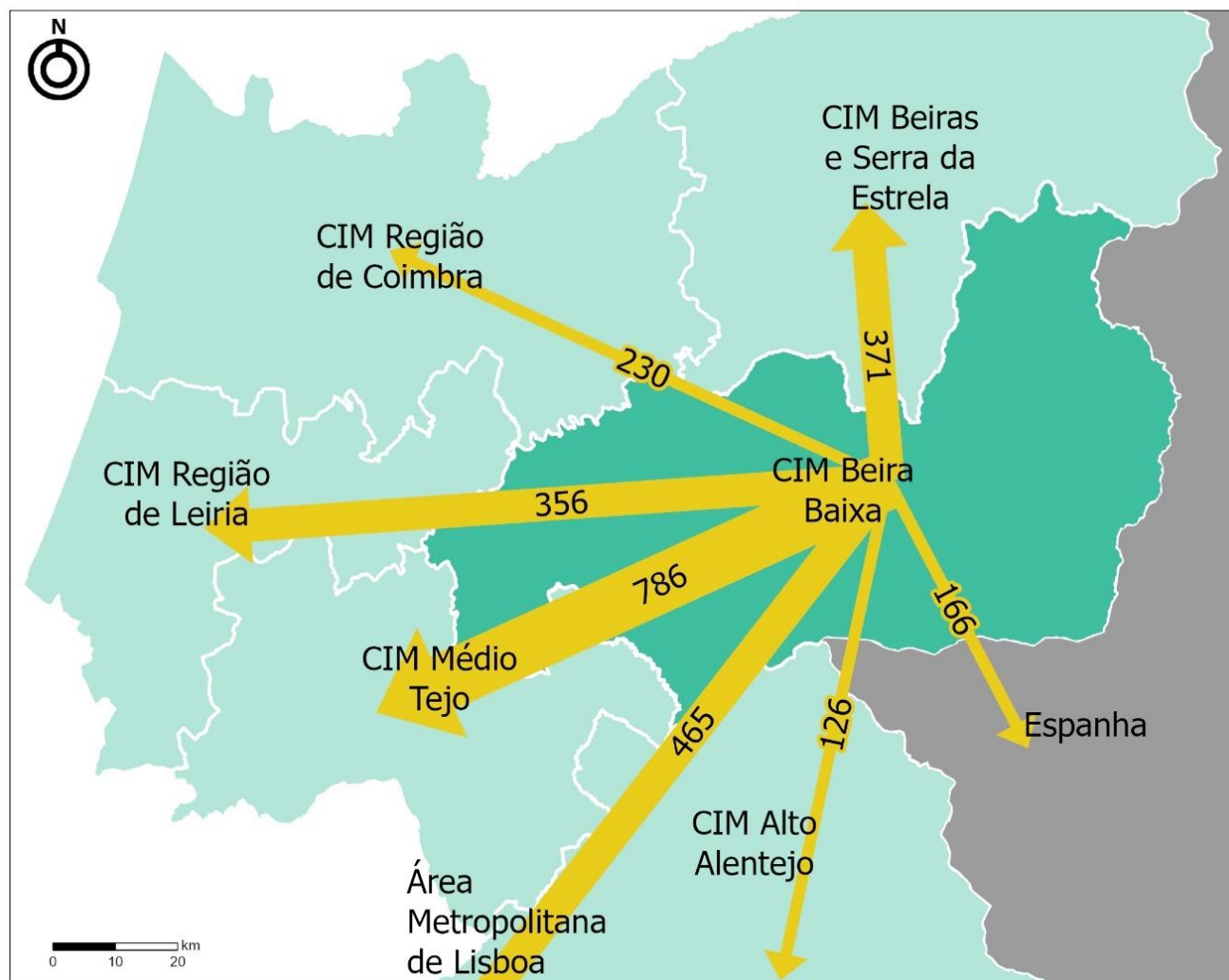


Figura 20 | Movimentos pendulares para as CIMs com origem na CIMBB

Fonte: Elaboração própria com base nos dados dos Censos 2021

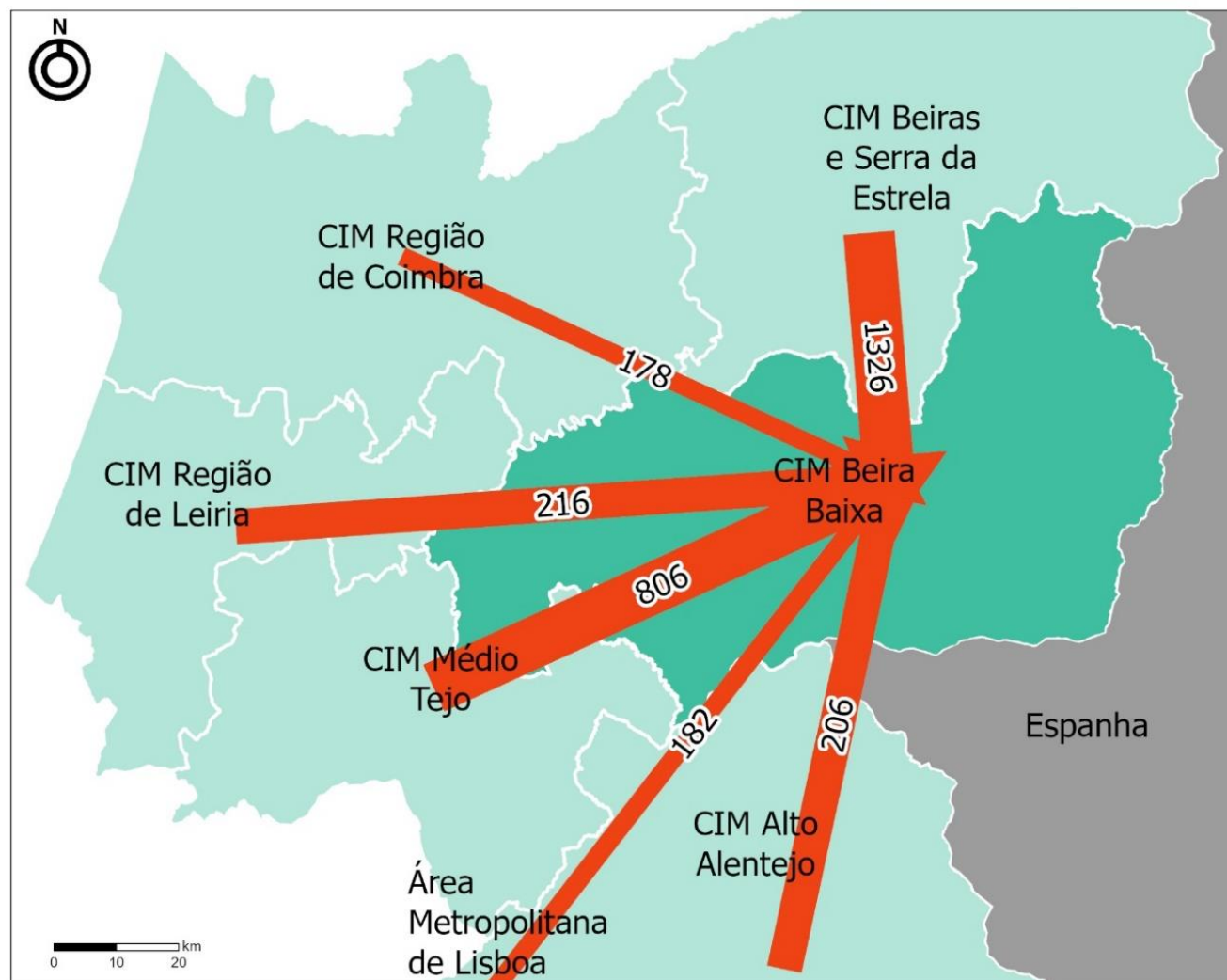


Figura 23 | Movimentos pendulares das CIMs com destino a CIMBB.

Fonte: Elaboração própria com base nos dados dos Censos 2021

MODOS DE TRANSPORTE UTILIZADOS NOS MOVIMENTOS PENDULARES

A figura e tabela seguintes demonstram a **predominância do transporte individual (TI) em todas as deslocações pendulares realizadas na CIMBB**, verificando-se um aumento do peso deste modo na última década. Destaca-se neste domínio, Penamacor, Sertã e Vila de Rei, com crescimentos da quota modal superiores a 5 pontos percentuais.

O modo pedonal surge em segundo lugar, devido sobretudo às viagens intra freguesia que têm um peso relevante na CIMBB. As variações de quota modal neste modo não foram muito significativas na última década, à exceção de Penamacor, onde o andar a pé diminui 8 pontos percentuais (em detrimento do TI). Este aspeto é positivo porque em muitos outros contextos assistiu-se a uma diminuição acentuada da representatividade das viagens a pé.

O transporte coletivo apresenta uma quota de 15% ou inferior, tendo decrescido na última década em todos os municípios, destacando-se nesse âmbito, a Sertã e Vila de Rei, com diferenças superiores a 6 pontos percentuais.

A bicicleta representa uma quota modal quase nula, não tendo sofrido grandes variações na última década.

Isolando as viagens por motivo de estudo (vide Figura 22), verifica-se que:

- O modo preferencial continua a ser o automóvel, embora com quota inferior à do total das viagens;
- A quota modal do transporte coletivo aumenta face ao total de viagens, em especial em Vila Velha de Rodão. Por outro lado, em Castelo Branco este aumento é pouco expressivo;
- A quota do modo pedonal aumenta sobretudo em Castelo Branco. Em Proença-a-Nova, Sertã e Idanha-a-Nova, este aumento é pouco significativo, sendo que nos restantes municípios, esta é inferior à da totalidade das viagens;
- A bicicleta tem uma quota modal quase nula.

O fluxo relevante de viagens Intra freguesia (66% das viagens pendulares) e as quotas modais dos modos ativos reforçam a necessidade de investir numa estratégia que fomente a utilização dos modos ativos para as viagens de curta/média-distância e no transporte coletivo para as viagens que não são passíveis de ser realizadas a pé ou de bicicleta.

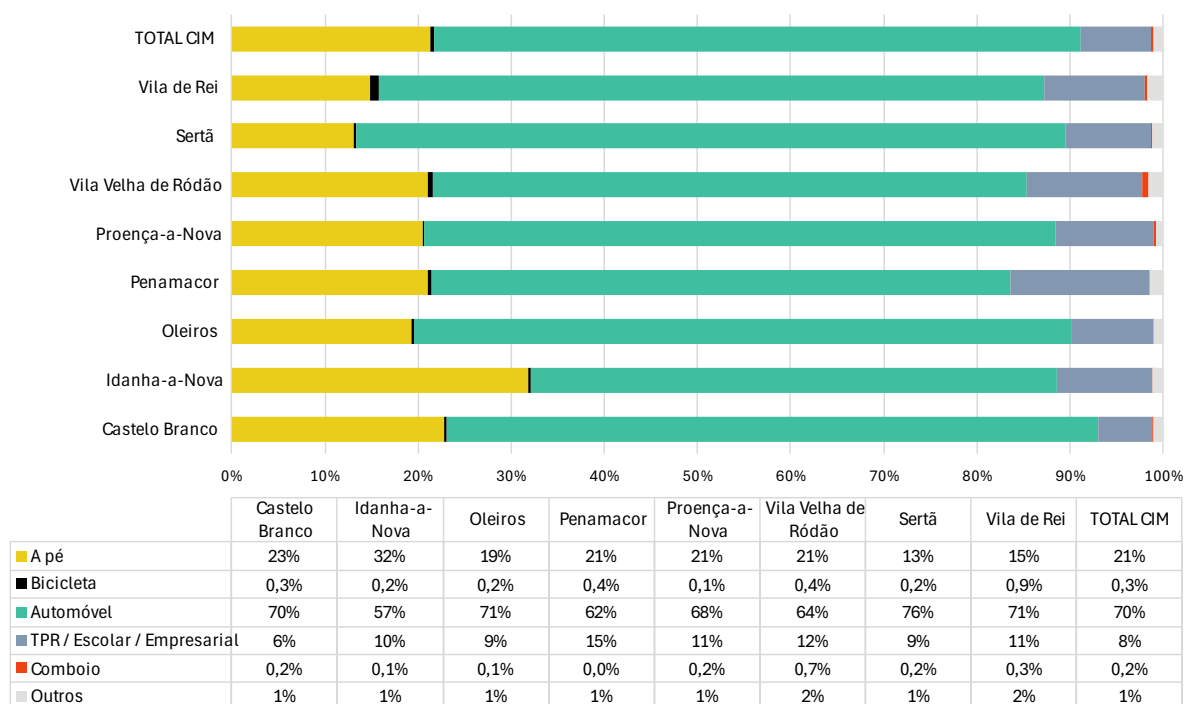


Figura 21 | Repartição modal em 2021 deslocações casa-trabalho/escola

Fonte: Elaboração própria com base nos Censos2021, INE

Tabela 14 | Variação da repartição modal entre 2011 e 2021 nas deslocações casa-trabalho/escola

Concelho	Variação da repartição modal entre 2011 e 2021 (pontos percentuais)					
	A pé	Bicicleta	Automóvel	TPR / Escolar / Empresarial	Comboio	Outros
Castelo Branco	-1,2pp	0,1pp	3,6pp	-2,8pp	0,0pp	0,3pp
Idanha-a-Nova	1,5pp	-0,1pp	2,9pp	-4,5pp	0,1pp	0,1pp
Oleiros	0,5pp	0,1pp	3,8pp	-3,5pp	-0,1pp	-0,7pp
Penamacor	-8,3pp	0,1pp	10,2pp	-2,9pp	0,0pp	0,9pp
Proença-a-Nova	0,2pp	-0,2pp	3,9pp	-4,2pp	0,2pp	0,0pp
Sertã	1,4pp	-0,2pp	-0,4pp	-1,1pp	0,7pp	-0,4pp
Vila de Rei	0,4pp	-0,1pp	6,4pp	-6,3pp	0,2pp	-0,5pp
Vila Velha de Ródão	0,8pp	0,4pp	5,6pp	-7,0pp	0,3pp	-0,1pp
TOTAL CIM	-0,8pp	0,1pp	4,2pp	-3,6pp	0,1pp	0,1pp

Fonte: Elaboração própria com base nos Censos2011 e 2021, INE

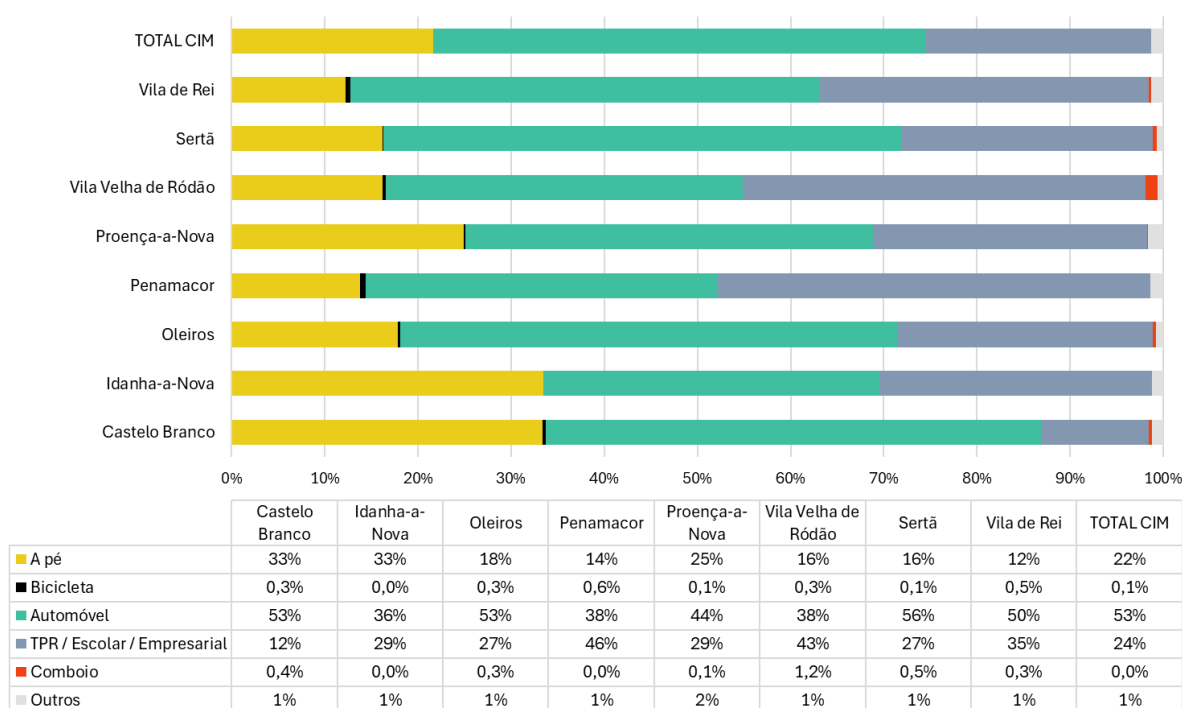


Figura 22 | Repartição modal das viagens pendulares casa-escola

Fonte: Elaboração própria com base nos Censos 2021, INE



Verifica-se uma forte dependência do transporte individual, a qual aumentou em todos os concelhos face aos últimos Censos, com exceção de Sertã. Também as viagens por motivos de estudo são muito dependentes do automóvel. Por outro lado, verifica-se uma baixa utilização do transporte coletivo. Quanto aos modos ativos, embora o modo pedonal seja relativamente popular na região, a bicicleta não tem praticamente expressão.

2.4. TRANSPORTES PÚBLICOS

TRANSPORTE PÚBLICO FERROVIÁRIO

A CIMBB é servida pela linha da Beira Baixa, uma linha férrea de via única que se liga à linha do Norte, no Entroncamento, e à linha da Beira Alta, na Guarda. O troço Covilhã – Guarda esteve encerrado entre 2009 e 2021 para requalificação e, após a reabertura deste último troço, a linha da Beira Baixa está integralmente eletrificada.

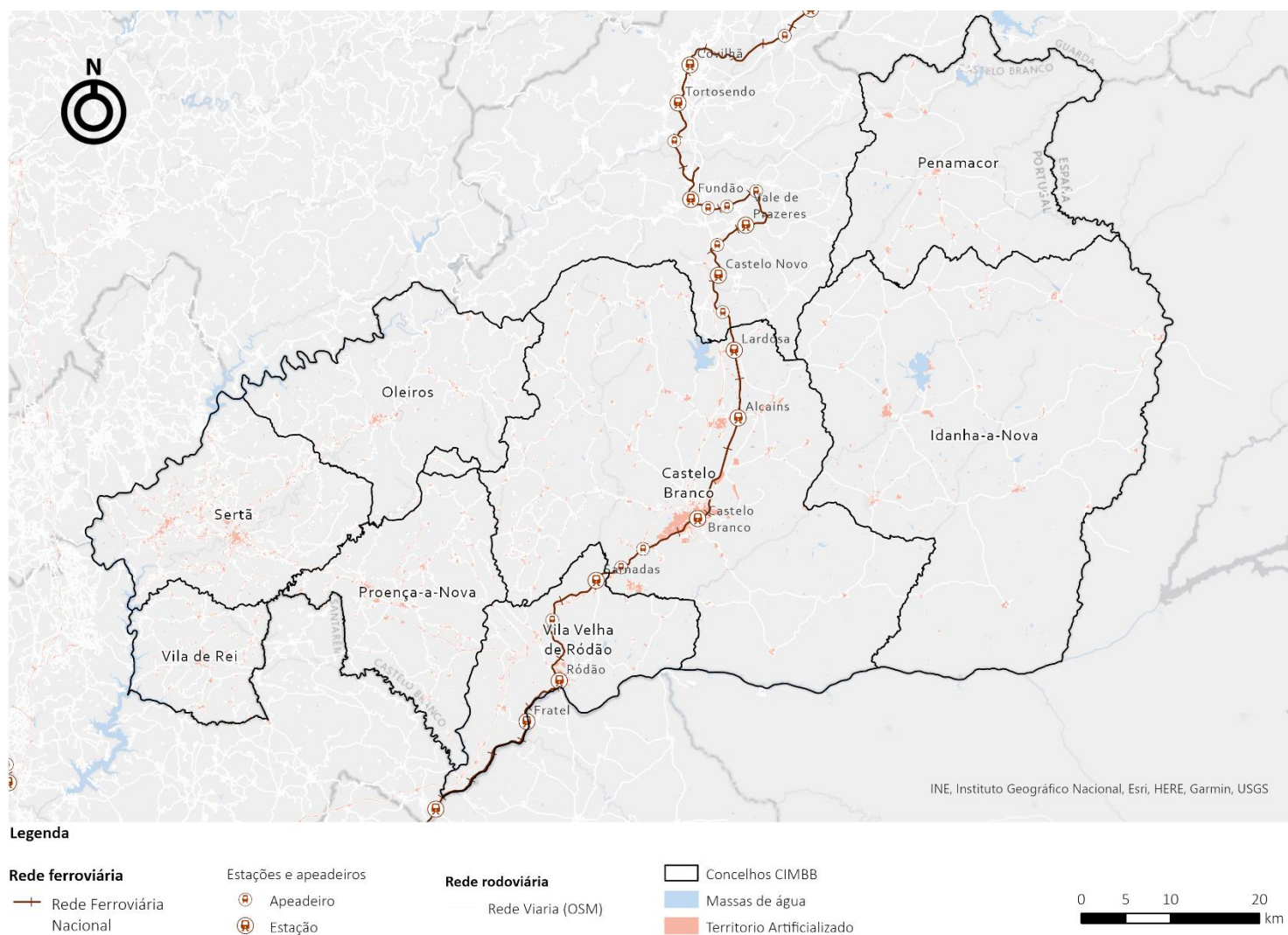


Figura 23 | Rede Ferroviária. Fonte: Elaboração própria. Mapa OpenStreetMap

Conforme se pode verificar na figura anterior, onde estão representadas as linhas, estações e apeadeiros de caminho-de-ferro que servem a CIMBB, a **Linha da Beira Baixa atravessa os concelhos de Vila Velha de Rodão e Castelo Branco**, apresentando 9 estações e apeadeiros na área da CIM, 4 no concelho de Vila Velha do Rodão e 5 no de Castelo Branco.



Figura 24 | Linha da Beira Baixa, em Vila Velha de Rodão

A oferta atual nesta linha é composta por serviços Intercidades entre Lisboa, Castelo Branco, Guarda e Covilhã, que servem as sedes de concelho da CIM, assim como serviços Regionais que servem todas as estações e apeadeiros da região. Os serviços nas principais estações são os indicados na Figura 23 nas Tabela 15 e Tabela 16. Da análise destas tabelas contata-se a existência de 3 circulações intercidades em ambos os sentidos e 4 circulações regionais, entre o Entroncamento e Castelo Branco e outras quatro entre Castelo Branco e a Covilhã. Refira-se, que esta oferta está desenhada de modo a permitir o transbordo em Castelo Branco, entre os dois serviços regionais, permitindo efetuar uma viagem com transbordo entre o Entroncamento e a Covilhã.

A análise dos horários no período de ponta da manhã, no eixo Vila Velha do Rodão – Castelo Branco – Covilhã permite verificar que **estes são desajustados às necessidades dos trabalhadores pendulares** dos serviços, que tipicamente começam a trabalhar entre as 08:00 e as 09:00, porque a hora de chegada a Vila Velha do Rodão, Castelo Branco e Covilhã, assim como nos apeadeiros intermédios, ocorre ou muito

cedo pela manhã, ou já depois das 09:00. Apenas o primeiro serviço Intercidades no sentido Guarda – Lisboa, poderia ajustar-se às necessidades destes utilizadores.

No período da tarde, existe um leque mais alargado de serviços, que se pode coadunar com as necessidades dos trabalhadores pendulares.

Os tempos de viagem entre as principais sedes de concelho indicados na Tabela 17, permitem concluir que o tempo de viagem em modo ferroviário entre Vila Velha do Rodão e Castelo Branco é concorrencial com o automóvel (vide secção 2.7).

Refira-se, ainda, o Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior, promovido pela AMT, no qual se propõe a **“criação de um serviço ferroviário do tipo Regional Expresso entre a Guarda e Castelo Branco, com paragem em Belmonte-Manteigas, Covilhã e Fundão, e eventual prolongamento a Vila Velha de Ródão (...), com circulações a cada hora em ambos os sentidos”** e com a manutenção de **“alguns serviços por dia, com paragem em todas as estações e apeadeiros”**⁷. As relações funcionais entre Castelo Branco e os municípios vizinhos do Fundão e Covilhã, ou as intermunicipais entre Vila Velha de Rodão e Castelo Branco, identificadas nos padrões de mobilidade dos Censos, beneficiarão de um serviço desta natureza, como alternativa ao transporte individual.

A este projeto, alia-se o Passe Ferroviário Verde, que permite viajar em qualquer percurso nos comboios intercidades (com reserva prévia) e regionais para qualquer destino na região ou em território nacional, a um preço bastante acessível⁸.

⁷ Fonte: AMT

⁸ 20 € em maio de 2025.

Tabela 15 | Horário de passagem nas sedes de concelho da CIMBB e nos principais destinos fora da CIM, no sentido Lisboa – Castelo Branco – Covilhã / Guarda

O/D	Lisboa	Vila Velha de Ródão	Castelo Branco	Covilhã	Guarda
IC Lisboa - Guarda	08:15	10:39	11:03	11:53	12:45
	13:15	15:35	16:05	16:55	17:42
	19:15	21:49	22:13	23:03	23:03
Regional Entroncamento - Castelo Branco		09:15	09:44		
		13:04	13:33		
	16:15	19:03	19:35		
		21:11	21:39		
Regional Castelo Branco - Covilhã			06:49	07:58	
			09:55	10:59	
			14:40	15:50	
			19:40	20:49	

Fonte: Horários publicados pela CP, consultado a 12 de maio de 2025

Tabela 16 | Horário de passagem nas sedes de concelho da CIMBB e nos principais destinos fora da CIM, no sentido Covilhã / Guarda – Castelo Branco - Lisboa

O/D	Guarda	Covilhã	Castelo Branco	Vila Velha de Ródão	Lisboa
IC Guarda – Lisboa (Via Covilhã)	07:02	07:47	08:37	09:02	11:20
	14:07	14:52	15:42	16:07	18:20
	18:25	19:10	20:03	20:30	22:50
Regional Covilhã – Castelo Branco		04:50	05:53		
		08:50	09:54		
		12:45	13:49		
		18:27	19:31		
Regional Castelo Branco - Entroncamento			05:55	06:23	09:20
			10:06	10:39	
			14:00	14:28	
			18:20	18:40	

Fonte: Horários publicados pela CP, consultado a 12 de maio de 2025

Tabela 17 | Tempos de viagem em comboio entre as sedes de município da CIMBB que são servidas pela ferrovia e outros destinos.

	Tempo de viagem em Intercidades		Tempo de viagem em Regional	
	Vila Velha de Ródão	Castelo Branco	Vila Velha de Ródão	Castelo Branco
Lisboa	2:11	2:40	2:23	3:12
Entroncamento	1:11	1:39	1:29	1:59
Vila Velha de Ródão		0:23		0:27
Castelo Branco	0:23		0:27	
Covilhã	1:13	0:49	1:42 (1 transbordo)	1:04
Guarda	1:59	1:35	2:40 (2 transbordos)	1:48 (1 transbordo)

Fonte: Horários publicados pela CP, consultado a 12 de maio de 2025



Destaca-se a importância da rede ferroviária com ligações diretas a cidades relevantes, embora com uma frequência dos serviços relativamente baixa e, muitas vezes, pouco adaptada às necessidades da região, sobretudo nas deslocações intra-regionais. Todavia, o Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior aliado ao Passe Verde Ferroviário, constituem oportunidades relevantes para a região.

TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO

Transporte Regular de Passageiros

Conforme estabelecido no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, a CIMBB é a autoridade competente para os transportes públicos intermunicipais. Após delegação de competências, a CIM gere também os transportes municipais de Idanha-a-Nova, Penamacor, Proença-a-Nova e Vila Velha de Ródão. Os municípios de Castelo Branco e Oleiros assumiram as suas competências em matéria de transportes municipais. Vila de Rei e Sertã, que até 2023 pertenciam à CIM do Médio Tejo, têm as competências em matéria de transporte público delegadas nesta CIM.

Em junho de 2023, a CIMBB procedeu ao lançamento do concurso público para concessão do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, por um período de 5 anos. Este contrato inclui todos os serviços municipais, intermunicipais e inter-regionais no âmbito das competências da CIM como autoridade de transportes.

Este procedimento foi lançado para dois lotes distintos:

- Lote 1, onde estão integradas as carreiras municipais de Proença-a-Nova e Vila Velha do Rodão, as carreiras intermunicipais entre estes Concelhos, Castelo Branco e o município de Oleiros e carreiras inter-regionais entre Proença-a-Nova e Vale de Cardigos, no município de Mação, CIM do Médio Tejo.
- Lote 2, onde estão integradas as carreiras municipais dos municípios de Idanha-a-Nova e Penamacor, a Este e nordeste da CIM. Neste lote estão também integradas várias carreiras inter-

regionais que servem a CIMBSE, assim como carreiras intermunicipais, que servem os municípios de Idanha-a-Nova e Castelo Branco.

Em ambos os lotes, a oferta de transporte regular está muito concentrada nos dias úteis. Apenas a carreira interregional Castelo Branco – Sabugal (Lote 2) oferece serviço aos fins-de-semana. De realçar a extensão desta linha, uma vez que é superior a 100 km.

Em termos de distribuição horária é de realçar a concentração dos serviços nos períodos de ponta da manhã (06:45 – 08:45) e da tarde (16:30 – 18:30), assim como ao meio-dia (12:00 – 14:00). São muito poucas as exceções de carreiras que operam fora destes períodos horários.

A maioria das carreiras tem um número muito reduzido de circulações, tipicamente com uma circulação num sentido de manhã e volta à tarde e, por vezes, ao meio-dia no outro sentido. Este tipo de oferta observa-se, tipicamente, em redes de Transporte Público muito ancoradas na resposta às necessidades escolares, mas compreensível devido à baixa densidade e reduzida expressão populacional.

À data de elaboração deste Estudo, o referido procedimento de contratualização encontra-se num processo contencioso, o que dificulta o planeamento e gestão desta oferta de transportes.

No sentido de garantir a continuidade do transporte público que serve a região, a CIMBB contratualizou ao operador Transdev Interior, S.A. a realização dos serviços de transporte que se consideram essenciais à região, durante o período de um ano, abrangendo o período de 1 de agosto de 2024 a 31 julho 2025.

Esta operação incluiu, em 2024, 39 linhas, com uma extensão total de 1 053 km e uma produção quilométrica anual de 692 mil veículos-quilómetros (vkm). Foram transportados 214 663 passageiros.⁹

A tabela seguinte sintetiza o valor das tarifas em 2024, que têm uma base quilométrica.

Tabela 18 | Tarifas aplicadas ao TPR em 2024

Tipologia tarifa	Valor mínimo (até 2km)	Valor máximo (130-140km)
Bilhete simples	1,20€	8,80€
Pré-comprado 10 bilhetes	10,60€	79,00€
Passe assinatura ilimitado	31,85€	168,20€
Passe assinatura 44 viagens	21,50€	187,50€

Fonte: Relatório de Atividade 2024, CIMBB

⁹ Fonte: Relatório de Atividades 2024, CIMBB

Neste âmbito, é de referir o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros: Incentiva+TP, no qual se atribui financiamento às AM e CIM, para o sistema de transporte público coletivo¹⁰, entre outros, para apoio à redução e simplificação das tarifas praticadas.

Salienta-se o financiamento de passes gratuitos para estudantes até aos 23 anos e a modalidade Circula PT¹¹, com descontos nos passes de 50% (para beneficiários do complemento solidário para idosos e do rendimento social de inserção e para pessoas com incapacidade igual ou superior a 60%) e de 25% (para reformados e pensionistas abaixo de determinado limiar de pensão, desempregados com subsídio abaixo de determinado limiar ou desempregados de longa duração e agregados familiares de baixos rendimentos).

No que diz respeito aos outros municípios da CIMBB, cuja rede de Transporte Público não foi integrada no concurso da CIM, assinala-se o seguinte:

- O município de Oleiros contratualizou o serviço de Transportes Coletivos Rodoviários de Passageiros através de uma Prestação de Serviços por um período de 5 anos, tendo este serviço entrado em vigor no dia 1 de julho de 2022.
- Já o município de Castelo Branco optou por um contrato de concessão por um período de 5 anos. Este teve início também a 1 julho de 2022.
- Os municípios de Sertã e Vila de Rei, que até 2024 integravam a CIM do Médio Tejo, são servidos pela rede de transportes explorada através de contrato de Concessão estabelecido por esta entidade por um período de 8 anos, tendo a operação iniciado a 1 de agosto de 2023.

A figura seguinte apresenta a rede de transporte público rodoviário de passageiros a operar na região.

¹⁰ Substituindo o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) nos transportes públicos coletivos de passageiros e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP).

¹¹ Substituí o Passe Social+ desde 1 de janeiro de 2025

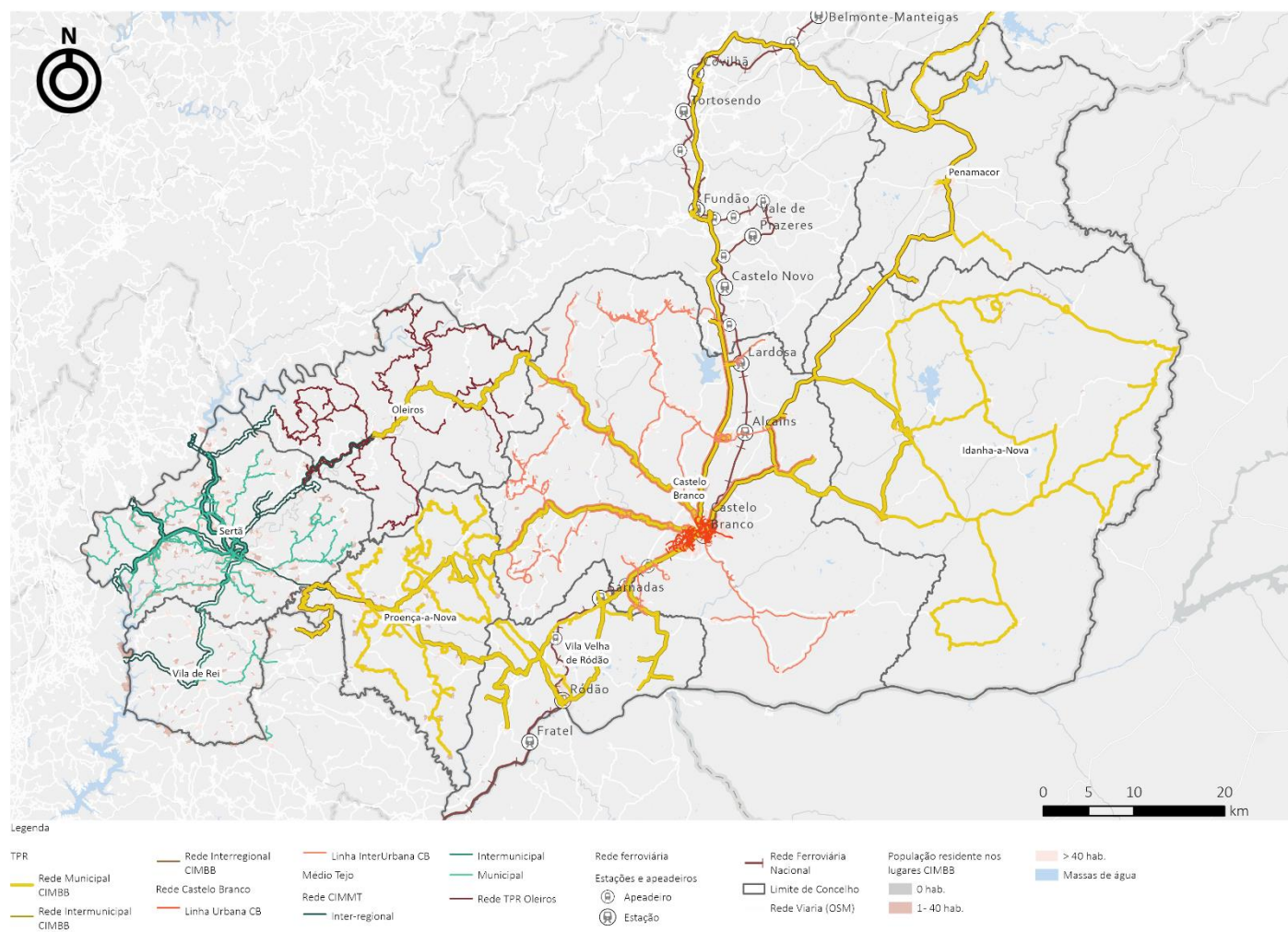


Figura 25 | Rede de Transporte Público Rodoviário de Passageiros

Fonte: Elaboração própria com base na rede disponibilizada pela CIMBB e municípios e no OpenStreetMaps

A tabela seguinte apresenta o número de lugares servidos pela rede de transportes públicos apresentada na figura anterior. De um total de 694 lugares, atualmente 528 lugares (76%) já são servidos pela rede regular de transportes.

Tabela 19 | Número de lugares servidos e não servidos pela rede de TPR

Município	Lugares Servidos		Lugares não servidos		Nº Total Lugares
	Mais de 40 habitantes	Menos de 40 habitantes	Mais de 40 habitantes	Menos de 40 habitantes	
Castelo Branco	48	47	1	24	120
Idanha-a-Nova	24	14	0	2	40
Oleiros	17	37	0	24	78
Penamacor	12	1	0	0	13
Proença-a-Nova	37	54	0	9	100
Sertã	90	101	5	45	241
Vila de Rei	6	7	11	36	60
Vila Velha de Ródão	16	17	0	9	42
Total CIM	250	278	17	149	694

Fonte: Elaboração própria com base nas redes de TPR fornecidas pela CIMBB

Tendo em consideração os movimentos pendulares, verifica-se que a cobertura territorial da rede responde aos principais fluxos intermunicipais, nomeadamente, as ligações entre:

- Castelo Branco e Idanha-a-Nova/ Vila Velha de Rodão/ Proença-a-Nova/ Oleiros/ Penamacor;
- Proença-a-Nova e Vila Velha de Rodão;
- Sertã e Proença-a-Nova/ Oleiros/ Vila de Rei.

Também os fluxos inter-regionais entre Castelo Branco e a Covilhã e Sabugal estão cobertos por esta rede.

Transporte de Passageiro Flexível

Em março de 2025, a CIMBB lançou dois projetos-piloto de transporte flexível como alternativa de transporte para os alunos da Escola Superior de Gestão (ESGIN) que têm aulas ao sábado e para ligação com a rede de Expressos, mais concretamente:

- **Linha entre Idanha-a-Nova e Castelo Branco**, com dois serviços por sentido ao sábado, sendo que um deles se realiza apenas nos períodos letivos da ESGIN e um serviço por sentido ao domingo, sobretudo para a ligação à rede de expresso;

- **Eixo entre Proença-a-Nova e Vila Velha de Rodão**, com um serviço por sentido nos dias úteis e outro ao domingo, entre Catraia Cimeira e Fratel, para a ligação ao serviço Expressos em Fratel.

À semelhança do que acontece com o Transporte Público Regular, os municípios de Sertão e Vila de Rei, integram também a rede de transporte flexível do Médio Tejo, operada por táxis, com percursos e horários pré-definidos, os quais complementam o transporte regular sobretudo nas deslocações entre os lugares e a sua sede de concelho ou entre sedes de concelho (serviço LINK).



Figura 26 | Serviço de transporte a pedido LINK

Fonte: transporteapedido.mediotejo.pt

O município de Castelo Branco implementou um serviço de transporte flexível operado por táxis, em 5 zonas pré-definidas, em determinados períodos horários (de manhã/de tarde), em dias fixos da semana: segunda, quartas e sextas-feiras úteis e considerando as atuais paragens de transporte público.

A reserva é feita através de uma chamada telefónica para o Centro de Operações do Município, que dispõe de um número específico para o efeito, até às 15:00 da véspera do dia da viagem. Em função das reservas é elaborado um itinerário e o cliente é informado da hora em que o transporte irá ser efetuado, na véspera da viagem, até às 17:30.

Estes serviços têm sido realizados essencialmente por táxis e viaturas do município, os quais apresentam um dístico com identificação do transporte flexível.

O município implementou também uma experiência piloto aos sábados, com ligação à cidade de Castelo Branco.

Este serviço tem tido resultados bastante positivos e permite que todos os lugares de uma determinada zona sejam servidos por uma solução de TPF que, regra geral, rebate numa paragem do transporte regular e, assim, assegura o acesso à rede de transporte público regular, ainda que impondo a obrigatoriedade de um transbordo.

Serviços Expresso

Complementarmente, a região é servida por serviços de longo curso operados pela Rede Nacional de Expressos para diversos pontos do país.

A Tabela 20 apresenta um resumo dos serviços de/para Lisboa, Coimbra e Porto, verificando-se que 6 dos 8 concelhos possuem serviços de ligação, pelo menos a Lisboa. Destaca-se, ainda, a existência de

42 serviços diários entre Castelo Branco e Lisboa e 43 serviços entre Castelo Branco e o Porto, considerando a oferta em ambos os sentidos.

Tabela 20 | Serviços operados pela Rede Nacional de Expressos de/para Lisboa, Coimbra e Porto

	Lisboa	Porto	Coimbra
Castelo Branco	42	43	33
Oleiros	4	2	3
Proença-a-Nova	17	13	9
Sertã	16	13	11
Vila de Rei	4	0	0
Vila Velha de Rodão	6	3	2
Fratel (VV Rodão)	6	0	0

Fonte: Rede Nacional de expressos (consultado em maio de 2025)

O operador Flixbus oferece, também, serviços de ligação a Lisboa, Coimbra e Porto - Castelo Branco, registando-se à data, 21 serviços diários, considerando ambos os sentidos.



A contratualização do TP rodoviário da competência da CIMBB encontra-se em contencioso, o que tem atrasado a entrada em operação da rede de TP planeada para a região. Salientam-se as soluções de transporte flexível que têm vindo a ser implementadas e que têm complementado a rede de transporte público em zonas e horários que em que não existe viabilidade económica para serviços de carácter regular.

TÁXIS E TVDE

O transporte em táxi é considerado um serviço público e constitui-se como uma componente essencial do transporte público de passageiros, garantindo acessibilidade para determinados segmentos da população (principalmente idosos), em territórios de baixa densidade populacional (como é o caso da CIMBB), em horários de baixa procura para os quais não é viável um serviço de TPR convencional e em complemento do transporte escolar em áreas menos povoadas.

O novo regime jurídico do serviço de transporte público de passageiros em táxi, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023 de 31 de outubro, densifica as competências dos municípios, enquanto autoridades de transportes para o serviço público de transportes em táxi, sendo as respetivas câmaras municipais competentes para¹²:

- Fixar o contingente de táxis em cada concelho;

¹² Artigo 12º do Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro

- Gerir o respetivo espaço público, aprovando e estabelecendo os regimes de estacionamento, incluindo praças de táxi;
- Proceder ao licenciamento dos veículos;
- Fixar as tarifas específicas aplicáveis ao seu território;
- Fiscalizar as matérias por si regulamentadas.

Segundo o mesmo diploma, as entidades intermunicipais passam, em articulação com os municípios, a gerir o transporte em táxi nos territórios onde exista continuidade urbana ou que possuam polos geradores de mobilidade, tais como hospitais ou escolas. Para isso, os municípios podem delegar competências através de acordos inter administrativos. Essa gestão intermunicipal permite ajustar a oferta e a procura com base em estudos de mobilidade, redefinindo as regras para atribuição de licenças.

De acordo com o Observatório da AMT, nos 8 municípios que hoje integram a CIMBB, encontravam-se atribuídas, em 2021, 194 licenças de táxi para um contingente de 212 táxis - existindo à data, 18 vagas por preencher no território, a maioria delas (13) no município de Castelo Branco - sendo estas licenças operadas por 134 transportadores em táxi.

Em 2021, existiam em média 1,8 licenças de táxi por 1 000 habitantes, valor acima da média nacional para os municípios de baixa densidade e para Portugal Continental¹³. Castelo Branco é o município onde existe um menor número de licenças por habitante (1,0), sendo também o que possui o maior número de vagas.

Em termos globais, de acordo com o Observatório da AMT, a taxa de variação do número de licenças atribuídas nos últimos 5 anos foi de 1,4%.

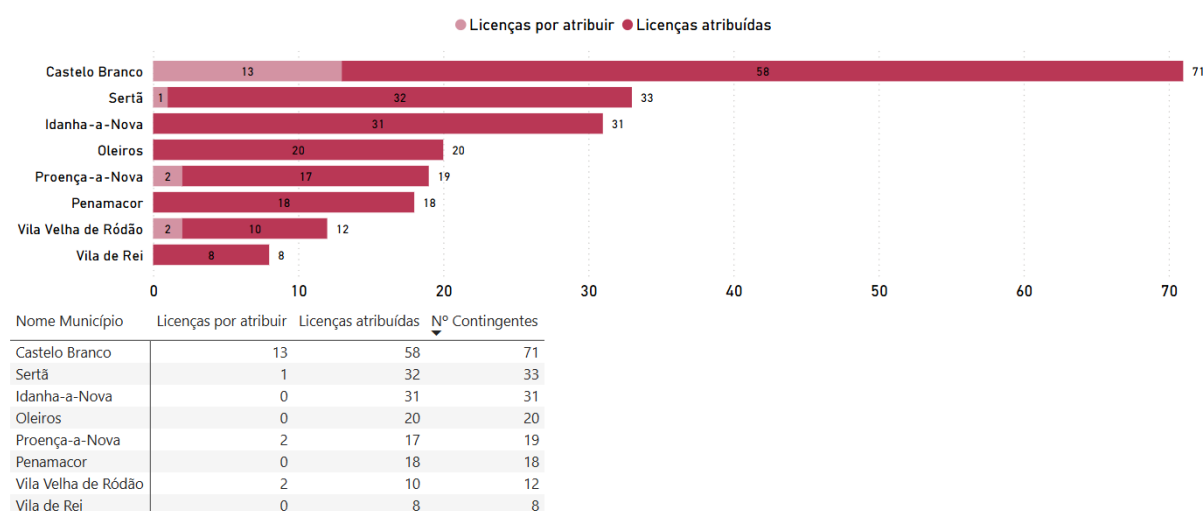


Figura 27 | Contingente e licenças de táxi por município da CIMBB

Fonte: Observatório da AMT. Informação consultada em maio de 2025

¹³ De acordo com a AMT, a média era de 1,7 e 1,2 licenças por 1 000 habitantes, respetivamente.

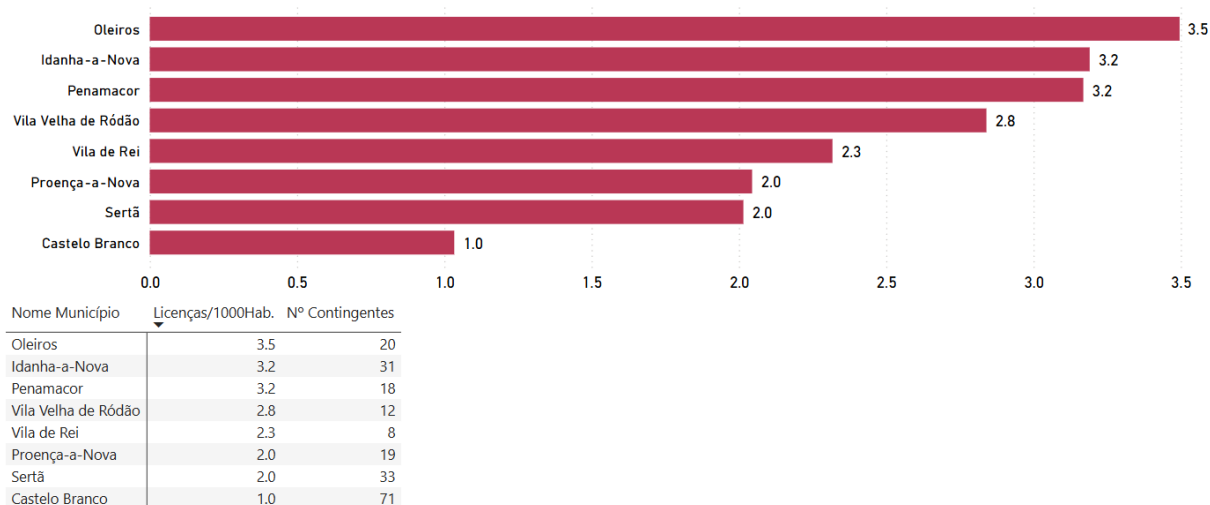


Figura 28 | Nº de licenças de táxi por 1000 habitantes nos municípios da CIMBB

Fonte: Observatório da AMT. Informação consultada em maio de 2025

Relativamente aos serviços de TVDE, este trata-se de um serviço comercial, não estando sujeito a contingentes municipais ou de outra natureza. No entanto, este tipo de transporte desempenha um papel importante no transporte de passageiros, sobre o qual importa refletir.

Mediante pesquisa nas principais plataformas de TVDE¹⁴ verificou-se que todos os municípios da CIMBB são servidos, no seu território, por TVDE, embora não existam evidências de que exista uma cobertura integral deste território.



Em média, existem 1,8 licenças de táxi por 1 000 habitantes na CIM-BB. Oleiros é o município que possui o maior rácio (3,5), contrastando com Castelo Branco (1,0), cujo contingente não se encontra totalmente preenchido. O número total de licenças atribuídas tem vindo a crescer nos últimos 5 anos (1,4%), o que reflete alguma atratividade do setor.

De acordo com as plataformas de TVDE, existe serviço em todas as sedes de concelho da região. Todavia não existem evidências de que exista uma cobertura integral deste território.

2.5. INTERFACES DE TRANSPORTES

As interfaces de transporte desempenham um papel fundamental no sistema de mobilidade, uma vez que permitem o transbordo de passageiros entre diferentes modos de transporte de forma eficiente. Estes pontos de contacto entre os diferentes modos são fundamentais para promover a intermodalidade.

¹⁴ Para esta análise recorreu-se às plataformas Uber e Bolt.

Na CIMBB, existe interface de transporte em Castelo Branco, Idanha-a-Nova, Proença-a-Nova, Sertão, Vila de Rei e Vila Velha de Rodão, as quais assumem um papel vital na interligação dos diversos modos, bem como com os serviços de longo curso. Nas secções seguintes, apresenta-se uma pequena descrição destas interfaces.

Oleiros ainda não possui interface de transporte, mas o município planeia construir um terminal no médio prazo, tendo já começado a procurar locais para a sua implementação.

Penamacor possui uma pequena infraestrutura para a paragem dos autocarros durante o dia.

CASTELO BRANCO

A interface de Castelo Branco integra a oferta de transporte público de passageiros rodoviário e ferroviário, através de percurso pedonal com boa acessibilidade, coberto à superfície ou através do parque de estacionamento subterrâneo, entre o Centro Coordenador de Transportes (CCT) e a Estação Ferroviária de Castelo Branco.



Figura 29 | Integração entre a Estação Ferroviária e o Terminal Rodoviário

CCT de Castelo Branco

O Centro Coordenador de Transportes (CCT) de Castelo Branco é propriedade do município, sendo que a sua gestão e exploração pode ser assegurada por outra entidade, conforme o Regulamento de Utilização e Funcionamento do Centro Coordenador de Transportes de Castelo Branco (Regulamento n.º 557/2022).

O CCT tem capacidade para paragem de 10 veículos. Possui um espaço interior equipado com sala de espera, bilheteiras, instalações sanitárias, escritório, zona de depósito de bagagens, sala de motoristas, instalações sanitárias privativas, arrumos e áreas técnicas de acesso exclusivo para o pessoal ao serviço.

Encontra-se aberto todos os dias, entre as 07:00 e as 20:00, em dias úteis, e entre as 08:00 e as 20:00, aos sábados, domingos e feriados.

O CCT serve as carreiras que operam em Castelo Branco, incluindo os serviços expresso (vide Tabela 20 para informação sobre os serviços) e a utilização dos cais é cobrada em “regime de toques”.

Estação Ferroviária de Castelo Branco

Integrada na Linha da Beira Baixa, a estação de Castelo Branco é servida pelo Intercidades Lisboa-Guarda e pelos serviços regionais Entroncamento-Castelo Branco e Castelo Branco – Covilhã (vide Tabela 15 e Tabela 16).

IDANHA-A-NOVA

O CCT de Idanha-a-Nova é propriedade do município, sendo atualmente explorado pelo operador Transdev. Serve as carreiras que operam na vila, sendo a utilização dos cais cobrada em “regime de toques”. Possui Regulamento de Utilização e Funcionamento, funcionando nos dias úteis entre as 07:30 e as 20:00 e aos fins-de-semana e feriados nos horários das carreiras.

Dispõe de um cais com capacidade de 7 lugares para paragem de autocarros. No rés-do-chão do espaço interior, possui sala de espera, bilheteiras, quiosque e sanitários. Nos pisos superiores dispõe de bar, sala de jogos, cozinha e arrumos, gabinetes e instalações sanitárias.

PROENÇA-A-NOVA

O terminal de Proença-a-Nova funciona como ponto de embarque e desembarque para as carreiras que operam na vila, incluindo os serviços expresso (vide Tabela 14 para informação sobre os serviços), todavia não possui estatuto de centro coordenador de transportes, nem regulamento associado.

Este terminal não se encontra equipado de sistema de bilhética, o que foi apontado pelo município como sendo uma barreira à sua utilização, sobretudo por parte da população mais idosa.

SERTÃ

A Sertã possui um terminal rodoviário que serve as carreiras que operam na Vila e permite ligações com os serviços de longo curso (vide Tabela 20 para informação sobre os serviços). O terminal não dispõe de regulamento e não possui estatuto de centro coordenador de transportes. É, atualmente, operado pela Transdev.

VILA DE REI

Vila de Rei possui um terminal rodoviário relativamente recente (inaugurado em 2021), gerido pelo município. Funciona entre as 9:00 e as 13:00 e as 14:00 e as 17:00, servindo de paragem a todas as carreiras que operam na vila, incluindo os serviços de longo curso (vide Tabela 20) e o transporte a pedido, incluindo o serviço LINK. Esta interface integra também o serviço de Táxis.

Está equipado com sala de espera, instalações sanitárias, televisão e ar-condicionado e conta com um técnico do Município em permanência, que é responsável pela prestação de apoio a todos os equipamentos deste espaço. Integra, também, o Posto de Informação e uma Loja de Produtos Endógenos.



Figura 30 | Terminal rodoviário de Vila de Rei

Fonte: mediatejo.net

VILA VELHA DE RODÃO

Vila Velha de Rodão possui um terminal rodoviário, gerido pelo município que serve as carreiras que operam na Vila, bem como os serviços de longo curso (vide Tabela 20 para informação sobre os serviços). O terminal não dispõe de regulamento e não possui estatuto de centro coordenador de transportes.

Fratel possui estação ferroviária e um pequeno terminal rodoviário que serve os serviços de expresso e de transporte a pedido.



A existência de interfaces de transporte com boas condições de espera e de atendimento aos passageiros, com espaço de circulação adequado para o movimento dos autocarros e a articulação com os restantes modos de transportes é um tema crítico ao sucesso do sistema de transporte na região.

Uma vez que a CIMBB se encontra no processo de contratualização da rede de TPR, será importante agora começar a avaliar, em conjunto com os municípios da região, em que medida podem ser melhoradas as condições proporcionadas pelas interfaces principais de transporte e como se deverão estruturar a nível regional.

2.6. MODOS ATIVOS

MODO PEDONAL

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal (ENMAP) reforça a necessidade de redirecionar o foco do planeamento da mobilidade para os modos ativos, como um dos pilares fundamentais para uma maior sustentabilidade nos sistemas urbanos de transporte, com a mobilidade pedonal a assumir um foco especial nas etapas inicial e final das deslocações (primeira e última “milha”). Esta estratégia **aponta como metas de aumento da quota modal das deslocações pedonais para 25 %, em 2026, e para 35%, em 2030**. Em 2021, a média nacional era de 16%.

Conforme apresentado na Figura 21, no território da CIMBB, a quota modal do modo pedonal é bastante díspar. Os dados dos Censos 2021, indicam uma variação entre 13% (Sertã) e 32% (Vila Velha de Rodão).

O declive é apontado como um importante constrangimento à opção pelo modo pedonal, sobretudo tendo em consideração o elevado peso da população idosa na região, nomeadamente em Vila Velha de Rodão, Penamacor e Oleiros. Todavia, como se pode comprovar pelos Censos, é Vila Velha de Rodão quem detém a maior repartição modal pedonal¹⁵.

Face aos Censos de 2011, em Penamacor registou-se um importante decréscimo da quota modal pedonal (-8 pontos percentuais). Também em Castelo Branco, a opção por andar a pé perdeu peso e em Proença-a-Nova, Sertã, Oleiros e Vila de Rei, o crescimento da quota foi muito ténue. Vila Velha de Rodão e Idanha-a-Nova registaram crescimentos iguais ou inferiores a 1,5 pontos percentuais entre os dois períodos censitários.

Tendo consciência de que a qualidade do espaço público é muito relevante para esta escolha por andar a pé, de forma confortável e segura, a ENMAP estabeleceu como meta para 2023-2024, a “definição de metodologia para a realização do levantamento das condições de acessibilidade universal em todas as centralidades urbanas do país e verificação da percentagem de espaço público passível de utilização por todos”.

Neste âmbito, alguns dos municípios da CIMBB dispõem de Planos de Acessibilidades para Todos que abrangem os núcleos urbanos, como é o caso de Castelo Branco, Idanha e Proença. No entanto, sendo alguns destes planos anteriores a 2016, seria importante a sua atualização para se obter um cenário de referência atual, sobre o qual se pudesse identificar as necessidades de intervenção do espaço público para o tornar acessível a todos. A ENMAP estabeleceu como **meta para a transformar do espaço pedonal acessível a todos, um incremento 30 % em 2026 e 50% em 2030**.

O PAMUS-BB de 2016 identificou propostas de requalificação da rede pedonal em todos os municípios. Da informação que foi possível apurar, **apenas Castelo Branco e Idanha-a-Nova implementaram ações**

¹⁵ Embora os Censos se refiram a movimentos pendulares, os quais são geralmente realizados pela população em idade ativa.

relativas à requalificação da rede pedonal nos centros urbanos das sedes de concelho. O município de Idanha-a-Nova identifica também a necessidade de alargar estas medidas a outras localidades do concelho.



Figura 31 | Espaço pedonal em Castelo Branco



A quota do modo pedonal nas viagens pendulares é bastante díspar no território, estando muitas vezes condicionada pela ortografia e pela qualidade do espaço público.

Castelo Branco, Idanha-a-Nova e Proença-a-Nova dispõem de Planos de Acessibilidades para Todos que abrangem núcleos urbanos dos seus concelhos, embora alguns deles anteriores a 2016. Seria recomendável que todos os municípios identificassem as necessidades de intervenção do espaço público para se obter um cenário de referência atual, sobre o qual se possam implementar soluções que permitam um maior usufruto deste espaço, com conforto e em segurança.

MODO CICLÁVEL

Na CIMBB não existe tradição do uso da bicicleta nas deslocações pendulares, como se pode comprovar pela quota modal inferior a 1% em todos os concelhos da região – vide Figura 21. Face aos Censos 2011 não se verificaram grandes variações na opção.

A Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável (ENMAC) estabelece como **metas para 2030**, uma **quota modal de viagens em bicicleta no território nacional de 7,5% e 10% nas cidades**. Como se pode verificar, a repartição modal atual na CIMBB está muito aquém destes valores.

O PAMUS-BB de 2016 identificou propostas de requalificação da rede ciclável em todos os municípios. Da informação recolhida junto aos municípios, apenas Castelo Branco (vide Figura 32) e Idanha-a-Nova

é que implementaram corredores cicláveis, sobretudo em meio urbano. O município de Idanha-a-Nova identifica também a necessidade de alargar estas medidas a outras localidades do concelho.

Uma outra ação considerada no PAMUS-BB dizia respeito à introdução de sistemas de bicicletas partilhadas em vários centros urbanos da região. Neste âmbito, é de referir que Castelo Branco implementou um sistema de bicicletas partilhadas, as “BINAS - Sistema de Utilização Partilhada de Bicicletas de Castelo Branco”, assim como Sertã e Vila de Rei, cujos sistemas foram implementados em conjunto com Municípios do Médio Tejo – designado por “meio b”.

Os restantes municípios ainda não têm implementados os seus sistemas, embora a sua maioria tenha já dado os primeiros passos para a sua implementação, nomeadamente em Proença-a-Nova está planeada a aquisição de bicicletas partilhadas; Idanha-a-Nova já possui as bicicletas elétricas e está a implementar o serviço; Oleiros já adquiriu as bicicletas elétricas, mas ainda não implementou o serviço; Vila Velha de Rodão candidatou-se a financiamento para aquisição de bicicletas elétricas.

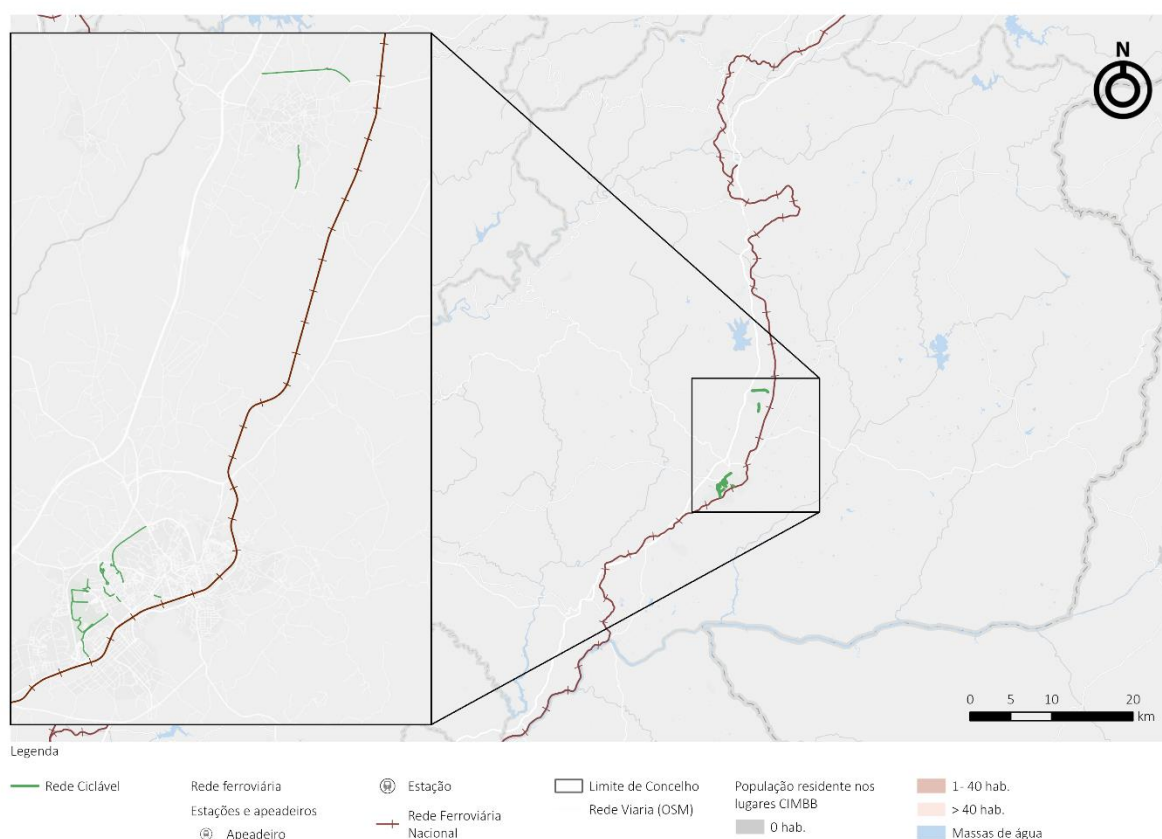


Figura 32 | Rede ciclável no município de Castelo Branco

Fonte: elaboração própria com base em informação fornecida pela Câmara Municipal de Castelo Branco

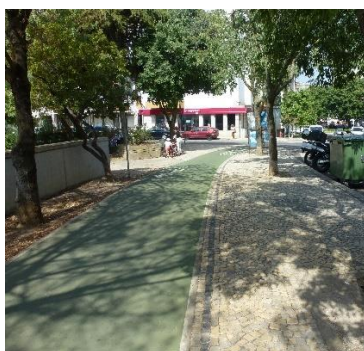


Figura 33 | Ciclovía em Castelo Branco



Figura 34 | BINAS, em Castelo Branco.



Figura 35 | Meio b, Sertã.

Fonte: Notícias do Centro

Fonte: CMCB



A quota modal da bicicleta nas viagens pendulares é inferior a 1% em todos os concelhos da CIMBB, refletindo a baixa tradição de utilização deste modo na região.

Todavia, é reconhecida a necessidade de promoção destas deslocações, destacando-se os corredores cicláveis criados em Castelo Branco e Idanha-a-Nova e os sistemas de bicicleta partilhada já implementados em Castelo Branco, Vila de Rei e Sertã.

2.7. TRANSPORTE INDIVIDUAL

REDE RODOVIÁRIA EXISTENTE (OFERTA)

O sistema rodoviário da CIMBB inclui todas as vias intra e intermunicipais, bem como as vias de ligação aos concelhos envolventes, ao resto do país e aos pontos fronteiriços.

No sentido de caracterizar a rede viária na região, optou-se por definir uma hierarquia viária, a qual teve em consideração a avaliação das características físicas (capacidade, geometria, características da respetiva envolvente), funcionais (qual o papel das vias no modelo de deslocações da região), tendo em consideração a evolução urbana mais recente da Região.

A hierarquização é feita, em primeiro lugar, com base nas características funcionais e geográficas das ligações, seguindo-se o princípio de que as ligações de nível mais elevado suportam deslocações mais longas. No topo da hierarquia encontram-se as deslocações de mero atravessamento da região, bem como ligações de escala nacional e internacional, ao passo que na base da hierarquia se encontra a malha que confere à rede viária acessibilidade universal ao edificado e propriedades individuais.

A hierarquização definida neste Plano deve ser compatível com o que está definido no Plano Rodoviário Nacional (PRN), sendo que algumas das ligações consideradas nos níveis mais elevados estão incluídas no PRN.

A definição da hierarquia rodoviária tem como ponto de partida a importância das ligações que oferece e culmina no tipo de perfil e condições de operação que a via deverá apresentar. De notar, no entanto, que embora nesta classificação esteja implícita a consideração da geometria e perfil transversal, tal não implica a obrigatoriedade de uma rigidez completa a esse nível.

Desta forma, a rede viária é classificada em 5 níveis:

- **Nível I – Rede Nacional e Regional:** Assegura os principais acessos da região ao restante território nacional, aos pontos fronteiriços onde exista ligação de nível equivalente e suporta o tráfego de atravessamento da região;
- **Nível II – Rede Estruturante e de Distribuição Principal:** Assegura a distribuição dos principais fluxos de tráfego internos à região, ligando as sedes de município da região entre si e aos municípios limítrofes, e assegurando o acesso destas à rede de Nível I e aos pontos fronteiriços relevantes;
- **Nível III – Rede de Distribuição Secundária:** Composta por vias internas aos concelhos ou vias de ligação entre concelhos que asseguram a ligação das sedes de município às suas sedes de freguesia, entre sedes de freguesias adjacentes do mesmo município ou de municípios;
- **Nível IV – Rede de Distribuição Local:** Assegura as ligações a todos os lugares habitados e, nas zonas urbanas, aos diferentes bairros;
- **Nível V – Rede de Acesso Local:** Garante o acesso universal ao edificado ou a propriedades isoladas.

Dadas as suas características funcionais, as redes de Nível IV e V não são tratadas no âmbito do presente plano, ainda que do ponto de vista do modelo de deslocações, algumas das vias de nível IV estejam representadas. A classificação dos vários níveis foi desenvolvida de acordo com os parâmetros apresentados na Tabela 21 e na Figura 36.

Tabela 21 | Hierarquia da rede rodoviária: características funcionais.

Nível	Nível I	Nível II	Nível III	Nível IV
Designação da Rede Viária	Rede Nacional e Regional	Rede Estruturante e de Distribuição Principal	Rede de Distribuição Secundária	Rede de Distribuição Local
Objetivos:	Acesso ao restante território nacional e a fronteiras com vias de nível equivalente; suportar tráfego de atravessamento	Ligação de todas as sedes de município entre si e aos municípios vizinhos; acesso à rede de Nível I; ligação pontos fronteiriços.	Ligação das sedes de município às suas freguesias e entre freguesias vizinhas	Acesso a todos os lugares habitados ou aos diferentes bairros de uma localidade
Funções:	Rede Nacional Fundamental e Complementar	Sim	-	-
	Ligações à Rede Nacional, interconcelhias e de atravessamento dos concelhos	Sim	Sim	-
	Ligações à rede estruturante dos concelhos	Sim	Sim	Sim

	Nível	Nível I	Nível II	Nível III	Nível IV
	Coleta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos	-	Sim	Sim	-
	Coleta e distribuição do tráfego dos aglomerados	-	-	-	Sim
	Acesso Local	-	-	-	Sim

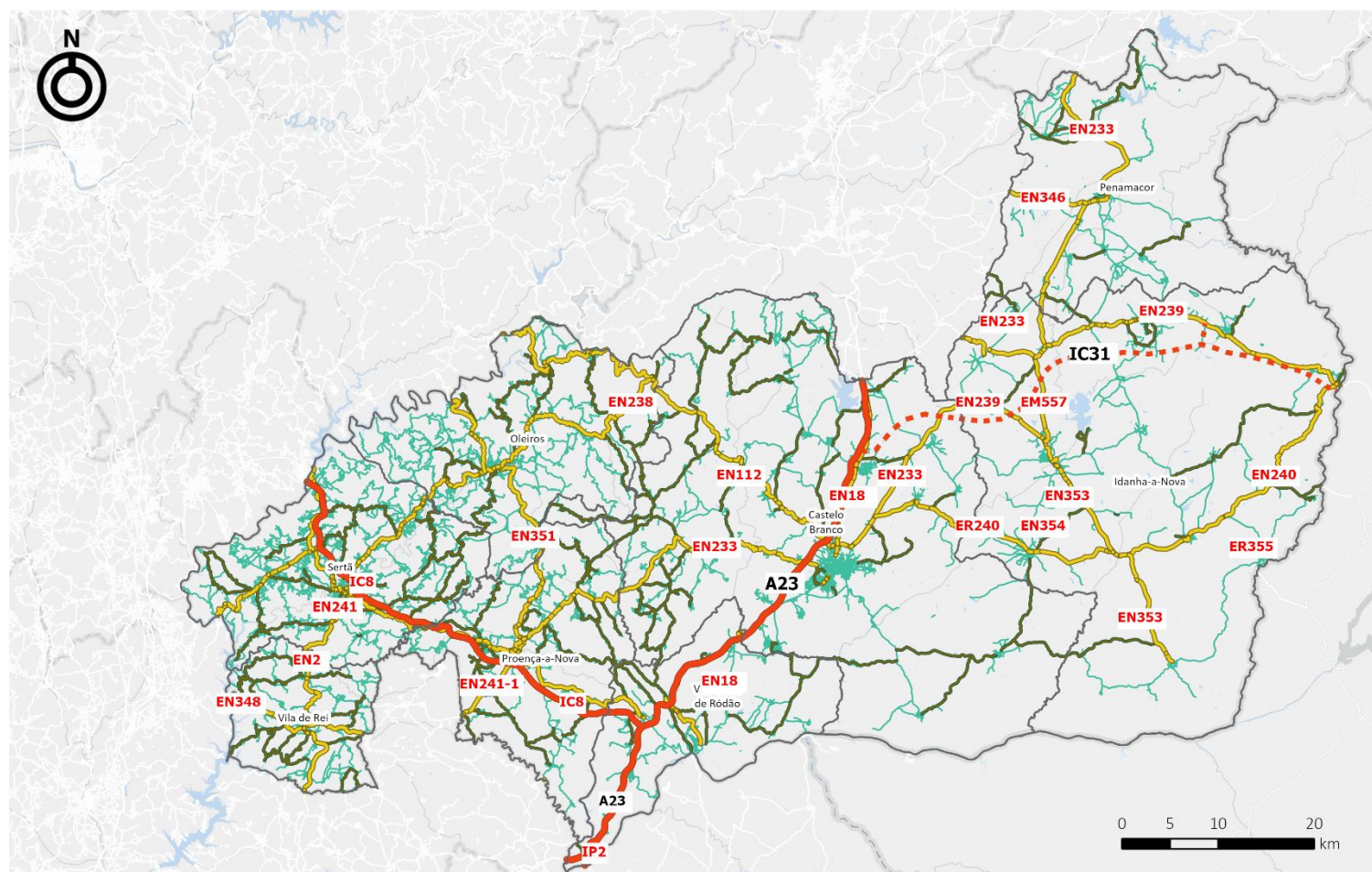


Figura 36 | Hierarquia da rede viária na CIMBB.

Fonte: Elaboração própria

A rede de **Nível I** que serve a região da CIMBB inclui os Itinerários Principais (IP) e Itinerários Complementares (IC) que estão estabelecidos no PRN. A região é atravessada pela autoestrada A23, que corresponde, em diferentes troços, ao IP2 e IP6. Esta autoestrada é a via mais relevante para o tráfego de atravessamento da região, continuando para Norte em direção à Guarda, onde se liga com a A25 (IP5), que serve diferentes destinos e o acesso à fronteira de Vilar Formoso. Na direção Sul, entronca com a A1 (IP1) perto de Torres Novas, dando acesso a Lisboa e a todo litoral centro.

O IC8 radia de Castelo Branco na direção Noroeste, servindo Proença-a-Nova e a Sertã, antes de prosseguir até Pombal, onde se liga com a A1 (IP1), permitindo aceder a Coimbra, Aveiro, Porto e todo o Norte Litoral do país, e terminando na Figueira da Foz, onde se liga com o IC1.

A ligação ao Alto Alentejo e interior Sul do país é feita pelo pequeno troço do IP2 entre o Nó de Gardete na A23 e a Barragem do Fratel, prosseguindo depois em direção a Portalegre.

Há ainda que mencionar o IC31, ainda não construído, mas com estudos e projetos em curso, que assegurará a ligação à ex-A1 até Navalmoral de la Mata, onde se liga com a A5 que prossegue até Madrid.

Tabela 22 | Vias que integram a rede de Nível I da CIMBB

Designações	Pontos extremos e intermédios na CIMBB	Destinos fora da CIMBB	Observações
IP2, A23	Lardosa – Castelo Branco – Vila Velha de Ródão – Nó de Gardete	(Norte) Covilhã, Guarda (IP5), Bragança (IP4)	Liga ao Fundão
IP2	Nó de Gardete – Barragem do Fratel	(Sul) Portalegre – Évora (IP7) – Beja – Faro (IP1);	
IP6, A23	Ponte sobre Rio Ocreza – Vila Velha de Ródão – Castelo Branco	(Oeste) Abrantes – Torres Novas (IP1)	Liga ao Sardoal e Abrantes
IC8	Ponte de Pedrogão (IC8) – Sertã – Proença-a-Nova – Castelo Branco (IP2)	(Oeste) Pedrogão Grande - Figueiró dos Vinhos – Pombal (IP1) – Figueira da Foz (IC 1)	
IC31	Alcains (IP2) – Termas de Monfortinho (fronteira)	(Este) Navalmoral de la Mata (A5)	Por construir; percurso atualmente assegurado pela N233 e N239

A rede de **Nível II** foi estabelecida de forma a incluir as vias que suportam as ligações entre todos os pares de sedes de município da CIMBB, das sedes de município da CIMBB com as sedes dos municípios limítrofes pertencentes às CIM vizinhas.

O Nível II inclui, principalmente, vias pertencentes à rede rodoviária nacional complementar (neste caso, Estradas Nacionais) e à rede rodoviária regional com características físicas e funcionais que permitem as ligações interconcelhias e de atravessamento dos concelhos. A maior parte das vias que compõem o Nível II são estradas que faziam parte do PRN de 1940, tendo sido algumas, entretanto, desclassificadas.

Independentemente de estar prevista a construção do IC31, incluído no Nível I da hierarquia viária, incluíram-se no Nível II a EN239 e a EN 240, que ligam os municípios de Castelo Branco, Idanha-a-Nova e Penamacor à fronteira das Termas de Monfortinho, identificando-se este como o ponto fronteiriço mais relevante, sem prejuízo de existirem outros de âmbito mais local.

Destaca-se ainda a inclusão de uma estrada municipal, a EM557, que liga Idanha-a-Nova a Penamacor, por se tratar do percurso mais curto e mais direto entre estas duas sedes de município.

Na Tabela 23 encontram-se as estradas incluídas no Nível II da hierarquia da rede viária da CIMBB. Na Tabela 24, encontram-se os tempos de percurso, as distâncias e as vias que asseguram as ligações entre os pares de sedes de município da CIMBB. Na Tabela 25, encontram-se elencadas as vias que asseguram as ligações dos municípios da CIMBB aos municípios vizinhos de outras CIM.

Tabela 23 | Vias que integram a rede de Nível II da CIMBB

Designações	Pontos extremos e intermédios na rede Nível II da CIMBB	Observações
EN2	Sertã - Vila de Rei - Codes	Liga ao Sardoal e Abrantes, na CIM Médio Tejo
EN18	Vila Velha de Ródão - Ponte de Vila Velha de Ródão (rio Tejo)	Liga a Nisa, na CIM Alto Alentejo
EN112	Castelo Branco - Oleiros - Ponte de Cambas (rio Zêzere)	Liga a Pampilhosa da Serra, na CIM Região de Coimbra
EN233	Castelo Branco - Penamacor - Vale da Senhora da Póvoa	Liga ao Sabugal, na CIM Beiras e Serra da Estrela
EN238	Ponte do Vale da Ursa (rio Zêzere) - Sertã - Oleiros - Foz do Giraldo (N112)	Liga a Ferreira do Zêzere, na CIM Médio Tejo
EN239	N233 - Monfortinho	Liga à fronteira
EN240	Castelo Branco - Monfortinho	Ligação à fronteira
EN241	Alvaiade (IP 2) - Vila Velha de Rodão	Ligação de Vila Velha de Ródão à rede de Nível I;
EN241-1	Proença-a-Nova (IC8) – Vale da Carreira	Ligação a Mação
EN346	Penamacor - N345	Acesso ao Fundão
EN348	Vila de Rei - Ponte sobre o Rio Zêzere	Liga a Ferreira do Zêzere
EN351	Ponte de Álvaro (rio Zêzere) - Oleiros - Sobreira Formosa (IC 8)	Liga a Pampilhosa da Serra
EN353	São Gens (N233) - Idanha-a-Nova	
EM557	Idanha-a-Nova - Penamacor	Ligação mais direta entre os dois municípios

Relativamente aos percursos entre sedes de município, elencados na Tabela 24, é relevante observar que existe uma grande diversidade de valores, existindo casos com tempos de viagem inferiores a 20 minutos, como é o caso de Proença-a-Nova e a Sertã, ao passo que há outros que, distando mais de 100 km entre si, exigem um percurso superior a 90 minutos.

Tabela 24 | Tempos de viagem, distâncias e vias utilizadas para a ligação entre as sedes de município da CIMBB.

	Castelo Branco	Idanha-a-Nova	Oleiros	Penamacor	Proença-a-Nova	Sertã	Vila de Rei	Vila Velha de Ródão
Castelo Branco		35 min 40 km A23, N233, N353	62 min 63 km N112, N238	48 min 54 km N233	36 min 51 km A23, IC8	49 min 68 km A23, IC8	64 min 87 km A23, IC8, N2	26 min 33 km A23, N241
Idanha-a-Nova			86 min 92 km N353, A23, N112, N238	31 min 31 km M557, N239, M557, N233	61 min 86 km N353, N233, A23, IC8	74 min 103 km N353, N233, A23, IC8	88 min 122 km N353, N233, A23, IC8, N2	51 min 68 km N353, N233, A23, N241
Oleiros				99 min 109 km N238, N112, N233	32 min 32 km N351, N241	20 min 24 km N238	37 min 45 km N238, N2	47 min 57 km N351, IC8, N241
Penamacor					76 min 102 km N233, A23, IC8	89 min 119 km N233, A23, IC8	102 min 138 km N233, A23, IC8, N2	65 min 84 km N233, A23, N241
Proença-a-Nova						18 min 19 km IC8	33 min 28 km IC8, N2	27 min 33 km IC8, A23, N241
Sertã							20 min 21 km N2	38 min 50 km IC8, A23, N241
Vila de Rei								53 min 69 km N2, IC8, A23, N241
Vila Velha de Ródão								

Tabela 25 | Vias que asseguram a ligação dos municípios da CIMBB aos municípios limítrofes de outras CIM

Município	Municípios limítrofes fora da CIMBB	Vias de acesso
Castelo Branco	Fundão	A23 (IP2)
Oleiros	Pampilhosa da Serra	N238, N351
	Fundão	N238
Penamacor	Fundão	N346, N343
	Sabugal	N233
Proença-a-Nova	Mação	N241-1
Sertã	Mação	N244, N241-1
	Ferreira do Zêzere,	N238
	Figueiró dos Vinhos,	N238, N237
	Pedrogão Grande,	IC8
	Pampilhosa da Serra	IC8
Vila de Rei	Abrantes	N2
	Mação	N348, N244
	Sardoal	N2
Vila Velha de Ródão	Nisa	N18
	Mação	A23 (IP6)



A rede viária que serve a região é relativamente completa, estando ainda em falta a construção do IC31, que garantirá melhores condições de segurança nos percursos entre a A23 e a fronteira com Espanha por Monfortinho. A acessibilidade entre sedes de concelho é razoável, tendo em consideração os tempos de viagem.

PROCURA ATUAL EM TI

Seguidamente, apresenta-se a análise de alguns dos indicadores que importa ter em consideração quando se pretende caracterizar a procura em transporte individual. No presente estudo não foram realizados trabalhos de campo e, como tal, a caracterização da procura em transporte individual é feita com base na informação a que foi possível ter acesso.

Começamos por analisar o parque automóvel segurado nos concelhos da CIMBB, elaborada a partir de informação constante no Instituto de Seguros de Portugal referente aos anos de 1992 a 2023.

No conjunto dos municípios que integram atualmente a CIMBB, o parque automóvel em 2023, era de quase 77 mil veículos ligeiros. A Figura 37 mostra a evolução do número de veículos ligeiros no conjunto

dos municípios, podendo observar-se um crescimento ininterrupto, com exceção dos anos entre 2011 e 2015. Entre 2013 e 2023, o parque automóvel ligeiro cresceu cerca de 28%.

Na Figura 38, é possível verificar a distribuição do parque automóvel por município, registando-se em todos a tendência de crescimento.

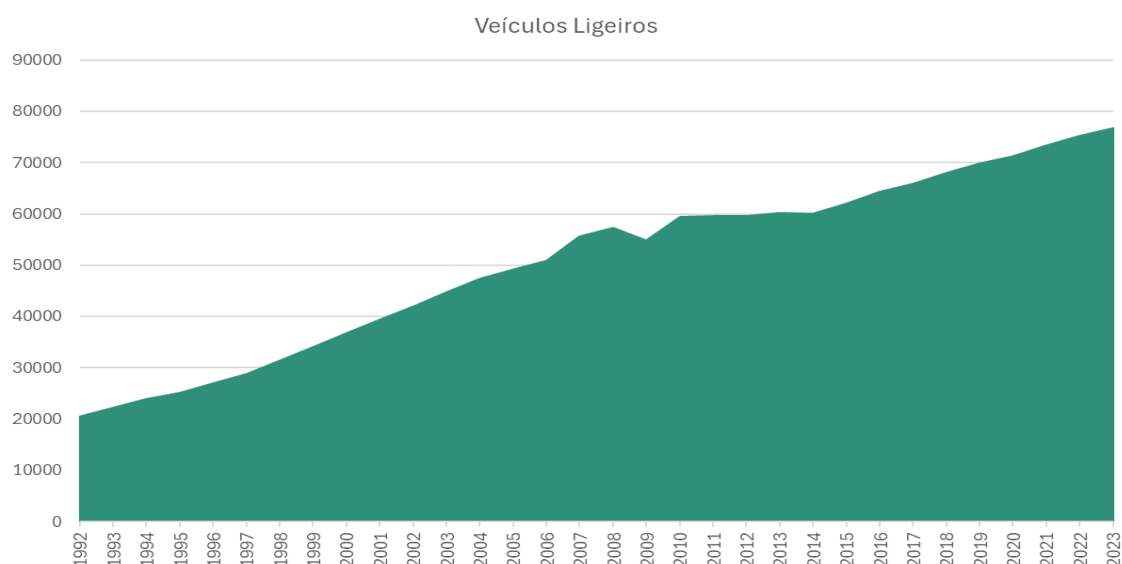


Figura 37 | Evolução do número de veículos ligeiros registados entre 1992 e 2021 nos municípios que integram atualmente a CIMBB

Fonte: Instituto de Seguros de Portugal, Parque automóvel segurado

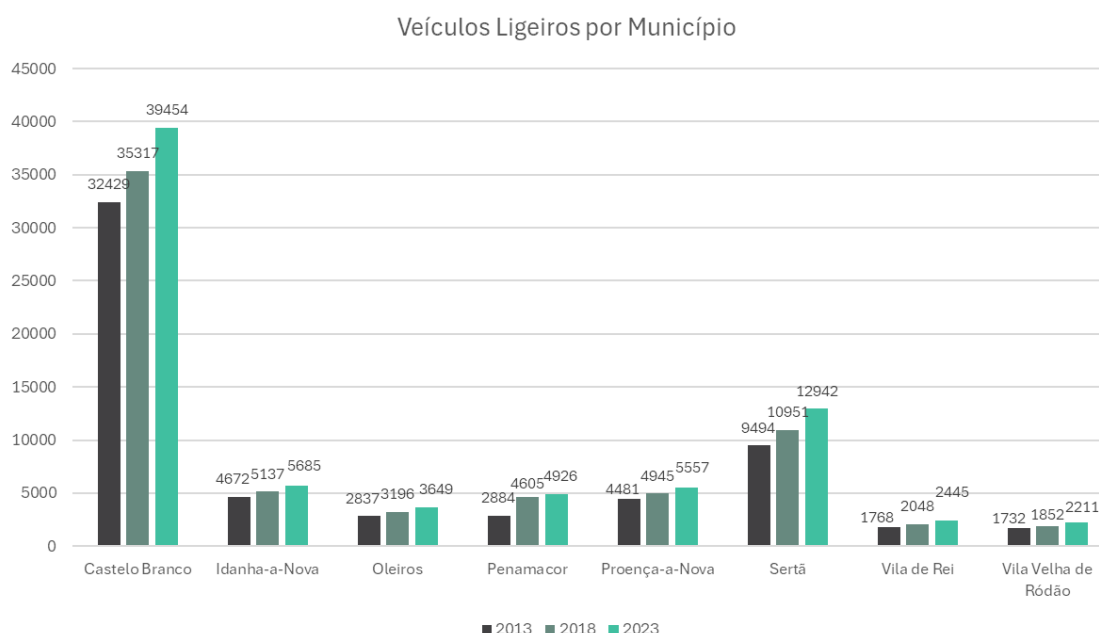


Figura 38 | Número de veículos ligeiros registados em 2013, 2018 e 2023 em cada um dos municípios que integram atualmente a CIMBB

Fonte: Instituto de Seguros de Portugal, Parque automóvel segurado

O crescimento do número de veículos ligeiros combinado com o decréscimo da população, faz com que a taxa de motorização no conjunto dos municípios da CIMBB tenha crescido de 550 veículos/1000 hab, em 2011, para 743 veículos/1000 hab. em 2021. Isto significa que cerca três quartos da população na CIMBB, atualmente, tem carro à sua disposição, sendo este um dos fatores que explica a elevada utilização do automóvel nas deslocações pendulares na região¹⁶.

De acordo com a AMT, em 2011, a taxa de motorização média dos municípios de baixa densidade em Portugal era de 730 veículos/1000 hab.. Observando o conjunto dos municípios da região (vide Figura 39), verifica-se que Penamacor, Proença-a-Nova e Sertã superam a média nacional dos municípios de baixa densidade e verifica-se um crescimento generalizado da taxa de motorização na última década. Neste domínio, destaca-se Penamacor onde, em 2021, o parque automóvel segurado era idêntico ao total da população residente, existindo, praticamente um carro por pessoa.

¹⁶ O número de veículos apurado inclui as frotas de veículos ligeiros das empresas e de entidades públicas, assim como os veículos de locação /aluguer (rent-a-car), veículos de emergência e táxis (entre outros), resultando numa taxa de motorização mais elevada do que a real.

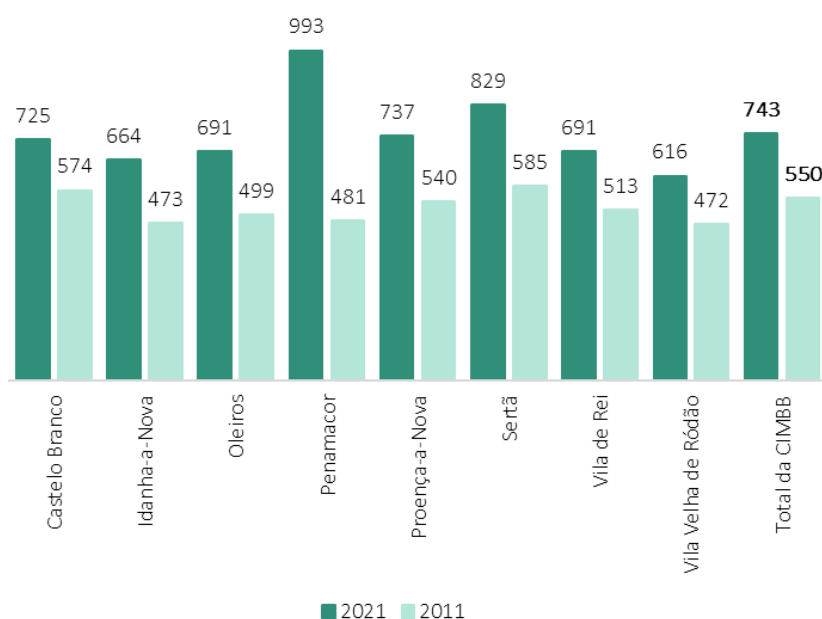


Figura 39 | Taxa de motorização na CIMBB

Fonte. Elaboração própria com base no parque automóvel segurado (Instituto de Seguros de Portugal) e nos Censos 2021

Outro indicador relevante é o Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) nas principais vias de primeiro nível. A Figura 40 apresenta o TMDA na A23 em 2024, registou-se um tráfego mais elevado no sublanço Castelo Branco Norte – Alcains, e mais reduzido entre Castelo Branco sul e Castelo Branco norte. A sul do eixo Castelo Branco - Alcains (sublanços Gardete – Sernadas) o tráfego é mais elevado do que a norte (Alcains - Soalheira).

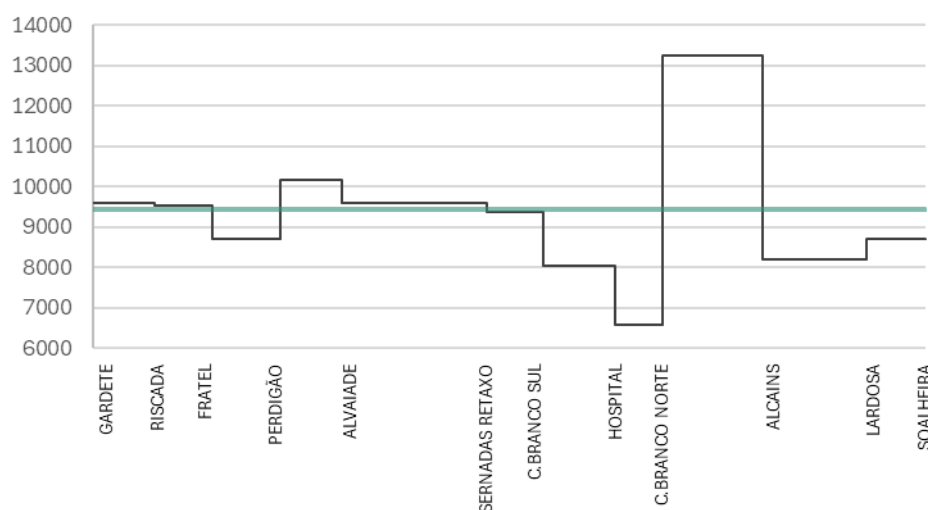


Figura 40 | Tráfego Médio Diário Anual (2024) na A23, por sublanço

Fonte: IMT

Na Tabela 26 apresenta-se a média do TMDA para os sublanços da A23 que servem diretamente o território da CIMBB, que correspondem ao troço entre Gardete, no município de Vila Velha de Ródão, e Soalheira, no município de Castelo Branco. Esta autoestrada não era portajada até dezembro de 2011, passando a sê-lo a partir daí, o que explica a quebra acentuada da procura de tráfego a partir de 2012, onde o decréscimo rondou os 36% da procura relativamente ao ano anterior.

A procura tem vindo, progressivamente, a recuperar, mas sem atingir, até 2024, os níveis de procura verificados em 2011 e nos anos anteriores.

A tendência de decréscimo acentuado da procura de tráfego registada na média do conjunto dos sublanços da A23 é confirmada quando se analisa a procura de tráfego apenas nos sublanços que servem a Região CIMBB, tal como se apresenta na Figura 41.

Tabela 26 | Evolução do TMDA no troço da A23 entre Gardete e Soalheira entre 2008 e 2024, com as respetivas variações anuais Fonte: IMT

A23	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
TMDA	11241	11293	11310	10336	6537	5894	6109	6372	6811	7111	7405	7691	5958	6965	8114	8861	9444
Δ		0,5%	0,1%	-8,6%	-36,8%	-9,8%	3,6%	4,3%	6,9%	4,4%	4,1%	3,9%	-22,5%	16,9%	16,5%	9,2%	6,6%

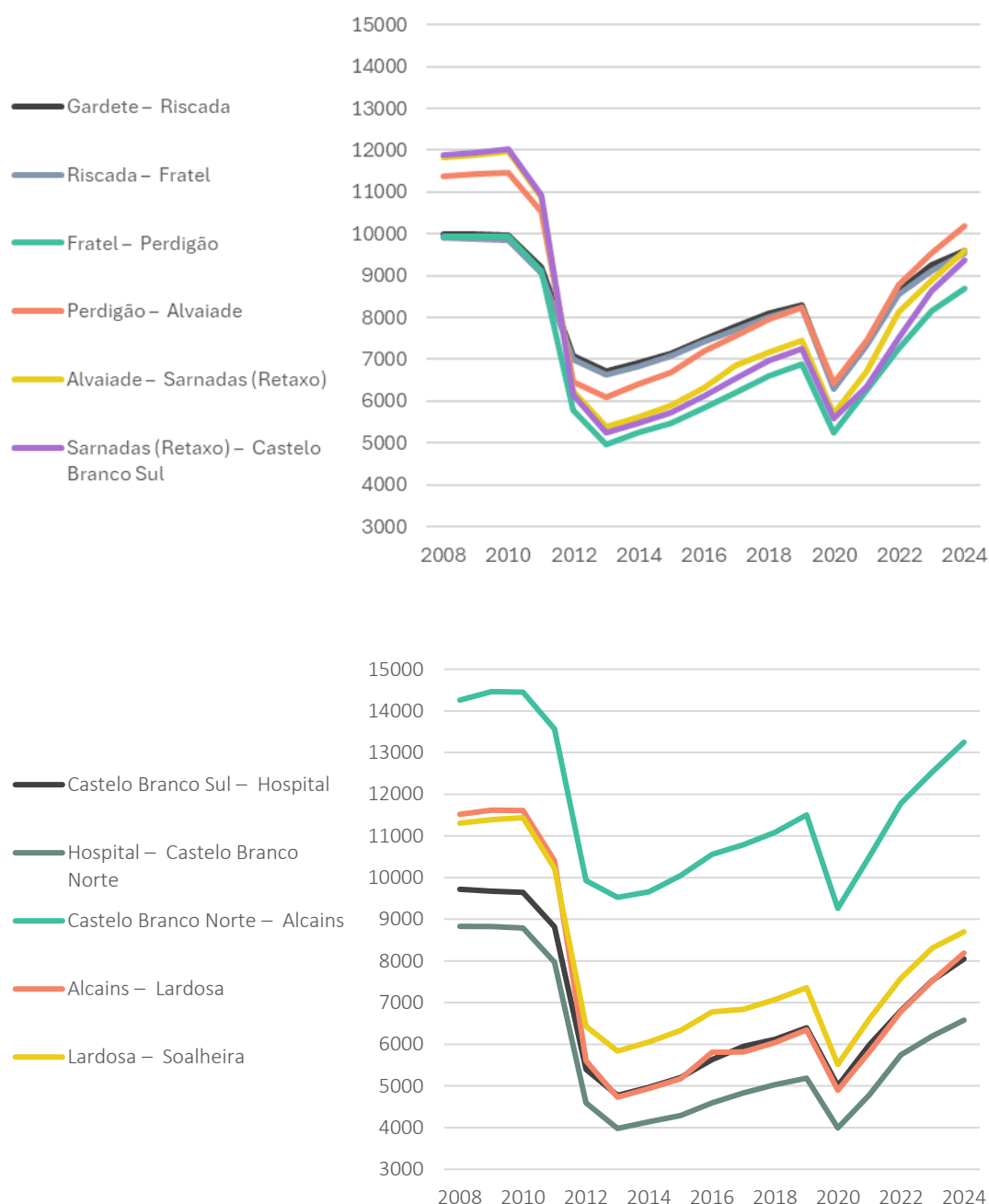


Figura 41 | Evolução do TMDA em cada um dos sublanços da A23 entre Gardete e Soalheira entre 2008 e 2024.

Fonte: IMT

A 1 de janeiro de 2024 entrou em vigor a portaria que regulamentou o Decreto-Lei n.º 97/2023. Esta medida estabeleceu uma redução de 65% nas taxas de portagem para veículos das classes 1 a 4 na A23 e outras autoestradas. Estabeleceu ainda um regime de modulação para veículos das classes 2, 3 e 4

afetos ao transporte rodoviário de mercadorias e passageiros por conta de outrem ou público. Nestes casos, durante o período noturno (das 20h00 às 07h59) e aos fins de semana e feriados nacionais, aplica-se um desconto adicional de 40% sobre o valor das taxas de portagem já reduzidas. A partir de 1 de janeiro de 2025, a Lei n.º 37/2024, de 7 de agosto, entrou em vigor, eliminando completamente as taxas de portagem e revogando o anterior regime de reduções.

Com a eliminação de portagens, a partir de 1 de janeiro de 2025, é de admitir que estas infraestruturas venham a aumentar os fluxos de tráfego que as utilizam.



Na região verifica-se uma elevada e crescente taxa de motorização, equivalente a que três quartos da população residente disponha de automóvel; destacando-se Penamacor onde, em 2021, o parque automóvel segurado era idêntico ao total da população no concelho, existindo, praticamente um carro por pessoa.

Relativamente aos fluxos, o Tráfego Médio Diário Anual na A23 tem vindo a aumentar desde 2012 (ano em que passou a ser portajada), com exceção do período de pandemia. Estima-se que, com a abolição das portagens em 2025, o fluxo aumente substancialmente nesta autoestrada, em parte devido ao desvio do tráfego das estradas nacionais, mas também por alguma procura induzida.

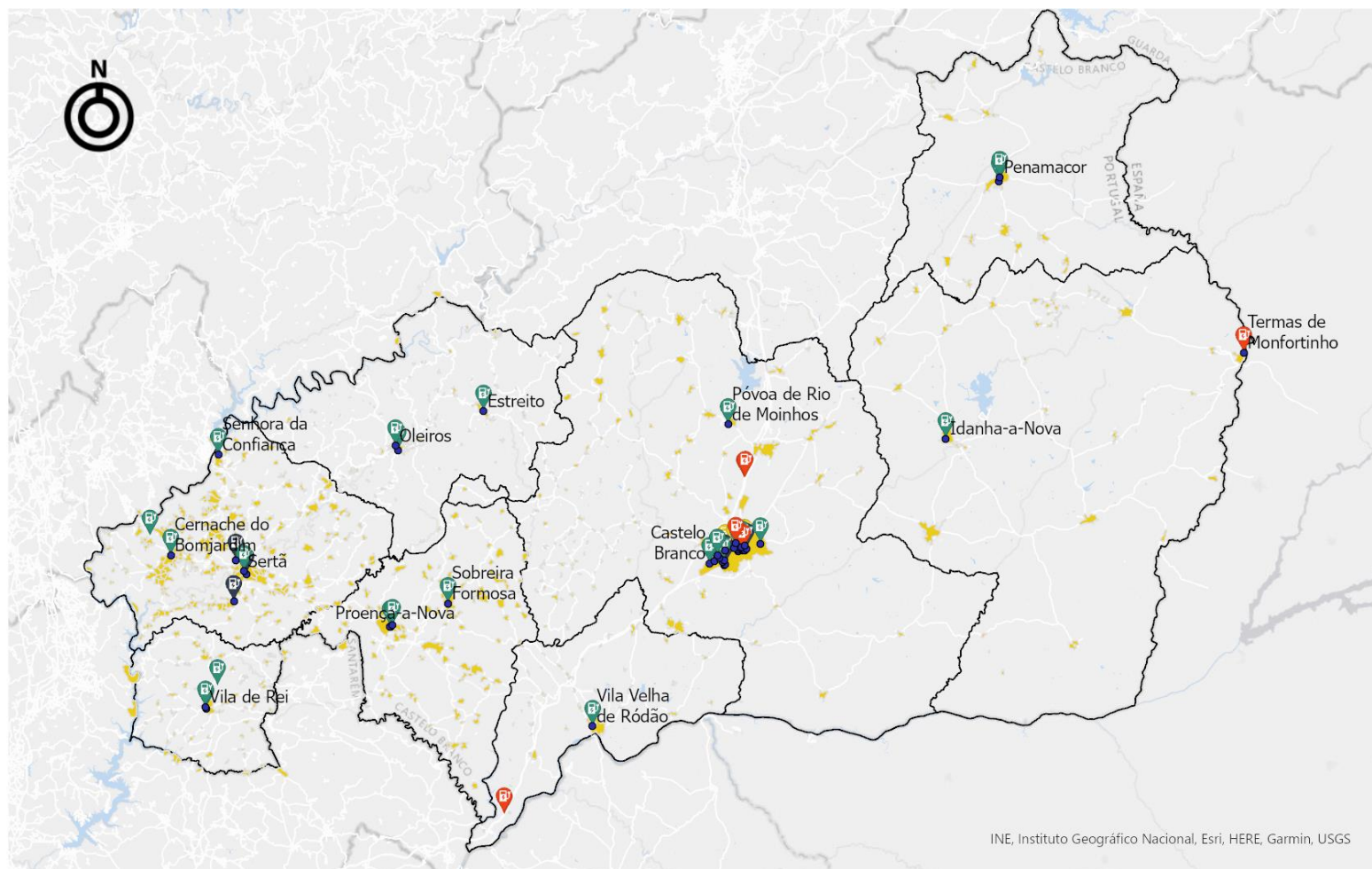
REDE DE CARREGAMENTO ELÉTRICO

Na CIMBB existem, atualmente, 64 postos de carregamento, dos quais 31 são semirrâpidos (vide figura e tabelas seguintes), o que representa um rácio de 0,64 postos de carregamento por mil habitantes. Este valor encontra-se abaixo da média nacional, que é atualmente de 0,86 postos de carregamento por mil habitantes.

A CIM encontra-se a desenvolver um projeto para que seja instalado um posto de carregamento adicional em cada uma das sedes de concelho. Também no processo de auscultação, diversos municípios referiram estar a planear expandir a rede, alguns deles através de candidatura a linhas de financiamento (e.g., Sertã e Vila de Rei).

Todavia, existem restrições na expansão da rede de carregadores por limitação da potência elétrica instalada. Exemplo disso é Vila Velha de Rodão, onde se encontram instalados novos postos de carregamento rápido que, à data da auscultação, ainda não estavam ligados à rede por se encontrarem a aguardar a instalação de um posto de transformação por parte da E-REDES, necessário para o reforço da potência instalada.

Estima-se que, atualmente, existam cerca de 583 veículos elétricos e 486 híbridos plug-in na CIMBB (Tabela 28). Face aos cerca de 73 mil veículos assegurados em 2021, estes representam cerca de 1,5% do parque automóvel da CIMBB.



Legenda

Postos Carregamento

Normal



Rápido



Semirrápido



Ultrarrápido

Rede rodoviária

Rede Viária (OSM)

Massas de água

Concelhos CIMBB

Lugares CIMBB

0 5 10 20 km

Figura 42 | Rede de postos de carregamento elétrico. Fonte: elaboração própria com base nos dados da Mobi.e

Tabela 27 | Postos de carregamento elétrico

Município	N.º Postos Carregamento	Normal	Rápido	Semirrápido	Ultrarrápido
Castelo Branco	34	5	15	9	5
Penamacor	2	-	-	2	-
Idanha-a-Nova	4	-	-	3	1
Vila Velha de Ródão	3	-	-	1	2
Vila de Rei	3	-	-	3	-
Sertão	9	-	5	4	-
Oleiros	3	-	-	3	-
Proença-a-Nova	6	-	-	6	-
Total	64	5	20	31	8

Fonte: Mobi.e

Tabela 28 | Estimativa do número de veículos elétricos e híbridos plug-in na CIMBB

Concelhos	Número de BEV (100% elétricos)	Número de PHEV (Híbridos plug-in)
Castelo Branco	555	463
Idanha-a-nova	4	3
Oleiros	0	0
Penamacor	0	0
Proença-a-nova	11	10
Sertão	4	4
Vila de Rei	0	0
Vila Velha de Ródão	8	7
TOTAL	583	486

Fonte: Elaboração própria



Atualmente existem postos de carregamento para veículos elétricos instalados em todas as sedes de concelho e em algumas outras localidades, e planos de expansão da rede no curto prazo. Não obstante o território da Beira Baixa encontra-se abaixo da média nacional

Acresce-se que existem limitações na rede elétrica da região que necessitam de ser ultrapassadas para permitir esta expansão da rede de carregadores.

ESTACIONAMENTO

De uma forma geral, não existem grandes dificuldades de estacionamento na região e, como tal, a maioria dos municípios não possui mecanismos de gestão do estacionamento no seu território.

Como exceção salienta-se a Sertão, que possui um regulamento Municipal de Trânsito, Circulação e Estacionamento, no qual são determinadas regras relativas ao ordenamento do trânsito, circulação e estacionamento nas vias públicas, incluindo regras para cargas e descargas.

Castelo Branco possui um Regulamento Municipal sobre Estacionamento e Garagens na Cidade de Castelo Branco. No município, para além do estacionamento em superfície existem parques subterrâneos na cidade de Castelo Branco e em Alcains.



Face à elevada utilização do automóvel na região, é essencial que os municípios adotem mecanismos de gestão e regulamentação do estacionamento, com o objetivo de reduzir os impactos negativos da presença excessiva de veículos no espaço público e do estacionamento ilegal, que contribuem para a degradação urbana, criam obstáculos à circulação de peões e de outros veículos e aumentam a insegurança rodoviária.

2.8. SEGURANÇA RODOVIÁRIA

A Figura 43 mostra a evolução do número de acidentes com vítimas na CIMBB, entre 2013 e 2022, juntamente com a variação percentual anual. De referir que o ano de 2020 não apresenta dados, refletindo a ausência de registos no site da ANSR, possivelmente devido ao contexto excecional da pandemia de COVID-19. O número de acidentes com vítimas neste período teve alguma oscilação, tendo-se registado um máximo de 329, em 2017.

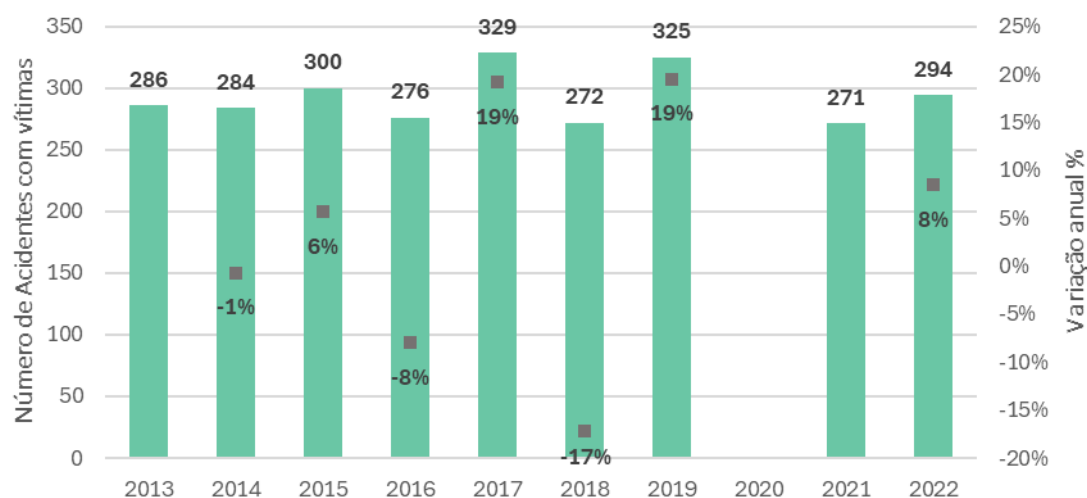


Figura 43 | Número de Acidentes com Vítimas e Variação Anual (%) na CIM da Beira Baixa – (2014 – 2022)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014 – 2022)

Numa análise, por concelho, do número total de vítimas (número de vítimas mortais, feridos graves e feridos ligeiros) por 100 habitantes, pode-se concluir que, em 2022, foi Vila Velha de Rodão onde se registou um maior índice, seguido de Vila de Rei e Castelo Branco. Tanto Castelo Branco como Vila Velha de Rodão viram este índice subir desde 2014. Por outro lado, em Vila de Rei e Proença-a-Nova registou-se um decréscimo significativo.

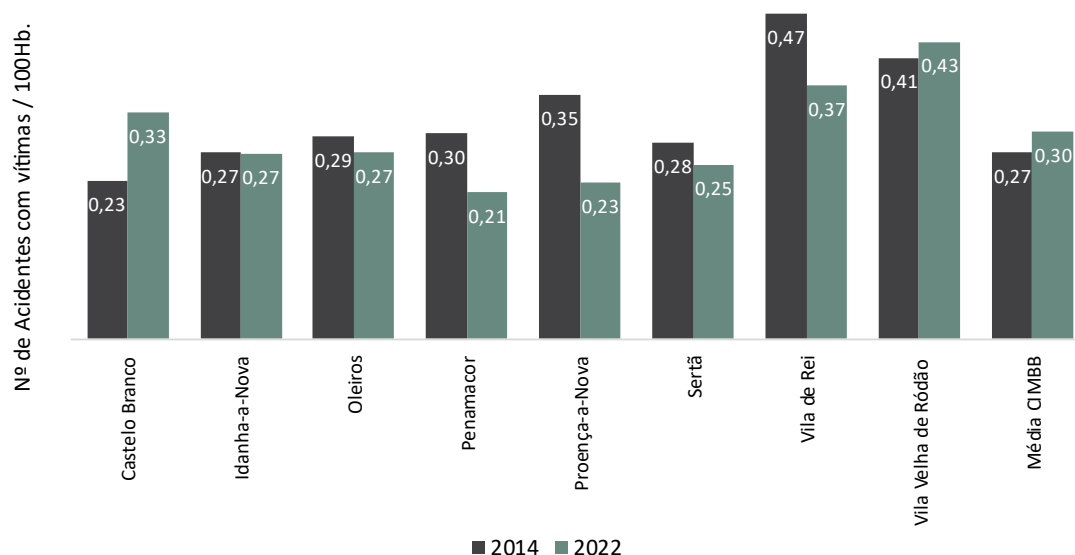


Figura 44 | Número Total de acidentes com vítimas/100 hab. por Concelho da CIM da Beira Baixa – (2014, 2022)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014,2022)

A Figura 45 apresenta a tipologia das vítimas de acidentes na CIMBB entre 2014 e 2022, separando-as em três categorias: vítimas mortais, feridos graves e feridos leves. A gravidade dos acidentes na região é predominantemente baixa, com a maioria dos sinistrados a corresponderem a feridos leves. Salienta-se que, desde 2016, que os acidentes com vítimas mortais têm vindo a diminuir.

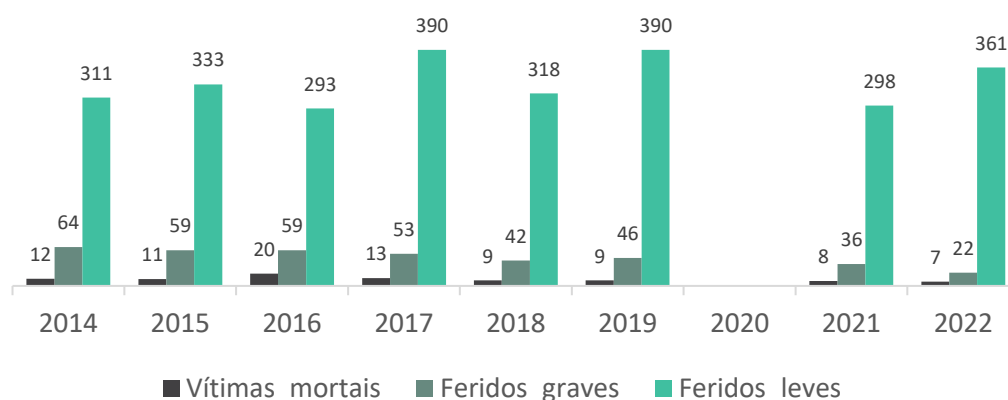


Figura 45 | Tipologia das Vítimas dos Acidentes na CIM da Beira Baixa – (2014 – 2022)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014 – 2022)

Nos anos com dados publicados sobre acidentes com feridos graves e vítimas mortais, por tipo de via, destaca-se a preponderância da sinistralidade em estradas nacionais e arruamentos urbanos. Isto reflete as características da rede rodoviária da área de estudo e os tipos de via com maior exposição ao risco, pelo tráfego e ocupação marginal.

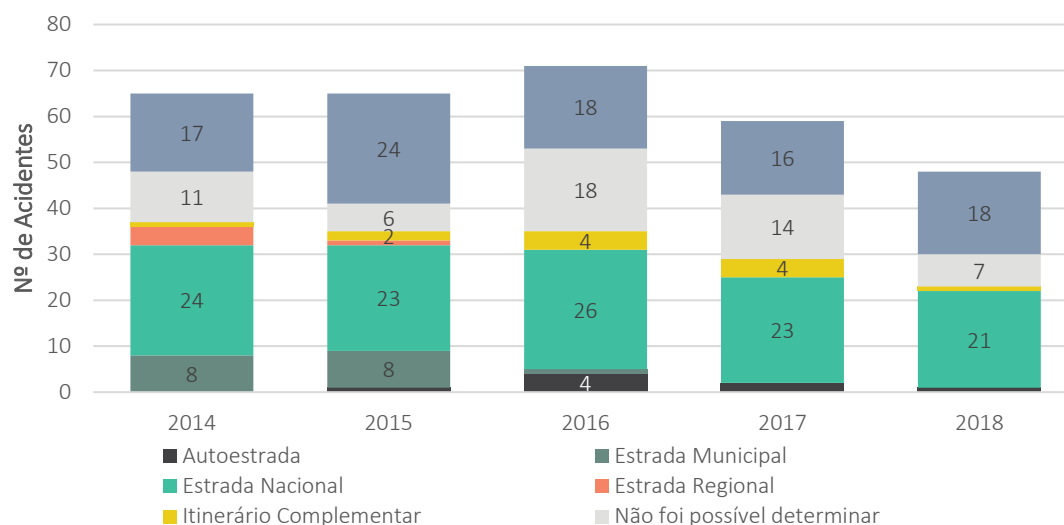


Figura 46 | Número de acidentes por tipo de via, por ano (2014-2018)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014 – 2018)

Nas estradas nacionais o número de atropelamentos é pouco significativo (quase todos os registos são colisões e despistes), mas em arruamentos urbanos quase metade dos registos correspondem a atropelamentos.

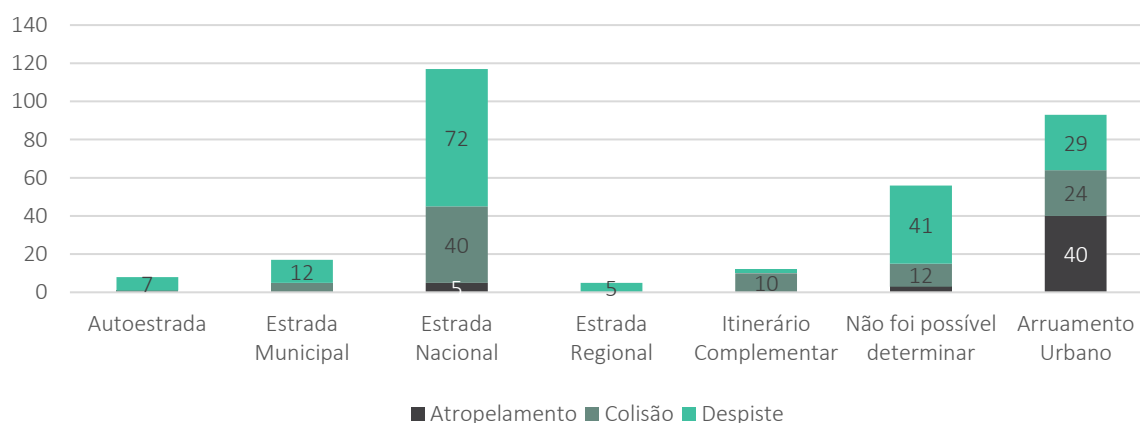


Figura 47 | Número de acidentes por com feridos graves e vítimas mortais tipo de via, e por natureza do acidente (2014-2018)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014 – 2018)

Numa análise concelho a concelho, destaca-se a importância dos registos em ambiente urbano no município de Castelo Branco, onde os aglomerados urbanos são de maior importância. Os arruamentos

urbanos apresentam também padrões de sinistralidade relevantes nos concelhos da Sertã, Proença-a-Nova e Idanha-a-Nova.

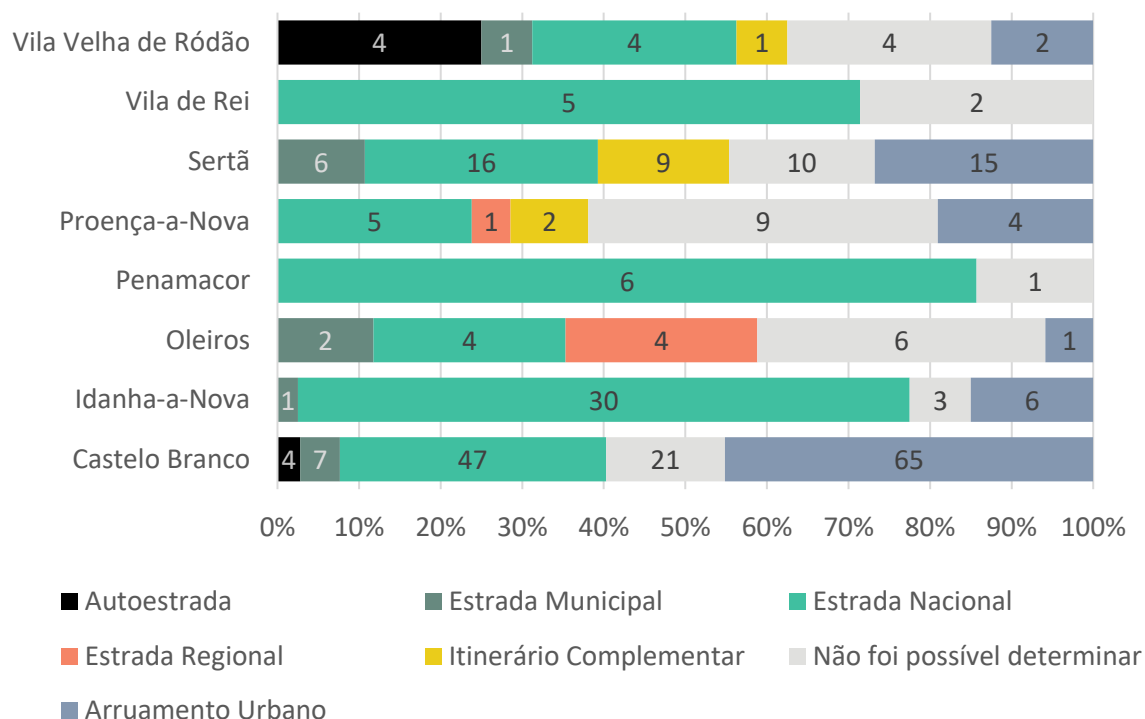


Figura 48 | Número de acidentes com feridos graves e vítimas mortais por tipo de via, por concelho (2014-2018)

Fonte: Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária: Dados de sinistralidade (2014 – 2018)

À exceção de Castelo Branco, predominam, ainda assim, os registos em vias de cariz inter-urbano. No caso específico de Vila Velha de Rodão, destaca-se o peso de acidentes em autoestrada (a A23 atravessa, na área de estudo, este concelho e o de Castelo Branco).



Os índices de segurança rodoviária apresentam valores distintos na região, tendo estes vindo a subir nos concelhos de Castelo Branco e Vila Velha de Rodão e a diminuir em Vila de Rei e Proença-a-Nova.

O número de acidentes com feridos graves e vítimas mortais são mais expressivos nas estradas nacionais e nos arruamentos urbanos, sendo que nos arruamentos urbanos quase metade dos registos correspondem a atropelamentos.

Com base nestes indicadores, conclui-se ser essencial que os municípios adotem soluções eficazes na redução da sinistralidade, das quais se destacam a implementação de medidas de acalmia de tráfego nos aglomerados urbanos.

2.9. PRINCIPAIS INDICADORES AMBIENTAIS

Nesta secção procede-se à análise dos principais indicadores ambientais com o objetivo de compreender os impactos da mobilidade e dos sistemas de transporte no ambiente, promovendo uma abordagem sustentável e integrada no âmbito do PMUS da CIMBB.

Para a análise da qualidade do ar, utilizou-se a informação disponibilizada pelo Sistema Nacional de Informação de Ambiente (SNIAmb), recorrendo às medições realizadas na estação de monitorização do Fundão, a mais próxima do território da CIMBB. À data da consulta, verificou-se que os níveis de dióxido de azoto (NO₂), um poluente associado ao tráfego rodoviário, estavam abaixo dos limites regulamentares em todos os períodos horários analisados. O valor máximo registado foi de 12 µg/m³, medido às 17:00 do dia 17 de dezembro de 2024. Estes resultados indicam que, apesar da predominância do transporte rodoviário na região, a qualidade do ar cumpre os padrões estabelecidos, evidenciando uma menor densidade de tráfego urbano.

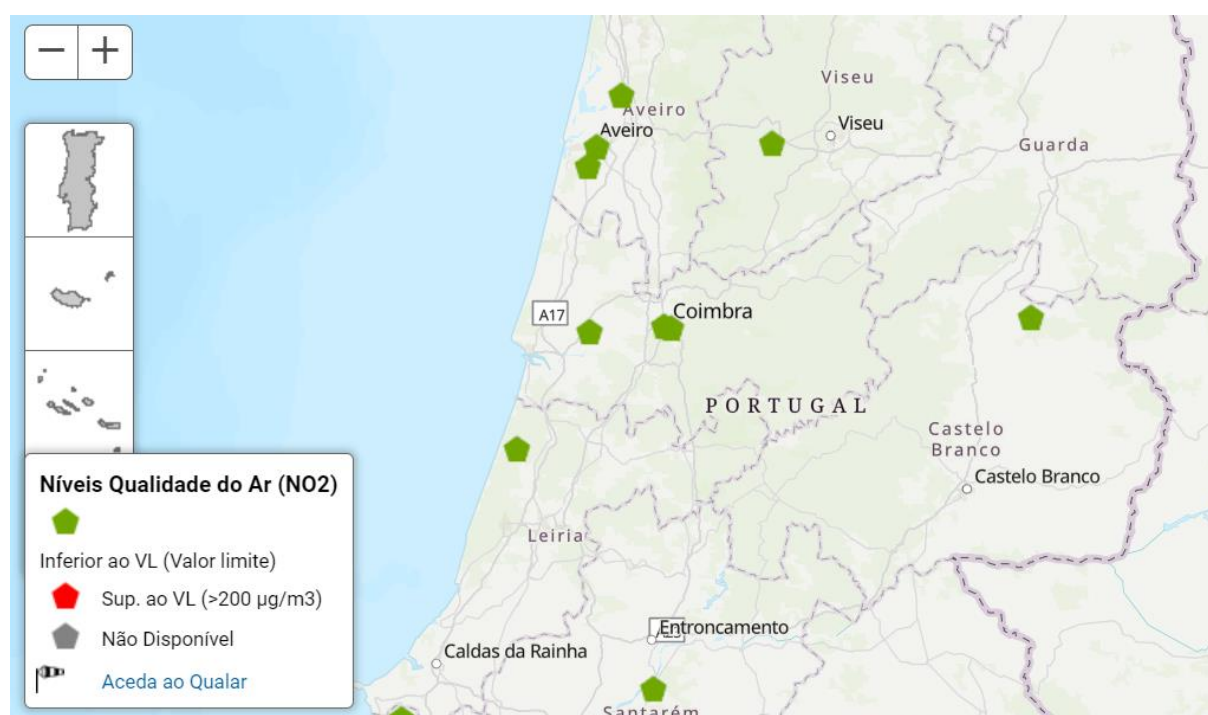


Figura 49 | Mapa da qualidade do ar

Fonte: SNIAmb, consultado a 19/12/2024

Reconhecendo o ruído como um problema ambiental significativo e uma causa de degradação da qualidade de vida, procedeu-se à análise dos mapas estratégicos de ruído também fornecidos pelo SNIAmb. A principal fonte de ruído na região é o tráfego rodoviário, em particular o associado à circulação na A23, onde se registam níveis de ruído superiores a 55 dB (vide figura seguinte). No entanto, os impactos deste ruído são mitigados pela distância aos principais aglomerados urbanos, reduzindo os efeitos nocivos diretos sobre as populações.

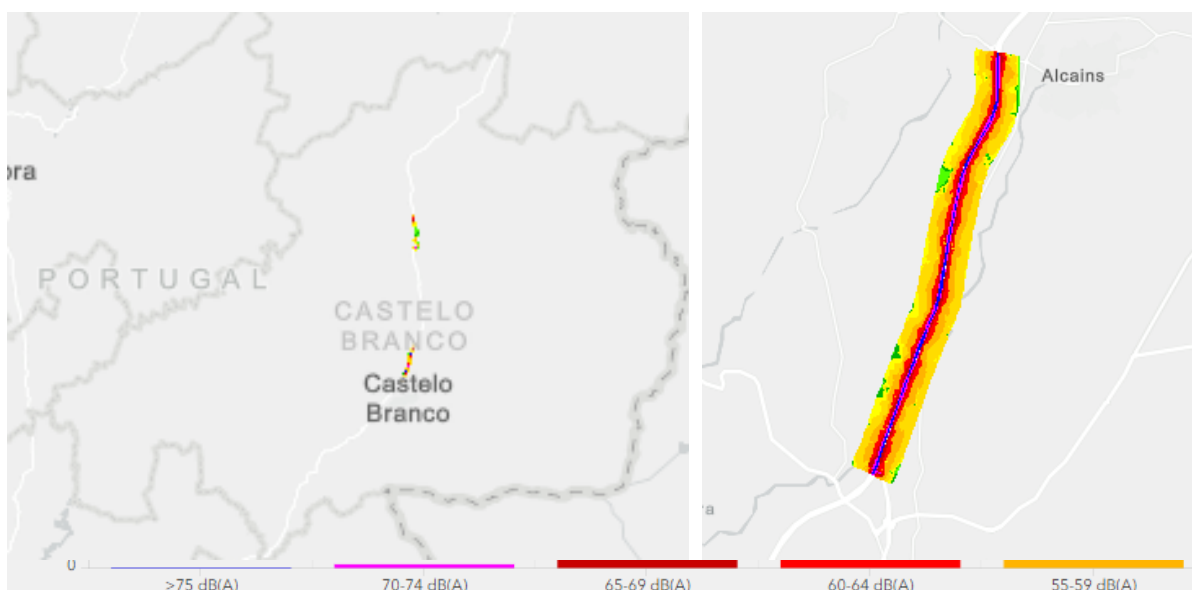


Figura 50 | Níveis de ruído rodoviário na CIMBB (período Lden 0-24h) em setembro de 2024

Fonte: SNIAmb, consultado a 19/12/2024

Sendo o setor dos transportes um dos que mais contribuem para as emissões de gases com efeitos de estufa e, por consequência, para as alterações climáticas, analisou-se a informação disponibilizada pela Agência Portuguesa do Ambiente, relativa à emissões de CO₂ por concelho.

Da análise dos dados, destaca-se o aumento de emissões de CO₂ associados ao transporte rodoviário na CIMBB, entre 2015 e 2019, últimos anos em que existem registos (vide Figura 51). Castelo Branco e Vila Velha do Rodão são os concelhos que mais têm contribuído para esse aumento, como se pode observar na Figura 52, uma vez que nos restantes, as emissões se têm mantido praticamente inalteradas. Para isso poderá contribuir o facto de estes serem os dois únicos concelhos da CIMBB atravessados pela A23 com aumentos de tráfego registados durante este período.

Por último, importa salientar o peso das emissões de CO₂ associadas ao transporte rodoviário no total de emissões de todos os setores, que, em 2019, representavam mais de 50% das emissões em 4 concelhos da CIM (Figura 53). De ressaltar, que a contribuição do transporte rodoviário para o total das emissões de CO₂ poderá variar muito de ano para ano, porque depende de fatores pontuais como sejam a ocorrência e gravidade de incêndios florestais.

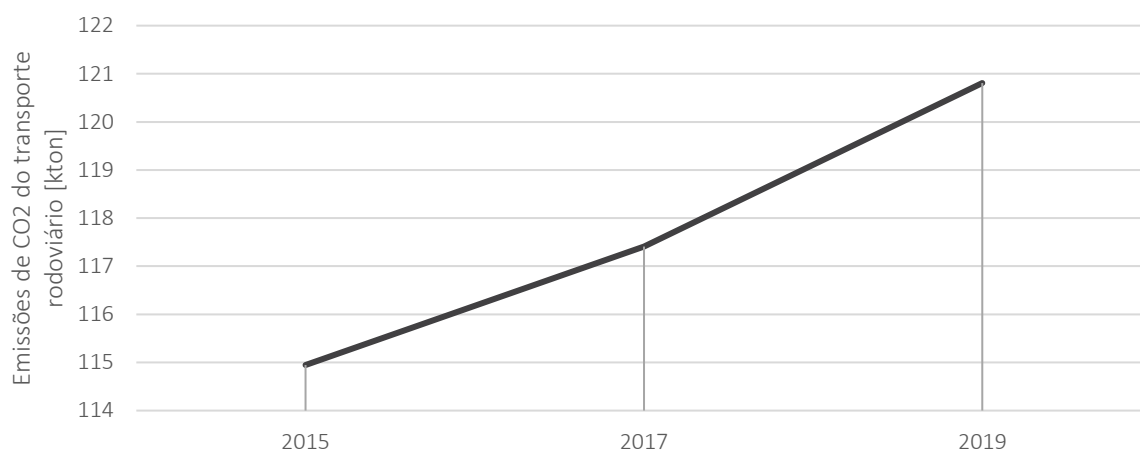


Figura 51 | Evolução das Emissões de CO₂ na CIMBB, entre 2015 e 2019

Nota: Elaboração própria a partir dos dados da Agência Portuguesa do Ambiente, IP – Departamento de Alterações Climáticas (DCLIMA)

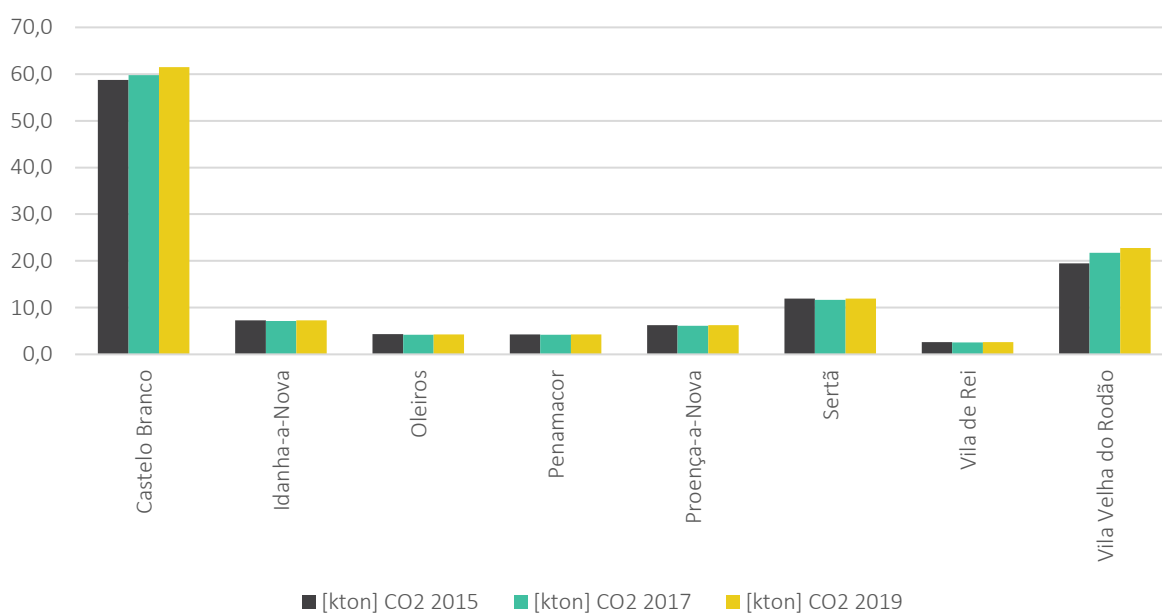


Figura 52 | Evolução das emissões de CO₂ nos concelhos da CIM da Beira Baixa

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Agência Portuguesa do Ambiente, IP – Departamento de Alterações Climáticas (DCLIMA)

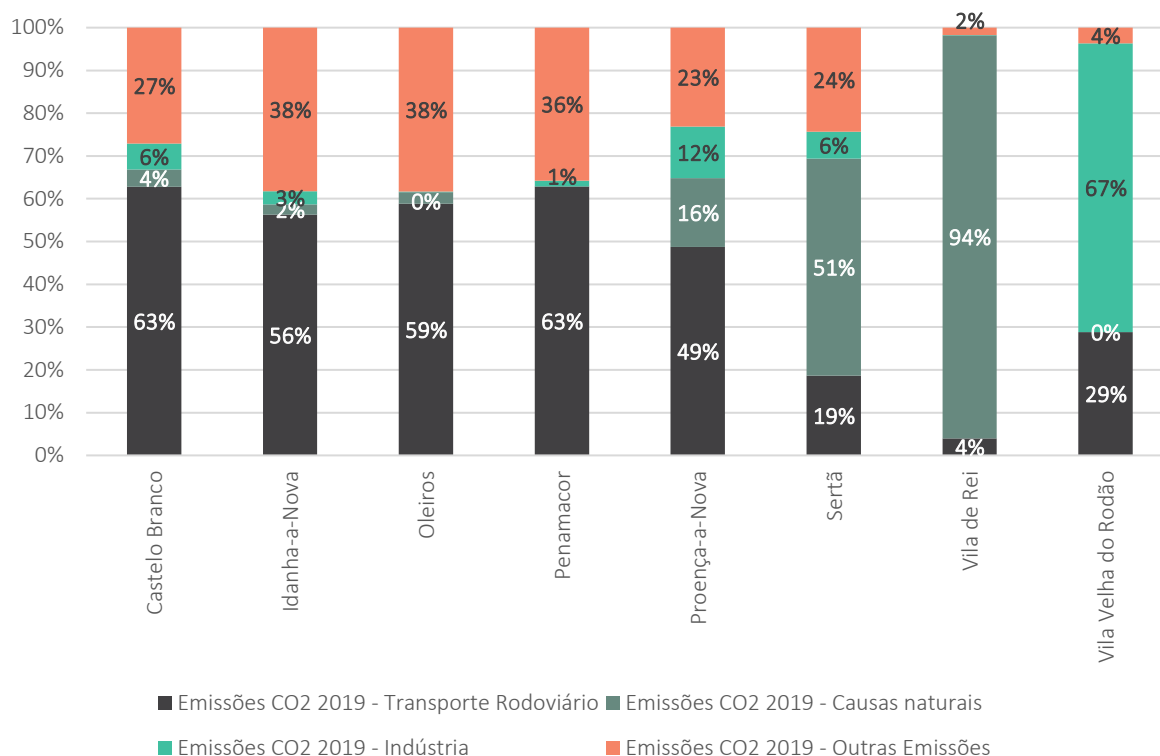


Figura 53 | Contribuição dos transportes terrestres para as emissões de CO₂ em 2019 na CIM

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Agência Portuguesa do Ambiente, IP – Departamento de Alterações Climáticas (DCLIMA)



Os indicadores analisados mostram que, embora a mobilidade rodoviária tenha impacto na qualidade do ar e nos níveis de ruído, os efeitos adversos são relativamente controlados devido às características geográficas e populacionais da região da CIMBB.

Na CIMBB, o transporte rodoviário é um dos setores que mais contribui para as emissões de CO₂ de forma constante no tempo. Descontando os incêndios florestais, que têm uma ocorrência temporal e espacial muito heterogénea, de todos os concelhos da CIM, Vila Velha do Rodão é o único em que a indústria é responsável por mais emissões de CO₂ do que o transporte rodoviário.

Neste âmbito, não é demais reforçar a importância de promover medidas de mobilidade sustentável que reduzam o tráfego rodoviário, incentivem o uso de transportes coletivos e modos ativos, e garantam a qualidade de vida da população.

3. PRINCIPAIS AÇÕES DESENVOLVIDAS PELOS MUNICÍPIOS



Fonte: CM Castelo Branco

O PAMUS realizado para a CIMBB em 2016 apresentou um conjunto de objetivos e linhas de intervenção para cada um dos municípios que integravam este território à data da sua elaboração. Da auscultação aos municípios, verificou-se que grande parte das ações propostas no PAMUS-BB ainda não foram implementadas (vide tabela em Anexo). Destacam-se as propostas já implementadas por alguns municípios, embora em ritmos e extensão distintas:

- Promover as deslocações em modos suaves, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas;
- Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e nas ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos;
- Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas;
- Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados;
- Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias;
- Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos);
- Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia;
- Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias.

Saliente-se que, desta lista, se excluem os municípios de Sertã e Vila de Rei por não integram a CIMBB na altura em que se elaborou o PAMUS-BB.

Questionados sobre a pertinência de incluir as propostas não realizadas na estratégia futura da mobilidade sustentável na região, verifica-se que de modo geral existe a vontade de manter estes objetivos e linhas de intervenção na estratégia a prosseguir, sobretudo as relacionadas com a promoção das **deslocações em modos ativos** e a existência de **serviços de transporte público de qualidade e adequados à procura**.

4. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO



A CIMBB enfrenta importantes desafios na organização do seu território devido ao **acentuado decréscimo da população** residente na região, à **baixa densidade populacional** fora dos principais centros urbanos e a uma **estrutura etária bastante envelhecida**. Embora estas tendências já se verificassem aquando da realização do PAMUS, em 2016, os dados dos Censos 2021 apontam para o seu agravamento. Todavia, as estimativas de população pós-censitárias indicam uma ligeira inversão desta tendência, sobretudo a partir de 2023, que importa observar. Por este motivo é necessário desenvolver uma estratégia de mobilidade que permita dar uma resposta mais adequada às necessidades da população, que seja um contributo para continuar a inverter este ciclo negativo.

A mobilidade na região é marcada por uma **elevada dependência do transporte individual**, com uma quota modal entre os 62% (Penamacor) e os 76% (Sertã), traduzindo as **fortes limitações de qualidade e de abrangência das redes de transporte público e de modos ativos** sentidas ao longo de muitas décadas, as quais foram agravadas pelo desinvestimento nos transportes públicos rodoviários e por um forte desinvestimento na oferta ferroviária. A oferta da linha da Beira Baixa está já requalificada, permitindo novamente a circulação de comboios em toda a sua extensão, entre o Entroncamento e a Guarda, o que se traduz numa oportunidade de afirmação deste modo de transporte, tanto mais porque o passe ferroviário verde foi dinamizar o aparecimento de uma procura que não existia e/ou que se considerava muito difícil de conquistar.

Associada à elevada quota modal do transporte individual motorizado está a reduzida utilização do **transporte coletivo, assim como dos modos ativos**. Se por um lado **o modo pedonal possui relevância**

em alguns concelhos, a **utilização da bicicleta é quase nula** na região, mesmo tendo em conta que a maioria das viagens pendulares são curtas e internas aos concelhos. Importa aqui considerar que, para além das questões orográficas e climatéricas, existem obstáculos relevantes à utilização da bicicleta, destacando-se entre estas **a desqualificação do espaço público, a falta de infraestrutura ciclável, as barreiras arquitetónicas e a ausência de medidas de acalmia de tráfego**. A forte cultura do automóvel, a urbanização dispersa, assim como a orografia em parte do território, dificultam a opção por estes modos de transporte.

A **população que realiza movimentos pendulares representa menos de metade da população total que reside na CIMBB (45%)**, o que coloca importantes desafios à viabilidade económica e organização dos sistemas de transporte, uma vez que aumenta a dificuldade de compreender as dinâmicas de mobilidade e as respostas de transporte que é preciso disponibilizar.

Embora a dependência do automóvel se tenha agravado nas últimas décadas, oportunidades que permitem considerar que esta tendência ser atenuada no futuro próximo. Entre os aspetos que permitem encarar o futuro com algum otimismo, destaca-se a importância da rede **ferroviária com ligações diretas a cidades relevantes, os novos contratos para o serviço público de transporte rodoviário de passageiros e o transporte flexível** que começa a ganhar relevo na região. Embora, atualmente, a **frequência dos serviços** ferroviários e rodoviários seja baixa e, muitas vezes, pouco adaptada às necessidades da região, o alargamento da oferta, a integração de diferentes modos de transporte numa lógica de rede, poderão contribuir para melhorar a atratividade do transporte coletivo, captar utilizadores ao transporte individual e, assim, contribuir para a viabilidade do sistema de transportes.

O **potencial para a promoção dos modos ativos na Beira Baixa** é maior especialmente nos principais aglomerados urbanos, destacando-se entre estes, Castelo Branco. Estes modos são acessíveis, sustentáveis e com custos de implementação e manutenção reduzidos se compararmos com outras infraestruturas de transporte.

A CIMBB beneficia de uma **boa acessibilidade rodoviária e uma rede viária estruturante praticamente completa**. Verifica-se a existência de **infraestruturas de apoio à mobilidade elétrica** em todos os concelhos, embora existam **limitações na rede elétrica que condicionam a expansão da rede de carregadores elétricos**, sendo importante aumentar a densidade de postos de carregamento elétricos disponíveis.

A **elevada taxa de motorização dificulta a adoção de modos mais sustentáveis**, admitindo-se que a abolição das portagens possa **reduzir o tráfego de atravessamento e a sinistralidade em vias secundárias**, mais irá também **incentivar ainda mais o uso do automóvel**, contrariando os objetivos de mobilidade sustentável.

A região apresenta **boa qualidade ambiental**, sem registos significativos de poluição atmosférica ou ruído prejudicial, o que constitui um ponto positivo para a qualidade de vida. Regista-se apenas a exposição localizada a poluentes na envolvente da A23 e uma **escassez de indicadores ambientais para monitorizar os impactos da mobilidade**. A promoção de transportes sustentáveis pode beneficiar da valorização da qualidade ambiental como ativo regional, embora o aumento do tráfego e das emissões devido à abolição das portagens represente uma ameaça a essa mesma qualidade.

Em seguida apresenta-se a análise SWOT (acrónimo em inglês), na qual se organiza as principais tendências identificadas, considerando pontos fortes que importa garantir ou fortalecer (Forças), os pontos a serem melhorados (Fraquezas), os fatores externos que podem beneficiar o desenvolvimento de uma estratégia (Oportunidades) e que têm de ser considerados por se poderem constituir como uma Ameaça. Esta análise SWOT constitui o ponto de partida para a desenvolvimento de uma proposta para uma mobilidade mais sustentável na CIMBB e tem em consideração as várias áreas temáticas abordadas neste relatório.

Ocupação do território e demografia			
Forças	- Castelo Branco concentra mais de metade da população da CIM e das empresas sediadas na região - Emprego a crescer em alguns dos concelhos	Fraquezas	- Decréscimo acentuado da população nas últimas décadas, embora as estimativas pós-censitárias indiquem uma ligeira inversão desta tendência, sobretudo a partir de 2023 - À exceção de Castelo Branco e Sertã, a densidade populacional é bastante baixa, o que dificulta a existência de uma oferta de transportes públicos regulares de qualidade - População muito envelhecida: em 2021, a população com 65 ou mais anos é de cerca de 33% da população total
	- Equipamentos de nível superior em Castelo Branco: Hospital de Castelo Branco, Instituto Politécnico, Tribunal Judicial, etc. - Zonas industriais e de negócios que dinamizam a região, como é o caso de Vila Velha de Rodão		Envelhecimento populacional coloca desafios sobre as necessidades de mobilidade e inclusão social da população mais idosa

Padrões de mobilidade			
Forças	• Modo pedonal com peso relevante na região, entre os 13% (Sertão) e 32% (Idanha)	Fraquezas	• População com movimentos pendulares representa cerca de 45% da população residente total • Elevada dependência do transporte individual, entre os 51% (Idanha) e os 76% (Sertão), tendo aumentado em todos os concelhos face aos últimos Censos, com exceção de Vila Velha de Rodão • Baixa utilização do transporte coletivo, com uma quota modal 15% (Penamacor) ou inferior • As viagens por motivos de estudo são também muito dependentes do automóvel, com quotas entre 36% (Idanha) e 56% (Sertão)
	• 66% das viagens pendulares são internas à freguesia, sendo esta uma oportunidade para fomentar os modos ativos, em especial o modo ciclável, que atualmente não tem expressão na região; • A maioria das deslocações pendulares são Intra concelhias, facilitando a organização do sistema de TP		Ameaças Baixo número de viagens pendulares dificulta o modelo de organização dos sistemas de transporte coletivos.

Transportes Públicos			
Forças	• Cobertura da rede ferroviária, com 9 estações e apeadeiros na região e com ligações ferroviária diretas a Lisboa, Covilhã e Guarda • Transporte flexível implementado em alguns municípios da região	Fraquezas	• Serviços ferroviários com baixa frequência • Contratualização do TP rodoviário em contencioso, atrasando a entrada em operação da rede de TP planeada para a região • Existência de apenas três interfaces de transporte na região

Transportes Públicos

Oportunidades	• Projeto piloto de mobilidade integrada da Beira Interior (AMT), com proposta de aumento das circulações ferroviárias • Passe ferroviário verde com preços acessíveis • Oportunidade para fomentar a intermodalidade entre o comboio e os restantes modos de transporte, em especial o TP rodoviário	Ameaças	• Reduzida dimensão dos centros urbanos e baixa densidade populacional não gera procura suficiente para justificar serviços regulares com frequência satisfatória
---------------	---	---------	---

Modos ativos

Forças	• Orografia favorece a opção pelos modos ativos em algumas das localidades (e.g. cidade de Castelo Branco) • O modo pedonal é acessível a todas as faixas etárias e grupos sociais • O modo ciclável envolve níveis de custos reduzidos a moderados	Fraquezas	• Orografia dissuade a opção pelos modos ativos em algumas das localidades (e.g. Oleiros, Penamacor) • em alguns centros urbanos, espaço público desqualificado e com um desenho urbano que penaliza peões e ciclistas, • Ausência de medidas de acalmia de tráfego, que provoca sensação de insegurança • Rede ciclável incompleta ou ausente • Défice ou ausência de parqueamentos seguros para bicicletas e micromobilidade no espaço público e junto às interfaces de transporte
Oportunidades	• Estratégias nacionais e europeias que incentivam à requalificação de espaços públicos e à criação de zonas pedonais • Existência de linhas de financiamento para investir na melhoria do espaço público • Crescente preocupação da população com estilos de vida saudáveis e sustentabilidade ambiental • Procura significativa por ecoturismo e turismo de desporto e aventura, associado às atividades de <i>walking</i> e <i>cycling</i> • Expansão dos sistemas partilhados de bicicletas/ trotinetes partilhadas e elétricas, mesmo que associados a atividades de lazer	Ameaças	• Permanecem as políticas de prioridade ao automóvel, limitando o espaço para os modos ativos em condições de segurança e conforto • Cultura do automóvel bastante enraizada, dificultando a adesão aos outros modos • Utilização da bicicleta associada a um estatuto social menos valorizado

Transporte Individual			
Forças	• A acessibilidade rodoviária é razoável para a generalidade dos concelhos (tempos de percurso), tendo em consideração a extensão do território da CIMBB • Rede de IP e IC prevista no Plano Rodoviário Nacional praticamente completa • Existência de postos de carregamento para veículos elétricos em todos os concelhos.	Fraquezas	• Taxa de motorização muito elevada: quase três quartos da população da CIMBB têm automóvel disponível, o que dificulta a transferência modal para outros modos
	• Abolição das portagens favorece a dissuasão do tráfego de atravessamento e de longo curso da rede de Nível II, com potencial redução de sinistralidade		• A abolição das portagens torna a opção pelo automóvel ainda mais atrativa

5. OBJETIVOS E METAS



Para a formulação dos objetivos e metas a ter em consideração pela CIMBB na sua estratégia para a mobilidade na região importa ter presentes os objetivos estabelecidos pelos compromissos europeus e nacionais, sintetizados na figura seguinte.

Pacto Ecológico Europeu				Visão Zero Europeia (Segurança Rodoviária)
Objetivo 55	Estratégia da UE para a adaptação às alterações climáticas	Lei Europeia em matéria de Clima	Estratégia para a Mobilidade Sustentável e Inteligente	Iniciativas legislativas
Meta de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de 55% até 2030 . Alinhar a legislação europeia pelo objetivo para 2030.	30% do orçamento da UE (2021-2027) destinado à ação climática. 37% do Mecanismo de Recuperação e Resiliência (NextGenerationEU) para financiar projetos de transição climática. Plano de Investimento do Pacto Ecológico Europeu para mobilizar 100 mil milhões de euros no período 2021-2027 para as regiões mais afetada.	Meta de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa de, pelo menos, 55% até 2030 (dos atuais 40%, face a 2005) e atingir a meta da neutralidade climática até 2050 .	Definidas metas para 2030, 2035 e 2050, em termos de: Redução das emissões de CO ₂ (veículos com emissões nulas) – Viagens em transporte coletivo até 500 km devem ter emissões nulas.	Meta: Quase eliminação da vítimas mortais em acidentes rodoviários até 2050 - “Visão Zero”.

Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050			Plano Nacional de Energia e Clima	
Lei de Bases do Clima	RNC2050	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Ciclável	Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal	Visão Zero 2030
Metas de redução das emissões de CO₂ em comparação com o ano base de 2005: ✓ 55% até 2030 ✓ 65% a 75% até 2040 ✓ Redução de, pelo menos, 90% até 2050 - com o compromisso de antecipar a meta da neutralidade climática para o mais tardar, 2045.	Veículos ligeiros de passageiros elétricos: Até 2030, 36% dos veículos ligeiros de passageiros sejam elétricos. Até 2050, 100% dos veículos ligeiros de passageiros em circulação sejam elétricos	Metas quota modal do modo ciclável: ✓ Nacional: <u>2025</u>: 3 % <u>2030</u>: 7,5% ✓ Nas cidades: <u>2025</u>: 4% <u>2030</u>: 10% Metas Extensão da rede ciclável: ✓ <u>2025</u>: 5000 km <u>2030</u>: 10 000 km Meta de redução da sinistralidade com bicicletas na ordem dos: ✓ <u>2025</u>: -25% <u>2030</u>: -50 %	Metas de aumento de quota modal das deslocações pedonais: ✓ <u>2026</u>: 25% <u>2030</u>: 35%. Metas de transformação do espaço pedonal acessível a todos: ✓ <u>2023 – 2024</u>: Levantamentos das condições de acessibilidade universal em todas as centralidades urbanas do país (...) <u>2026</u>: Incremento de 30% <u>2030</u>: Incremento de 50%. Metas de redução do sedentarismo ✓ 2020 (ano de referência): 46,4% - população que passava mais de 7 horas/dia sentada; <u>2026</u>: Diminuição em 10% <u>2030</u>: Diminuição em 15%	Metas de redução do número de mortes e feridos: <u>2030</u>: 50% <u>2050</u>: 0 mortos

Figura 54 | Compromissos europeus e nacionais com impacto na mobilidade

Salientam-se, também os **objetivos de desenvolvimento sustentável da ONU**, para os quais a estratégia futura da mobilidade na CIMBB deverá contribuir, nomeadamente:

- **Objetivo 9 – Indústria, Inovação e Infraestruturas**, através da criação de infraestruturas resilientes que apoiem o desenvolvimento económico e o bem-estar das pessoas, com foco na equidade social;
- **Objetivo 10 – Redução das desigualdades**, a partir do acesso universal ao transporte, tendo em atenção as necessidades das populações mais vulneráveis e a criação de alternativas de transporte para acesso aos locais de trabalho, nomeadamente para os trabalhadores no setor turístico;
- **Objetivo 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis**:
- A partir da adoção de estilos de vida mais ativos, e da diminuição do tráfego automóvel, contribuindo para a diminuição da ocorrência de acidentes de tráfego, assim como para a redução da emissão de partículas poluentes, CO₂ e níveis de ruído;
 - Através do apoio de relações económicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas e periurbanas, reforçando o planeamento regional de desenvolvimento;



Figura 55 | Objetivos de desenvolvimento Sustentável da ONU. Fonte: ONU

- **Objetivo 13 - Ação contra a mudança global do Clima**, através da introdução de uma melhoria da eficiência do sistema de transportes e da redução do consumo de combustíveis fósseis.

Tendo em consideração os objetivos e ambições anteriormente descritas, propõe-se os objetivos e metas para a estratégia para a mobilidade e transportes na região:

- 1 **Reforçar a acessibilidade e coesão territorial, através de soluções de mobilidade adaptadas às necessidades locais**, que contribuam para um melhor acesso ao emprego, à educação e aos serviços e equipamentos essenciais, tendo em conta a pobreza no acesso aos transportes, a desigualdade e outros fatores sociais associados à mobilidade
- 2 **Promover soluções de transporte mais sustentáveis e integradas**, como alternativa ao automóvel
- 3 **Melhorar a qualidade do espaço público nos centros urbanos**, fomentando a opção por modos ativos
- 4 **Promover uma mobilidade mais inclusiva e segura**, que permita a convivência de todos os modos de transporte, com especial atenção aos utilizadores mais vulneráveis
- 5 **Apoiar a transição climática**, promovendo a mudança para opções de mobilidade mais sustentáveis e reduzindo as emissões e o consumo de energia associado aos transportes

Para a concretização dos objetivos estratégicos foi definido um conjunto de metas para o curto/ médio - prazo (5 anos) e para o longo-prazo (10 anos), que se identificam em seguida:

M1 | Aumento da qualidade da oferta de transporte público

De acordo com a análise realizada às redes de TPR que servem a região (ou estão em processo de contratualização), 76% dos lugares da CIMBB são servidos por transporte público regular (vide Tabela 19).

No sentido de se minimizar as situações de pobreza nos transportes verificadas na CIMBB, para esta meta, estabelece-se para:

- 2030: o cumprimento do disposto no RJSPTP, nomeadamente:
 - que as localidades com mais de 40 habitantes tenham acesso, em transporte público, à sua sede de município e aos principais equipamentos e serviços públicos municipais, com ligações, no mínimo três dias da semana, com ida de manhã e regresso à tarde;
 - ligações entre sedes de concelho, com uma circulação em cada sentido durante o período da manhã e outra durante o período de tarde.
- 2035: 100% da população tenha acesso a serviços de transporte público que proporcionem ligações aos serviços e equipamentos essenciais na sua área de residência, nomeadamente, hospitais, universidades, equipamentos desportivos e culturais, comércio e serviços.

M2 | Redução da quota modal do automóvel

De acordo com os últimos Censos, a quota do automóvel nos movimentos pendulares, realizados no conjunto dos municípios que integram hoje a CIMBB, era de 70%, tendo aumentado cerca de 5 pontos percentuais na última década. Como meta para a redução desta quota, estabelece-se para:

- 2030: o regresso a uma quota modal idêntica à de 2011: 65%, e
- 2035: uma redução para 60%.

Esta deverá ser acompanhada pelas metas nacionais que constam das estratégias para a mobilidade ativa ciclável e pedonal. Tendo em conta a utilização muito residual da bicicleta nas deslocações atuais na CIMBB, a grande dispersão do território, a inexistência de centros urbanos de média e grande dimensão (para além da cidade de Castelo Branco) e a orografia, considera-se que as metas de utilização da bicicleta definidas na estratégia nacional são muito difíceis de alcançar na totalidade da CIMBB. Todavia, com uma estratégia adequada, é possível considerar maiores utilizações deste modo em algumas das localidades, como por exemplo, Castelo Branco.

Paralelamente, esta M2 deverá ser, também, acompanhada por um aumento da quota modal dos transportes públicos, quer rodoviários (regulares e flexíveis), quer ferroviários.

M3 | % de espaço pedonal que garanta acessibilidade para todos

Uma vez que o espaço público carece de maior qualificação em diversas localidades da CIMBB, é necessário ter em consideração metas que contribuam para uma melhoria das condições do espaço público que garanta uma melhor qualidade de via.

Embora alguns dos municípios da CIMBB disponham de Planos de Acessibilidades para Todos, que abrangem os núcleos urbanos, alguns destes planos são anteriores a 2016, pelo que seria importante a sua atualização/ elaboração para se obter um cenário de referência atual, sobre o qual se pudesse identificar as necessidades de intervenção do espaço público para o tornar acessível a todos.

Neste sentido, é essencial, que no curto prazo, seja realizado um levantamento das condições de acessibilidade nos centros urbanos da CIMBB, conforme estabelecido na Estratégia Nacional para a Mobilidade Ativa Pedonal.

As metas para o médio e longo prazo são para:

- 2030: aumento de 50% do espaço público passível de utilização por todos, face ao atual, conforme estabelecido na referida estratégia, e,
- 2035: aumento de 70% face ao atual.

M4 | Melhorar a segurança rodoviária

A estratégia da Visão Zero 2030, aponta para uma quase eliminação dos acidentes com vítimas (feridos ou mortos) em 2050. Neste âmbito, estabelece-se como metas para a CIMBB para:

- 2030: uma redução de 30% no número de acidentes com vítimas e,
- 2035: uma redução de 60%.

M5 | Densidade de postos de carregamento para veículos elétricos

Atualmente, a CIMBB possui uma densidade de 0,65 postos de carregamento por 1000 habitantes. No sentido de se apoiar a transição para a mobilidade elétrica, é necessário reforçar e proceder à diversificação geográfica dos postos de carregamento para veículos elétricos, estabelecendo-se como metas:

- Para 2030, uma densidade de 0,72 (equivalente à densidade atual na AML);
- Para 2035, uma densidade de 0,80, considerando um crescimento idêntico ao do período anterior.

Na figura seguinte sintetizam-se as metas estabelecidas para a prossecução da estratégia futura de mobilidade sustentável na CIMBB.

	Horizonte temporal	Atualmente	Médio-prazo 2030	Longo-prazo 2035
M1	Aumento da qualidade da oferta de transporte público	76% dos lugares são servidos pela rede de TPR	Lugares com mais de 40 habitantes servidos 3 vezes por semana para a sua sede de concelho Ligações entre sedes de concelho	100% da população com acesso a TP para os serviços e equipamentos essenciais na sua área de residência
M2	Redução da quota modal do automóvel	70%	65%	60%
M3	% espaço pedonal que garanta acessibilidade para todos	A determinar	+50%	+70%
M4	Melhorar a segurança rodoviária	294 acidentes com vítimas ¹⁷	-30%	-60%
M5	Densidade de postos de carregamento elétrico / 1000 habitantes	0,65	0,72	0,8

Figura 56 | Metas relativas à mobilidade na CIMBB

¹⁷ Dados de 2022 (ANSR)

6. PRINCIPAIS OPÇÕES DA CIMBB PARA O FUTURO DA MOBILIDADE



6.1. A ESTRATÉGIA FUTURA

A estratégia de mobilidade da CIMBB deve ser orientada para a melhoria da **conectividade, coesão e sustentabilidade** da região, através do desenvolvimento de um sistema **de transportes integrado, com enfoque no transporte público, nos meios não motorizados e na intermodalidade**.

A atualização do PAMUS-BB de 2016 deve constituir a ação primordial da CIM da Beira Baixa em matéria de mobilidade, de forma a refletir a nova realidade territorial - agora com a integração dos municípios da Sertã e de Vila de Rei - e a incorporar os compromissos nacionais e europeus mais recentes. Esta revisão deverá alinhar-se com as orientações para o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e com as Recomendações da Comissão Europeia, assegurando a adequação da estratégia de mobilidade da região aos desafios atuais e futuros.

Este novo PMUS-BB deve assentar na análise dos padrões de mobilidade da população. Com efeito, de acordo com os Censos, a maioria dos movimentos pendulares são intraconcelhios e, grande parte destes, internos às freguesias. Neste contexto, identifica-se como oportunidades para o futuro da mobilidade na região **potenciar**:

- O **transporte público rodoviário**:

- Tomando partido dos novos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, com os quais se criaram mecanismos de recolha e reporte de informação, que permitem gerir, monitorizar e ajustar o serviço;
- Planeando uma segunda geração de contratos, considerando esta nova informação, e que sejam mais adaptados às necessidades dos utilizadores, mas também procurando responder às necessidades dos não cativos, no sentido de captar novos utilizadores;
- Soluções de **transporte flexível**, expandido os serviços já implementados no território, de forma a complementar a rede de transporte público rodoviário e ferroviário, em locais ou horários em que um serviço regular não é viável.
- **Os modos ativos**, contribuindo para um estilo de vida mais ativo e saudável da população, mas também proporcionando uma melhoria da experiência da viagem, garantindo que esta seja segura e confortável para todos;

A **integração com o transporte ferroviário** é também uma das mais importantes estratégias a potenciar na região, tomando partido da Linha da Beira Baixa, que se encontra integralmente eletrificada e apresenta diversas estações e apeadeiros na região, com serviços intercity e regionais.

Refira-se, neste âmbito, o Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior, promovido pela AMT, no qual se propõe a “criação de um serviço ferroviário do tipo Regional Expresso entre a Guarda e Castelo Branco, com paragem em Belmonte-Manteigas, Covilhã e Fundão, e eventual prolongamento a Vila Velha de Ródão (...), com circulações a cada hora em ambos os sentidos” e com a manutenção de “alguns serviços por dia, com paragem em todas as estações e apeadeiros”¹⁸. As relações funcionais entre Castelo Branco e os municípios vizinhos do Fundão e Covilhã, ou as intermunicipais entre Vila Velha de Rodão e Castelo Branco, identificadas nos padrões de mobilidade dos Censos, beneficiarão de um serviço desta natureza, como alternativa ao transporte individual.

A este projeto, alia-se o Passe Ferroviário Verde¹⁹, que permite viajar em qualquer percurso nos comboios intercity (com reserva prévia) e regionais para qualquer destino na região ou em território nacional, a um preço muito acessível²⁰.

Tendo em consideração a forte dependência dos combustíveis fósseis verificada na região e o peso do transporte rodoviário nas emissões de CO₂ (que em 2019 representava 50% das emissões totais na região), é fundamental que a estratégia de mobilidade inclua medidas que favoreçam a **descarbonização dos transportes e transição para a mobilidade elétrica, além da necessária redução da dependência do transporte individual motorizado, já referida**.

Sabendo que a transição para uma mobilidade mais sustentável só é possível mediante a alteração dos comportamentos atuais da população, a estratégia da região deverá **promover o envolvimento de todas as partes interessadas e o compromisso dos residentes, trabalhadores, estudantes e visitantes**, os quais podem e devem participar no processo de mudança e concretizá-lo com as suas ações quotidianas. Para

¹⁸ <https://www.amt-autoridade.pt/media/5085/estudo-fase-1-mobilidade-integrada-na-beira-interior-amt.pdf>

¹⁹ <https://www.cp.pt/passageiros/pt/descontos-vantagens/descontos/ferroviario-verde>

²⁰ 20 € em Maio de 2025.

tal, dever-se-á contemplar a **promoção de ações contínuas de sensibilização, divulgação e formação** que contribuam para a mudança desse comportamento e considerar **estratégias de mobilidade sectorial**.

6.2. PRINCIPAIS ORIENTAÇÕES

Tendo como base a estratégia futura de mobilidade da CIMBB, identificam-se em seguida os principais projetos e propostas que importa desenvolver para a concretização dos objetivos a curto prazo (2 anos), médio prazo (5 anos) e a longo prazo (horizonte de 10 anos).

Das propostas identificadas, destacam-se as cinco com maior relevância estratégica, capacidade transformadora e alinhamento com os objetivos da estratégia. Esta abordagem permite concentrar esforços nas ações com maior retorno para a mobilidade sustentável da região, garantindo, ainda assim, coerência com a visão global definida.

PRINCIPAIS PROPOSTAS A SER IMPLEMENTADAS NA REGIÃO

Destacam-se como mais relevantes para a região os seguintes pacotes de propostas:

1. Implementar um modelo de governança para a elaboração e execução do PMUS-BB
2. Promover serviços de transporte público rodoviário
3. Potenciar as deslocações em modos ativos
4. Potenciar a utilização do comboio e intermodalidade com os restantes modos
5. Criar uma rede de interfaces estruturante na região

Cada uma destas propostas é descrita em seguida com maior detalhe.

1 Implementar um modelo de governança para a elaboração e execução do PMUS-BB



Desenvolver e implementar um modelo de governança para a elaboração e execução do PMUS-BB, estabelecendo estruturas e processos colaborativos que promovam a articulação eficaz entre os diversos atores envolvidos.

Contribui para as metas: **M1** | **M2** | **M3** | **M4** | **M5**

Principais propostas para a sua concretização:

1. **Elaborar o PMUS-BB**, como um plano integrado e estratégico para a próxima década, que estabeleça uma intervenção coordenada na organização da acessibilidade e na gestão da mobilidade no território da CIMBB, para satisfazer as necessidades de mobilidade das pessoas e empresas na região, visando uma melhor qualidade de vida das populações.

Este Plano deverá seguir as orientações para o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Urbana Sustentável e as Recomendações da Comissão Europeia, detalhando as ações e medidas essenciais para melhorar, significativamente, a qualidade de vida dos habitantes, impulsionar o crescimento económico regional e garantir a acessibilidade e inclusão social de toda a população. Deverá, também, ter como metas prioritárias a promoção da eficiência energética, a descarbonização do setor dos transportes e o reforço da segurança rodoviária, contribuindo para um território mais sustentável, seguro e conectado.

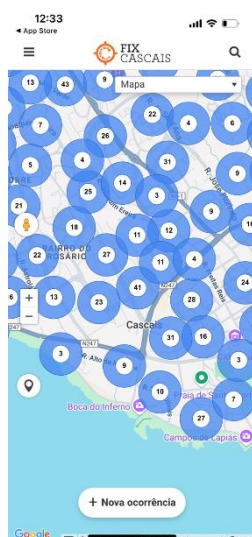


2. **Implementar um modelo de governança** para a elaboração e execução do PMUS-BB, através:
 - i. da criação de um grupo de trabalho que promova o envolvimento dos atores locais e partes interessadas em todas as fases de elaboração do Plano, assegurando uma colaboração ativa,
 - ii. da capacitação da CIMBB para acompanhar o desenvolvimento do plano e concretizar as propostas decorrentes do mesmo,
 - iii. do fomento de uma política de cidadania responsável, que envolva os cidadãos em todo o processo, através da criação de uma plataforma de partilha de informação, que vá desde o reporte de situações no espaço público que necessitem de intervenção (eg. plataforma FixCascais) até ao envio de sugestões para a melhoria da mobilidade.

Exemplos de boas práticas:

1

Implementar um modelo de governança para a elaboração e execução do PMUS-BB



Plataforma FixCascais

3. Desenvolver uma **estratégia de comunicação e envolvimento das partes interessadas** adequada aos diferentes grupos-alvo e criar um *branding* do PMUS.
4. Desenvolver **ações de participação e formação** destinadas aos principais *stakeholders* e cidadãos.
5. Criar o Observatório da mobilidade e definir protocolos de partilha de informação.

Prazo de implementação:

Curto e médio prazo

2

Promover serviços de transporte público rodoviário



Promover serviços de transporte público adequados às necessidades da população durante todo o ano e aos níveis de procura, tirando partido dos novos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros (SPTRP) e da expansão de soluções de transporte flexível.

Contribui para as metas: **M1** | **M2**

Principais propostas para a sua concretização:

1. **Gerir e monitorizar** eficazmente as operações de transporte rodoviário de passageiros, através da análise da informação sobre a oferta e procura exigida nos contratos de SPTRP.
2. **Articular com os operadores de transporte** a realização dos ajustes necessários à oferta para uma melhor resposta às necessidades da população (dentro dos limites contratuais).
3. **Melhorar a informação ao público**, incluindo informação em tempo real sobre a oferta.

Exemplos de boas práticas:

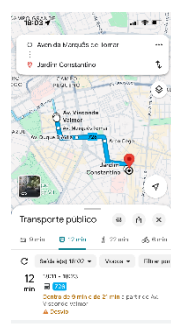


Figura à esquerda: Informação estática em paragem. Fonte: Tom Scot

Figura do meio: Horários em tempo real no Google Maps

Figura à direita: Informação em tempo real em paragem. Fonte: GDS Displays.

4. Tirar partido **desta nova informação para o planeamento de uma segunda geração de contratos** de SPTRP mais adaptados às necessidades dos utilizadores e procurando captar novos utilizadores.
5. **Expandir os serviços de transporte flexível**, de forma a complementar a rede de transporte público em locais e/ou horários em que um serviço regular não é viável.

Exemplos de boas práticas:

2

Promover serviços de transporte público rodoviário



Figura à esquerda: TPF de Castelo Branco. Fonte: Reconquista

Figura à direita: Transporte a pedido do Médio Tejo. Fonte: medio tejo.net

6. **Avaliar o cumprimento do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros** no que se refere à cobertura territorial e temporal das redes de transporte, através de soluções de transporte regular e/ou flexível.
7. **Avaliar os fluxos de movimentos pendulares** e proporcionar opções de transporte público que ofereçam alternativas viáveis ao transporte individual.
8. **Melhorar as ligações com os serviços de longo curso – ferroviários e expressos**, reduzindo tempos de espera e incluindo aos fins-de-semana, para o transporte de alunos do ensino superior que estudam em Lisboa, Porto, Coimbra e etc. Estas ligações poderão ser realizadas em transporte a pedido, mediante reserva, para uma melhor adaptação da oferta à procura.
9. Permitir a **integração tarifária** dos sistemas regulares e flexíveis e rever opções tarifárias.

Prazo de implementação:

Curto e médio prazo

3

Potenciar as deslocações em modos ativos



Potenciar as deslocações em modos ativos, sobretudo a pé e em bicicleta, através da qualificação e expansão das redes, das infraestruturas de apoio e do espaço urbano e com especial foco na segurança rodoviária, na tolerância ao erro e em infraestruturas intuitivas e inclusivas, para que a deslocação seja uma experiência segura e confortável para todos.

Integrar os modos ativos com o ecoturismo e atividades de *walking* e *cycling*, tomando partido do potencial turístico da região.

Contribui para as metas: **M2 | M3 | M4**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Fazer um **levantamento das condições de acessibilidade para todos e caminhabilidade** nos centros urbanos, envolvendo neste processo os cidadãos e outras partes interessadas.
2. Promover a **qualificação e expansão da rede pedonal estruturante**, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e na ligação aos principais serviços, equipamentos coletivos e interfaces de transportes.

Exemplos de boas práticas:



Solução de pavimento confortável / liso para melhorar o conforto e a segurança da caminhada e do pavimento tátil para auxiliar o trajeto de peões com limitações visuais; passeio e faixa de rodagem nivelados (inexistência de ressalto), em toda a largura da passagem de peões (Lisboa).

3. Expandir e consolidar as redes cicláveis, nomeadamente em zonas com orografia mais favorável, nomeadamente nos centros urbanos de Castelo Branco, Alcains, Idanha-a-Nova e as infraestruturas e sistemas de apoio, promovendo a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas, com conforto e segurança.

Exemplos de boas práticas:

3

Potenciar as deslocações em modos ativos



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



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

4. Articular a criação de uma ecovia regional com as CIM vizinhas, estruturante de toda a mobilidade ciclável, que possa servir não só as deslocações de lazer, mas também as deslocações quotidianas de curta e média distância entre localidades.
5. Implementar medidas de acalmia do tráfego motorizado e melhorar as condições de atravessamento, especialmente junto às escolas, centros de saúde, e outros equipamentos frequentados pela população mais vulnerável e no atravessamento de localidade por parte de vias de hierarquia superior.

Exemplos de boas práticas:



Passadeira sobrelevada e com diferenças de pavimento e cor junto a escola (Cascais)



Superilhas (Barcelona)



Zona de Coexistência em Biarritz, com definição de prioridades

6. Promover a consciencialização dos benefícios de andar a pé e de bicicleta, incentivando mudanças de comportamento.
7. Promover a intermodalidade com o transporte público, em especial com as interfaces rodoviárias e ferroviárias.

3

Potenciar as deslocações em modos ativos



8. Criar sinalética direcional nos percursos pedonais e cicláveis.

Exemplos de boas práticas:



Sinalética de encaminhamento pedonal e de bicicleta. Fonte: Sustrans

9. Disponibilizar informação sobre as redes de modos ativos, as infraestruturas existentes de apoio à utilização de bicicleta e a sua articulação com o transporte público.

10. Integrar com percursos de natureza e soluções que promovam a ecoturismo e atividades de walking e cycling.

Prazo de implementação:

Curto e médio prazo

4 Potenciar a utilização do comboio e intermodalidade com os restantes modos



Potenciar a utilização do comboio nas viagens inter-regionais, mas também internas à CIM e fomentar a intermodalidade entre este e os restantes modos, em especial o TP rodoviário.

Contribui para as metas: **M1** | **M2**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Ampliar a oferta de transporte público de adução à rede ferroviária, reduzindo os tempos de espera entre serviços.
2. Implementar infraestruturas de apoio à bicicleta e micromobilidade nas estações mais próximas dos centros urbanos, com a **instalação de parqueamentos seguros**.

Exemplos de boas práticas:



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



Cacifos (Oceanário de Lisboa)

3. Permitir a **integração tarifária** entre o transporte ferroviário e os restantes modos.

Prazo de implementação: Médio e longo prazo

5

Criar uma rede de interfaces estruturante na região



Criar uma rede de interfaces estruturante na região, com o objetivo de fomentar a opção por modos de transporte alternativos ao transporte individual

Contribui para as metas: **M1 | M2**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Desenvolver plano de interfaces de transporte para a Beira Baixa para:
 - i. aumentar a rede e melhorar as infraestruturas existentes,
 - ii. integrar o transporte público, os modos ativos e os modos partilhados,
 - iii. integrar opções seguras de estacionamento de automóveis e bicicletas, equipadas sistemas de apoio: e.g. postos de carregamento para veículos elétricos, estação de reparação de bicicletas self-service, etc..



Interface de Castelo Branco. Fonte: diariodigitalcastelobranco.pt

Prazo de implementação:

Médio prazo

OUTRAS PROPOSTAS RELEVANTES

Complementarmente destacam-se os seguintes pacotes de propostas:

6. Gerir e regulamentar o estacionamento na região
7. Apostar na melhoria da informação ao público
8. Potenciar a descarbonização dos transportes na região
9. Considerar a mobilidade escolar
10. Considerar a mobilidade empresarial
11. Promover soluções de mobilidade partilhada
12. Tomar partido dos sistemas inteligentes de transporte (ITS)

Cada uma destas propostas é descrita em seguida com maior detalhe.

6	Gerir e regulamentar o estacionamento na região	
Gerir e regulamentar o estacionamento, no sentido de se reduzir os impactos negativos associados à excessiva presença do automóvel no espaço público e ao estacionamento ilegal (desqualificação do espaço público, obstáculos à circulação de outros veículos e dos peões, insegurança rodoviária, etc.) e promover uma maior utilização dos modos ativos e do transporte público em detrimento da utilização do transporte individual motorizado.		
Contribui para as metas: M1 M2 M3 M4 M5		
Principais propostas para a sua concretização:		
1. Adotar um novo paradigma de gestão e regulamentação do estacionamento na região, através da: i. formalização e delimitação do estacionamento, incluindo a reserva de lugares para cargas e descarga e para pessoas com mobilidade condicionada, ii. implementação/ alargamento de zonas de estacionamento tarifado nos centros urbanos onde exista pressão sobre o estacionamento e utilização de ITS para assistir os condutores na procura de lugares de estacionamento, iii. reserva de lugares para veículos elétricos, equipados com postos de carregamento, iv. articulação com gestores privados de estacionamento no sentido de desenvolver uma estratégia de preço e melhorar a gestão do estacionamento e alocação de lugares. 2. Criar bolsas de estacionamento dissuasor na entrada de algumas das localidades onde exista escassez de estacionamento e junto às principais interfaces de transporte.		
Prazo de implementação:		Curto e médio prazo

7

Apostar na melhoria da informação ao público



Apostar na melhoria da informação ao público, para apoio no planeamento das viagens e aumento da confiança na fiabilidade dos sistemas

Contribui para as metas: **M1 | M2 | M4 | M5**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Melhorar a informação em suporte físico:

- i. Disponibilizar horários de todos os serviços de transporte público em todas as paragens, incluindo diagrama de rede com informação sobre os principais locais de interesse, tarifário e possibilidades de intermodalidade;
- ii. Criar sinalética de *wayfinding* com rotas pedonais, livres de obstáculos para que as pessoas condicionadas na sua mobilidade possam usar o espaço público sem constrangimentos;
- iii. Criar centrais de informação sobre mobilidade, integradas nas interfaces de transporte e nos postos de turismo para que se possa obter informação sobre os transportes públicos, mobilidade partilhada, etc.

Exemplos de boas práticas:



Exemplo de soluções de *wayfinding*.
Fonte: betterfutureawards.com

2. Melhorar a informação online:

- i. Disponibilizar informação em tempo real sobre a oferta, incluindo atrasos e disrupções (e.g. Google Maps);
- ii. Monitorizar os níveis de serviço e a qualidade percebida pelos usuários e divulgar os resultados - serviços de alta qualidade atraem mais utilizadores para o TP e modos partilhados;
- iii. Disponibilizar na página web da CIM, informação sobre a oferta de transportes, com indicação da oferta, horários, preços e locais servidos

Prazo de implementação:

Curto prazo

8

Potenciar a descarbonização dos transportes na região



Potenciar a descarbonização dos transportes na região como complemento da transição para a neutralidade carbónica.

Contribui para a meta: **M5**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Integrar nos próximos contratos de serviço de transporte público rodoviário de passageiros, **frotas elétricas ou de outras fontes de emissões zero.**
2. Desenvolver plano para a rede de mobilidade elétrica, para se:
 - i. Compreender as necessidades atuais e futuras, quais as tecnologias mais adequadas, onde colocar os carregadores, necessidades de reforço da rede elétrica. etc.
 - ii. Garantir harmonização e interoperabilidade das comunicações carregadores-infraestrutura e as implicações na smart grid.

Prazo de implementação: Médio e longo prazo

9

Considerar a mobilidade escolar



Considerar a mobilidade escolar como instrumento para a promoção de comportamentos de mobilidade sustentável, num contexto de escola ativa.

Contribui para a meta: **M1 | M2 | M3 | M4**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Desenvolver **planos de mobilidade escolar** para as escolas da região, que considerem um levantamento fino dos padrões de mobilidade dos alunos e a concertação de ações inovadoras que promovam a utilização do transporte público e modos ativos e a consciencialização das crianças e jovens para opções de mobilidade mais sustentáveis.
2. Criar rotas seguras para que os alunos se possam deslocar a pé ou de bicicleta para as escolas, implementando medidas de acalmia de tráfego na envolvente das mesmas e melhorias nos atravessamentos.
3. Definir regras relativas à rede de transporte escolar e à localização de novos equipamentos, que permitam minimizar as necessidades de transporte de alunos e promover a acessibilidade em modos ativos.

Prazo de implementação: Curto e médio prazo

10

Considerar a mobilidade empresarial



Analisar a mobilidade empresarial, apoiando as organizações na gestão mais eficiente da mobilidade induzida pela sua atividade, tirando partido das dinâmicas empresariais crescentes na região.

Contribui para a meta: **M1 | M2 | M3 | M4 | M5**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Fomentar o desenvolvimento de **planos de mobilidade empresarial** na região, sobretudo para empresas, parques empresariais e áreas industriais e logísticas, áreas comerciais de relevo, e grandes equipamentos coletivos (e.g., hospitais, universidade, etc.).
2. Criar um pacto de mobilidade empresarial.

Prazo de implementação: Curto e médio prazo

11

Promover soluções de mobilidade partilhada



Introdução da mobilidade partilhada no planeamento dos transportes na região, no sentido de promover a sua utilização pelos residentes, trabalhadores, estudantes e visitantes

Contribui para a meta: **M2**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Implementar ou expandir os **sistemas de bicicletas com assistência elétrica** (pedelec) partilhadas, nos principais centros urbanos:
 - i. garantindo uniformidade de acesso e registo para o utilizador em toda a região. Por exemplo, um utilizar do sistema de Castelo Branco, deveria ser capaz de utilizar as bicicletas de Vila Velha de Rodão, sem ser necessário múltiplos registos,
 - ii. Integrados com o sistema de transportes públicos na região.
2. Criação de projetos piloto para sistemas de micromobilidade partilhada nos principais centros urbanos, acompanhados de regulamentação regional de circulação e estacionamento.
3. Implementar projetos piloto de sistemas de car-sharing e mopedsharing (scotters) para testar a sua viabilidade (vide experiência piloto na Aldeia Histórica de Castelo Novo, no município vizinho do Fundão).
4. Fomentar o desenvolvimento de **soluções de carpooling** ao nível regional, que favoreça e organize boleias entre residentes, trabalhadores, estudantes e visitantes, através de plataforma regional de carpooling.

Prazo de implementação: Curto e médio prazo

12

Tirar partido dos sistemas inteligentes de transporte (ITS)



Tomar partido dos sistemas inteligentes de transporte (ITS) para uma gestão mais eficaz e sustentável da mobilidade e instrumento de apoio à decisão

Contribui para as metas: **M1 | M2 | M3 | M4 | M5**

Principais propostas para a sua concretização:

1. Implementar soluções de telemática para:
 - i. uma **gestão inteligente do tráfego** nos arruamentos principais da região, no sentido de melhorar a segurança rodoviária e sustentabilidade ambiental (e.g. detetores de velocidade, semáforos inteligentes, etc.),
 - ii. **gestão do estacionamento** nos principais centros urbanos, sobretudo em Castelo Branco (e.g. painéis de informação dinâmica com número de lugares por zona, sensores de ocupação, estacionamento inteligentes, etc.),
 - iii. **otimização dos sistemas de transporte público** (e.g., planeamento de rotas, ferramentas para recolha de informação e análise de desempenho, painéis de informação em tempo real para passageiros, etc.)
 - iv. apoio na **mobilidade ativa e mobilidade partilhada** (e.g. contadores de ciclistas ou peões, semáforos com tempo ajustado para peões e ciclistas, iluminação adaptativa, sistemas de gestão de veículos partilhados, etc.),
 - v. apoio na **integração multimodal**, potenciando soluções de mobilidade integrada - *MaaS, smart mobility*.

Prazo de implementação:

Médio e longo prazo

7. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O diagnóstico da mobilidade na Beira Baixa permitiu identificar os principais desafios e constrangimentos à mobilidade que se colocam a esta região, nomeadamente:

- Acentuado decréscimo da população, baixa densidade populacional e estrutura etária bastante envelhecida;
- Elevada dependência do transporte individual;
- Baixa utilização do transporte coletivo;
- Relevância do modo pedonal nas deslocações pendulares, mas a bicicleta possui uma quota modal quase nula;
- Menos de metade da população realiza movimentos pendulares, havendo ausência de informação sobre as deslocações realizadas pela restante população.

Com base nestes desafios e também nos objetivos e ambições de âmbito nacional e europeu foram identificados 5 objetivos estratégicos para uma mobilidade mais sustentável na Beira Baixa:

1. Reforçar a acessibilidade e coesão territorial, através de soluções de mobilidade adaptadas às necessidades locais,
2. Promover soluções de transporte mais sustentáveis e integradas, como alternativa ao automóvel
3. Melhorar a qualidade do espaço público nos centros urbanos, fomentando a opção por modos ativos
4. Promover uma mobilidade mais inclusiva e segura, que permita a convivência de todos os modos de transporte, com especial atenção aos utilizadores mais vulneráveis
5. Apoiar a transição climática, promovendo a mudança para opções de mobilidade mais sustentáveis e reduzindo as emissões e o consumo de energia associado aos transportes

Estes objetivos foram traduzidos em metas estratégicas para um horizonte de médio-prazo (5 anos) e longo-prazo (10 anos), os quais orientaram o desenvolvimento da estratégia futura de mobilidade da CIMBB e a identificação dos principais projetos e propostas que importa desenvolver para a concretização dos objetivos a curto, médio e longo prazo, e que deverão orientar a fase propositiva do PMUS da Beira Baixa. Lista-se em seguida os pacotes de propostas identificados nesta fase, destacando-se a importância dos cinco primeiros, pela sua capacidade transformadora e alinhamento com os objetivos da estratégia:

1. Implementar um modelo de governança para a elaboração e execução do PMUS-BB
2. Promover serviços de transporte público rodoviário
3. Potenciar as deslocações em modos ativos
4. Potenciar a utilização do comboio e intermodalidade com os restantes modos
5. Criar uma rede de interfaces estruturante na região

6. Gerir e regulamentar o estacionamento na região
7. Apostar na melhoria da informação ao público
8. Potenciar a descarbonização dos transportes na região
9. Considerar a mobilidade escolar
10. Considerar a mobilidade empresarial
11. Promover soluções de mobilidade partilhada
12. Tomar partido dos sistemas inteligentes de transporte (ITS)

No entanto, é de referir a necessidade de se obter informação de referência fidedigna sobre a mobilidade dos residentes, trabalhadores, estudantes e visitantes da região, que permita identificar padrões, necessidades que importem servir e conhecer as principais barreiras ou restrições que enfrentam na adoção de opções mais sustentáveis de mobilidade.

Salienta-se que o diagnóstico realizado se baseou na análise de padrões de mobilidade recolhidos pelos Censos 2021, os quais possuem algumas limitações, nomeadamente:

- Porque fornecem informação sobre os movimentos pendulares, ou seja, as viagens de casa-trabalho por motivos de trabalho ou de estudo, ignorando outras deslocações, como por motivos de compras, saúde, lazer, etc.;
- As deslocações pendulares na região são realizadas apenas por 45% da população total, deixando de fora as necessidades de mobilidade de mais de metade da população. Salienta-se a estrutura etária da população residente na CIM, em que 33% da população possui 65 ou mais anos e que já se encontra reformada e que não realiza movimentos pendulares;
- Devido ao facto dos Censos 2021 terem sido realizados durante uma fase de confinamento devido à pandemia de Covid-19, período em que houve uma alteração profunda dos padrões de mobilidade, aumento do teletrabalho e encerramento de algumas instituições e serviços (escolas, universidades, etc.), mudança temporária de residência, alterações de comportamentos e de consumo, etc.;
- Porque não fornecessem qualquer informação sobre as viagens por motivos de turismo e lazer, que têm expressão na região, tendo em conta o seu valor histórico, cultural e paisagístico.

Neste contexto, **seria útil promover a realização de um inquérito à mobilidade na região.**

É também importante que os municípios efetuem um **levantamento das condições atuais de acessibilidade universal nos núcleos urbanos**, para uma avaliação das necessidades de intervenção no sentido de proporcionar acessibilidade para todos, em especial para pessoas com mobilidade reduzida.

Em fase posterior, a CIM e os municípios deverão refletir sobre as seguintes questões:

- Que tipo de Região (e estrutura urbana) é que se pretende desenvolver?
- O que queremos concretizar realmente?
- O que é necessário para isso e que esforços e envolvimento têm de ser considerados?
- Estamos prontos para concretizar estas propostas?

Desta reflexão e análise, a CIM e os municípios deverão proceder à seleção das propostas consideradas estruturantes para concretizar a estratégia futura da mobilidade na região.

Estas propostas deverão, então, ser discutidas com as diversas partes interessadas, no sentido de se proceder a uma seleção final das medidas a integrar um PMUS.

Concluído o plano de ação, é necessário criar os mecanismos que permitam monitorizar a execução do PMUS e avaliar progressos, identificar desvios e corrigir trajetórias. O desenvolvimento de uma plataforma de monitorização, que defina protocolos claros de carregamento de dados e permita a consulta de informação e dos vários indicadores de performance, por parte da CIM e dos vários municípios, constitui um instrumento fundamental para assegurar o bom funcionamento do plano enquanto instrumento de planeamento estratégico da mobilidade da região. Esta plataforma poderá fornecer também informação ao público, para um maior envolvimento dos cidadãos na estratégia de mobilidade sustentável na Beira Baixa.

ANEXO

A tabela seguinte apresenta as ações propostas no PAMUS-BB de 2016 e o grau de implementação de cada uma delas por parte dos municípios que a integravam nessa data.

É de salientar que Sertã e Vila de Rei não se incluem nesta lista, por não integrarem a CIMBB em 2016.

	Objetivo	Idanha-a-Nova	Oleiros	Penamacor	Vila Velha de Rodão	Castelo Branco	Proença-a-Nova
1	Promover as DESLOCAÇÕES EM MODOS SUAVES, reforçando o seu papel no sistema de deslocações urbanas						
1.1	Construir / requalificar a rede pedonal, garantindo a existência de percursos acessíveis, inclusivos e seguros nos centros urbanos e nas ligações aos principais serviços e/ou equipamentos públicos	Sim	Sim	Não	Não	n.d	Não
1.2	Introdução de corredores cicláveis que favoreçam a utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas	Sim	n.a	Não	Não	n.d	Não
1.3	Desenvolvimento de campanhas e ações de divulgação que promovam as deslocações em modos suaves, junto à população em geral ou a grupos específicos (comerciantes, estudantes, etc.)	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
1.4	Introdução de um sistema de bicicletas partilhadas	n.a	Não	Não	Não	n.d	Não
1.5	Introdução de parqueamentos de bicicletas junto aos principais equipamentos públicos, na proximidade das interfaces de transporte coletivos, zonas industriais / empresariais e nas zonas centrais dos aglomerados	Em execução	Não	Parcialmente	Não	n.d	n.a
2	Promover a existência de SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE QUALIDADE e adequados à procura						
2.1	Criação e/ou reforço das linhas urbanas de TC	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a
2.2	Melhoria da oferta de TC intraconcelhia e interconcelhias	Não	Sim	Não	Não	n.d	n.d
2.3	Melhoria da rede de paragens e interfaces (aumento de conforto dos abrigos e cumprimento da legislação sobre a acessibilidade para todos)	não	Não	Não	Não	n.d	Não
2.4	Inserção de Transportes Flexíveis para servir as zonas com baixa densidade de procura e criação de uma plataforma de gestão da oferta	n.a	Não	n.a	Não	n.d	Parcialmente
2.5	Construção / requalificação da Central de Camionagem	Não	Não	n.a	Não	n.d	Não
2.6	Melhoria da informação ao público	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
3	RESOLUÇÃO PONTUAL de constrangimentos rodoviários e promoção de COMPORTAMENTOS RESPONSÁVEIS por parte dos condutores						
3.1	Construção de ligações rodoviárias para melhoria de acessibilidades regionais	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a

	Objetivo	Idanha-a-Nova	Oleiros	Penamacor	Vila Velha de Rodão	Castelo Branco	Proença-a-Nova
3.2	Construção de variantes rodoviárias de modo a introduzir melhores condições para a circulação pedonal e/ou dos transportes coletivos	n.a	Não	n.a	Não	n.d	n.a
3.3	Intervenção no perfil transversal em troços de vias com redução do perfil rodoviário (controle de velocidade e aumento da segurança)	Não	Sim	Não	Não	n.d	n.a
3.4	Melhoria da sinalética rodoviária (horizontal e/ou vertical e eventual utilização de sistemas de Leds)	Não	Sim	Não	Não	n.d	Não
3.5	Manutenção da Rede de Proximidade	n.d	Sim	Não	Não	n.d	Não
4	Desenvolver POLÍTICAS DE ESTACIONAMENTO DIFERENCIADAS que contribuam para uma repartição modal mais equilibrada						
4.1	Organização da oferta de estacionamento na zona central do aglomerado, nomeadamente com o controle do estacionamento de longa duração	Não	n.a	Não	Não	n.d	n.a
4.2	Reserva de oferta para utilizadores específicos (e.g., residentes, deficientes, veículos elétricos)	Não	n.a	Sim, no caso dos deficientes.	Não	n.d	Não
4.3	Introdução de sistemas de encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento em parque existente	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a
5	Aposta em medidas inovadoras de GESTÃO DA MOBILIDADE e de INFORMAÇÃO						
5.1	Descentralização de alguns serviços públicos de carácter administrativo nas Juntas de freguesia	Não	Sim	n.d	Não	n.d	Sim
5.2	Implementação de unidades móveis de cuidados de saúde primários ou outros às aldeias	Sim	n.a	n.a	Não	n.d	Sim
5.3	Informação em tempo real sobre a oferta de TC oferecida disponível online e em aplicações móveis e a bordo dos veículos	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a
6	Aquisição de NOVAS COMPETÊNCIA TÉCNICAS E INSTRUMENTAIS pela CIM e autarquias						
6.1	Implementação de um sistema de monitorização e gestão da oferta de transportes públicos	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
6.2	Realização de um inquérito geral à mobilidade da população	Não	Não	Não	Não	n.d	Não

	Objetivo	Idanha-a-Nova	Oleiros	Penamacor	Vila Velha de Rodão	Castelo Branco	Proença-a-Nova
6.3	Desenvolvimento de um Plano Operacional de Transportes	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
6.4	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade e Transporte concelhios	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a
6.5	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade de Empresas nos polos empresariais / industriais	n.a	n.a	n.a	Não	n.d	n.a
6.6	Desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para Escolas	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
6.7	Criação de um Centro de Mobilidade	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
6.8	Estabelecimento de um Pacto de Mobilidade	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
6.9	Observatório da Mobilidade	Não	Não	Não	Não	n.d	Não
Legenda: n.d - informação não disponibilizada n.a. - não aplicável							

Este documento foi sujeito ao controlo da qualidade interno de acordo com o procedimento Controlo da Qualidade de Documentos (P2/05) definido no Sistema de Gestão da TIS.pt.

* Este texto foi escrito ao abrigo do novo Acordo Ortográfico *

This document was subjected to Internal Quality Control in accordance with the Quality Control Procedure for Documents (P2/05) as defined in the TIS.PT Management System.



TIS

transportes
inovação
e sistemas