

# W2G

## PAMUS da Rede Aldeias Históricas de Portugal

### Relatório de Propostas

setembro 2024



ALDEIAS  
HISTÓRICAS  
DE PORTUGAL

CONSULTORES ASSOCIADOS





# PAMUS DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL

## RELATÓRIO DE PROPOSTAS

1. Formulação de Propostas.....	3
1.1. Circulação e Estacionamento.....	4
1.1.1. Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior das AHP .....	4
1.1.2. Encaminhamento da circulação pedonal no interior das AHP .....	9
1.1.3. Organização da oferta de estacionamento no interior das AHP .....	13
1.1.4. Criação de bolsas/parques de estacionamento de apoio às AHP .....	17
1.1.5. Definição do modelo de gestão do estacionamento .....	20
1.2. Transporte Público .....	21
1.2.1. Rede de Transporte a Pedido das AHP .....	21
1.2.2. Melhoria da oferta de TC existente .....	47
1.2.3. Melhoria de interfaces e paragens de Transporte Público.....	48
1.2.4. Inquérito sobre as necessidades de mobilidade da população residente e visitante .....	51
1.3. Mobilidade partilhada.....	53
1.3.1. Serviço de bicicletas partilhadas, elétricas, na Rede AHP .....	53
1.3.2. Aposta em soluções de carsharing elétrico, em complemento aos projetos-piloto em curso.....	56
1.3.3. Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção nas AHP .....	61
1.3.4. Mopedsharing - serviço de scooters elétricas partilhadas .....	62
1.3.5. Promoção de deslocações em Viatura Privada Partilhada .....	64
1.4. Descarbonização dos transportes.....	66
1.4.1. Plano para uma rede de mobilidade elétrica nas AHP .....	67
1.4.2. Integração de frotas elétricas ou de outras fontes de emissões zero nos serviços de TCR.....	69
1.4.3. Promover modos limpos e sustentáveis nas operações de logística.....	74
1.4.4. Implementação de zonas de emissões reduzidas .....	79
1.5. Mobilidade como experiência turística.....	82
1.5.1. Rede de percursos cicláveis na área de influência da Rede AHP .....	82
1.5.2. Implantação de pontos de estacionamento para bicicletas na Rede AHP .....	83
1.5.3. Correção de descontinuidades em passeios .....	85
1.5.4. Melhorias de acesso e sinalética.....	90
1.5.5. Propostas para a integração do transporte público na experiência turística .....	91
1.6. Telemática.....	94
1.6.1. Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões nas AHP .....	94
1.6.2. Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada.....	97
1.6.3. Aplicação de sistemas inteligentes no apoio à gestão do estacionamento das AHP.....	102
1.6.4. Melhoria da conectividade nas AHP .....	103
1.7. Informação ao público sobre mobilidade .....	104
1.7.1. Informação e sensibilização da população acerca do sistema de transportes .....	105
1.7.2. Plataforma digital integradora de informação e bilhética .....	107
1.8. Modelo de Gestão da Mobilidade.....	109
1.9. Inteligência Territorial .....	110
1.9.1. Definição da Estratégia de Inteligência Territorial das AHP .....	110
1.9.2. Desenvolvimento de plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento.....	112
2. Resumo orçamental das Propostas Prioridade Alta.....	115

- Anexo A: Propostas Almeida
- Anexo B: Propostas Belmonte
- Anexo C: Propostas Castelo Mendo
- Anexo D: Propostas Castelo Novo
- Anexo E: Propostas Castelo Rodrigo
- Anexo F: Propostas Idanha-a-Velha
- Anexo G: Propostas Linhares da Beira
- Anexo H: Propostas Marialva
- Anexo I: Propostas Monsanto
- Anexo J: Propostas Piódão
- Anexo K: Propostas Sortelha
- Anexo L: Propostas Trancoso
- Anexo M: Propostas Gerais

1.

## Formulação de Propostas

A Fase III do Plano compreende a formalização das Propostas enquadradas nas Medidas definidas na fase anterior, as quais são apresentadas por temática e para cada uma das 12 Aldeias Históricas.

As propostas visam a mobilidade sustentável e inclusiva das Aldeias Históricas de Portugal, com vista também ao desenvolvimento destes territórios de baixa densidade, que para além de contribuir para o aumento da qualidade de vida, impulsiona o incremento da competitividade territorial desta rede.

As propostas apresentadas devem constituir-se como orientações para que cada município integrante da Rede AHP fique habilitado a desenvolver o projeto de execução que entender.

Por conveniência de apresentação optou-se por elencar as propostas segundo as Temáticas do Caderno de Encargos e em Anexo as respetivas fichas por AHP.

As fichas contêm diversa informação, além da descrição da proposta, como o objetivo estratégico e a temática em que se enquadra a proposta, a prioridade de implementação, as entidades responsáveis e a envolver, os possíveis financiamentos, os indicadores a considerar e os custos de investimento associados.

1.1.

## Circulação e Estacionamento

1.1.1.

### Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior das AHP

Uma das imposições do processo de classificação das Aldeias Históricas a Conjunto Monumento Nacional é o condicionamento da circulação rodoviária nas áreas classificadas, ou em vias de classificação. Este fator, aliado à necessidade de preservar estes espaços, de modo que sejam devidamente usados pelos residentes e usufruídos pelos visitantes, constitui como uma oportunidade para regular o trânsito no interior das AHP e disciplinar/ordenar a circulação para residentes, trabalhadores, visitantes e operações de cargas e descargas.

Deste modo, propõe-se o **condicionamento do acesso nas entradas das AHP**, limitando a:

- ❖ Residentes;
- ❖ Veículos em emergência ou de segurança pública;
- ❖ Veículos de serviços essenciais como ambulâncias de transporte ou viaturas em funções no âmbito das competências do município (exemplo recolha de lixo);
- ❖ Pessoas com mobilidade reduzida que estacionem nos lugares reservados a este fim no interior da AHP ou que necessitem de aceder a serviços, como por exemplo alojamentos locais;
- ❖ Pessoas com autorização de acesso a lugares reservados a serviços;
- ❖ Táxis ou serviços de transporte coletivo equiparados.

O condicionamento das entradas nas AHP deverá ser feito de dois modos, consoante a AHP, nomeadamente através de barreiras físicas (pilaretes retráteis) ou através de sinalização, aliada a fiscalização do cumprimento das regras.

A limitação de acesso pode ser em horários específicos como durante o dia ou nos fins de semana, para reduzir o tráfego em momentos de maior procura turística. No caso do

condicionamento físico com pilaretes é possível programar os horários em que os pilaretes estão levantados ou baixados, ajustando-os conforme as necessidades, como por exemplo, permitir o acesso em horários noturnos.

O **condicionamento físico através de pilaretes retráteis** deverá ser automático, onde o controlo é feito remotamente, através de um sistema eletrónico que pode ser acionado por um comando, um cartão ou um leitor de matrículas. Deverá ter a possibilidade de desbloqueio (descida automática na ausência de tensão de rede).

O design escolhido deverá adaptar-se ao local, sendo o mais discreto possível, na tentativa de impactar o menos possível na imagem arquitetónica do local.

Como qualquer sistema mecânico, os pilaretes retráteis requerem manutenção regular, especialmente os automáticos, para garantir que o mecanismo funcione sem falhas.

Esta solução pode ser integrada num sistema de gestão, permitindo um controlo centralizado, monitorização em tempo real e ajuste dos acessos conforme necessário.



O **condicionamento através de sinalização**, sem barreira física, baseia-se na regulamentação de sinalização de trânsito, na imposição de regras através de sinais de proibição e da consciencialização dos condutores.

A sinalização deve ser clara, propondo-se o sinal de zona G5a, complementado com informações úteis sobre as restrições no próprio sinal (uma única linha) ou através de painel adicional, conforme os exemplos seguintes. Devem indicar claramente que apenas veículos autorizados, e quais, podem entrar.



Esse tipo de condicionamento depende fortemente do respeito dos motoristas às regras, em especial os visitantes. Sem barreiras físicas, o cumprimento voluntário das indicações de sinalização é crucial. Para garantir a sua efetividade, pode ser necessário contar com fiscalização ativa. No caso das AHP, esta fiscalização não é possível através de patrulha, sugerindo-se realizá-la através de câmaras de vigilância e consequentemente contraordenações para motoristas que não respeitem as restrições. Para tal será necessário um registo das matrículas autorizadas, podendo ser complementado por semáforo ou não (exemplo implementado em Monsanto). Estas câmaras capturam a imagem da matrícula de cada veículo que se aproxima do ponto de controle e comparam-na com uma base de dados de matrículas autorizadas. Se o veículo for reconhecido, o semáforo muda para verde, permitindo o acesso. O software de controle pode ser personalizado para diferentes regras, como horários de acesso e exceções.

A opção por sinalização em vez de barreiras físicas tem a vantagem de ser mais fácil de implementar, com um custo muito mais reduzido e com flexibilidade de ser alterado ou ajustado com facilidade. No entanto, tem a desvantagem de ser facilmente ignorado e desrespeitado, o que compromete a eficácia da restrição. Além disso, há a questão do impacto visual e estético, devendo, se possível, ser projetados de forma a minimizar o impacto visual.

No conjunto das AHP, apenas Castelo Novo (acesso proibido a pesados), Idanha-a-Velha (condicionado apenas a residentes e serviços de cargas e descargas, mas ineficaz), Monsanto (acesso proibido a pesados, com exceção de cargas e descargas, sendo que a intenção do município é fechar a entrada fisicamente) e Piódão (limitado fisicamente) têm já algum tipo de restrição de circulação no interior da área classificada/ em vias de classificação.

Na AHP de Monsanto, como referido há a intenção do município em fechar a entrada fisicamente, permitindo apenas o acesso a residentes. Já tem instalada câmara e semáforos para este fim. Embora ainda não estejam em funcionamento, estima-se que estarão em breve, não sendo necessário nenhuma proposta neste sentido no âmbito deste Plano.

Para as restantes AHP apresentam-se as propostas de intervenção enumeradas no quadro seguinte e explicitadas nas fichas em anexo.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
Almeida	1.1.1/1	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Almeida	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condicionamento com pilaretes automáticos, nas 3 portas de entrada/saída, equipados com sistemas de leitura de matrículas</li> <li>▪ Sinalização complementar de trânsito proibido</li> <li>▪ Controlo por registo de matrículas em plataforma</li> <li>▪ Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> </ul>
Belmonte	1.1.1/2	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Belmonte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condicionamento de parte da rua 1 de Maio com pilaretes</li> <li>▪ Reorganização de sentidos de trânsito</li> <li>▪ Sinalização complementar de trânsito proibido</li> </ul>
Castelo Mendo	1.1.1/3	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Castelo Mendo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condicionamento com pilaretes automáticos, nas 2 portas de entrada/saída, equipados com sistemas de leitura de matrículas</li> <li>▪ Sinalização complementar de trânsito proibido</li> <li>▪ Controlo por registo de matrículas em plataforma</li> <li>▪ Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> </ul>
Castelo Novo	1.1.1/4	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Castelo Novo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condicionamento com sinalização em 3 locais de entrada</li> <li>▪ Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> <li>▪ Restrição de horário a obras e serviços de reparação/manutenção</li> </ul>
Castelo Rodrigo	1.1.1/5	Condicionamento de acesso e circulação	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condicionamento com sinalização nas 3 entradas</li> <li>▪ Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas</li> </ul>

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
		automóvel no interior da AHP Castelo Rodrigo	com mobilidade reduzida e táxis <ul style="list-style-type: none"> <li>Restrição de horário a obras e serviços de reparação/manutenção</li> </ul>
Idanha-a-Velha	1.1.1/6	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Idanha-a-Velha	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reforço da sinalização na entrada norte</li> <li>Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> <li>Restrição de horário a obras e serviços de reparação/manutenção</li> </ul>
Linhares da Beira	1.1.1/7	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Linhares da Beira	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condicionamento com sinalização em 3 acessos</li> <li>Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> <li>Restrição de horário a obras e serviços de reparação/manutenção</li> </ul>
Marialva	1.1.1/8	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Marialva	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condicionamento com sinalização nas 2 entradas</li> <li>Acesso permitido a residentes, serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> </ul>
Sortelha	1.1.1/9	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Sortelha	<ul style="list-style-type: none"> <li>Condicionamento com pilarete automático nas 2 Portas de entrada</li> <li>Controlo por registo de matrículas em plataforma</li> <li>Acesso permitido a residentes, alguns serviços, pessoas com mobilidade reduzida e táxis</li> <li>Restrição de horário a obras e serviços de reparação/manutenção</li> </ul>
Trancoso	1.1.1/10	Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Trancoso	Instalação de parquímetros nas ruas da Corredoura e Xavier da Cunha.

Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património.

Como referência para a monitorização desta ação, realizou-se o cálculo das emissões atuais no interior das AHP, associadas apenas a visitantes. Como pressupostos considerou-se o seguinte:

- ❖ Nº de visitantes em cada AHP (dados apresentados em fase de diagnóstico, relativos aos postos de turismo);
- ❖ Percurso médio dentro de cada AHP;
- ❖ 85% dos visitantes descolam-se em viatura própria;
- ❖ 2 visitantes por viatura;
- ❖ 2/3 dos automóveis são viaturas a diesel e 1/3 viaturas a gasolina;
- ❖ Todas as viaturas entram na AHP.

Tendo em conta estes pressupostos, contabilizam-se as emissões de dióxido de carbono equivalente (CO<sub>2</sub>e) para o ano de 2023, apresentadas no quadro seguinte.

AHP	Viaturas	Percurso médio dentro da AHP (m)	TOTAL Emissões anuais CO2e [1000t]
Almeida	42 033	2 030	18 353
Belmonte	46 161	580	5 759
Castelo Mendo	3 213	340	235
Castelo Novo	2 921	1 190	748
Castelo Rodrigo	35 020	680	5 122
Idanha-a-Velha	3 570	1 600	1 229
Linhares da Beira	8 972	920	1 775
Marialva	10 346	780	1 736
Monsanto	2 763	1 250	743
Piódão	5 550	60	72
Sortelha	15 095	380	1 234
Trancoso	12 202	1 010	2 651

### 1.1.2.

## Encaminhamento da circulação pedonal no interior das AHP

O intuito desta medida é garantir uma experiência turística melhorada. Ao longo da visita poderá concentrar-se demasiado fluxo de peões em determinados locais da aldeia. Nesta perspetiva, é interessante poder sugerir-se rotas alternativas e otimizadas aos visitantes, para que possam descongestionar estes locais e usufruir de uma visita melhor e mais confortável.

Esta funcionalidade deverá ser disponibilizada na app AHP, utilizando dados de contadores posicionados em locais estratégicos (medida 1.6.1) ou inteligência artificial para analisar o tráfego pedonal em tempo real, dados de geolocalização do visitante em tempo real e mapas digitais interativos. Assim, esta medida relaciona-se com a medida 1.6.1, uma vez que se prevê que alguns locais estejam dotados de contadores de lotação.

As funcionalidades da aplicação deverão permitir:

- ❖ Utilização de GPS;
- ❖ Mapas interativos com o levantamento das ruas e identificando escadas, rampas, obstáculos, tipo de piso, etc;
- ❖ Permitir definir o perfil do utilizador, podendo diferenciar pessoas com necessidades específicas (mobilidade reduzida, carrinhos de bebé, etc);
- ❖ Alertas em tempo real;
- ❖ Informação sobre condições climáticas;

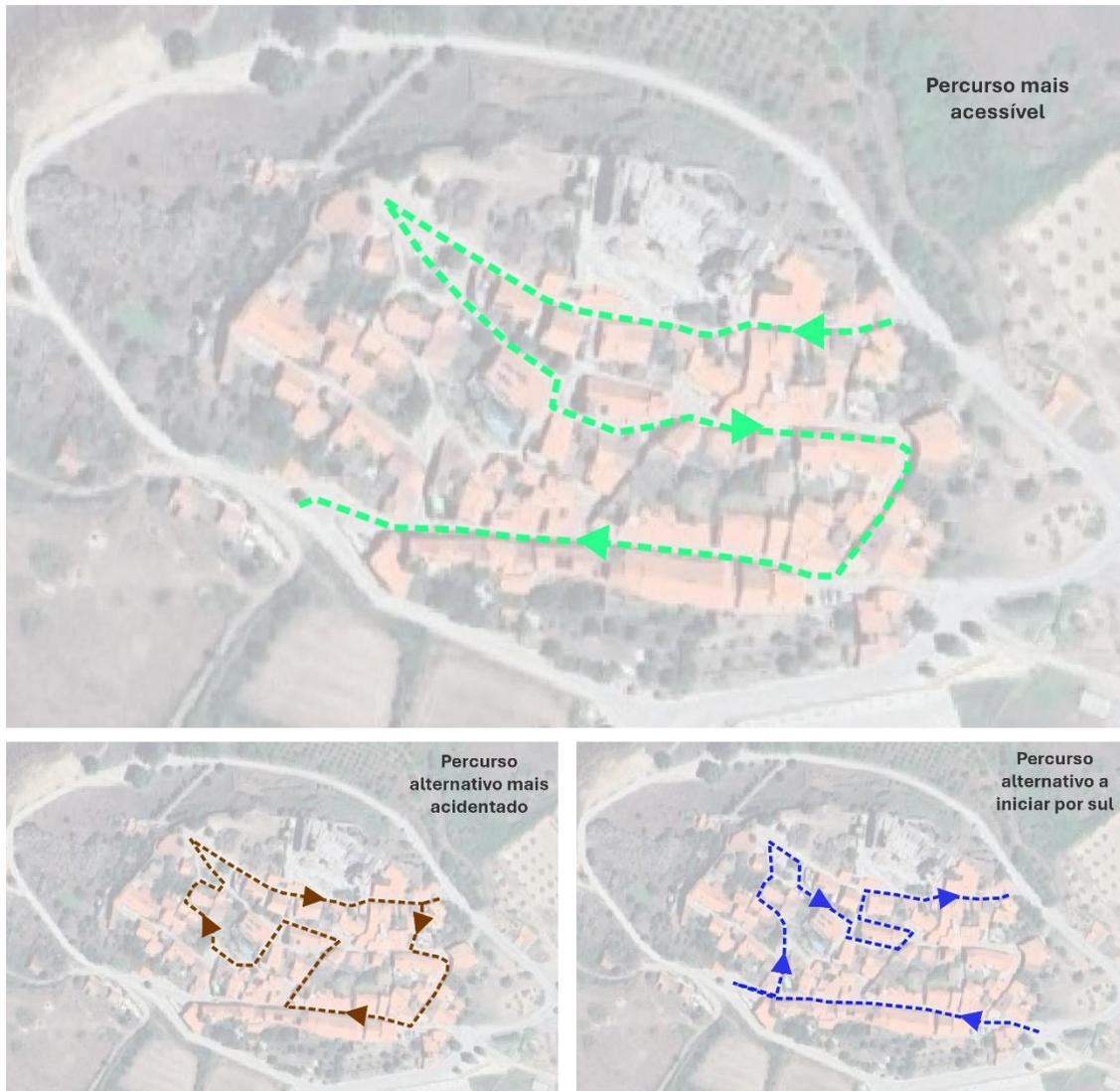
- ❖ Incentivar o visitante a optar por ações mais sustentáveis como utilizar transporte público ou bicicleta partilhada quando existente;
- ❖ Informação inteligente sobre o local visitado.

É de salientar que esta medida, após ser implementada, requer uma manutenção regular (trimestral ou semestral), por forma a manter atualizada a informação sobre o estado e as condições dos caminhos. Os postos de turismo poderão ser uma entidade encarregada de atualizar sobre o estado da aldeia e informar sempre que haja uma alteração.

Esta funcionalidade deverá estar presente em todas as Aldeias Históricas, no entanto, de acordo com os locais onde atualmente existe maior afluência, é feito aqui o exercício de criação de rotas alternativas nas AHP mais congestionadas, nomeadamente Castelo Rodrigo, Monsanto e Piódão.

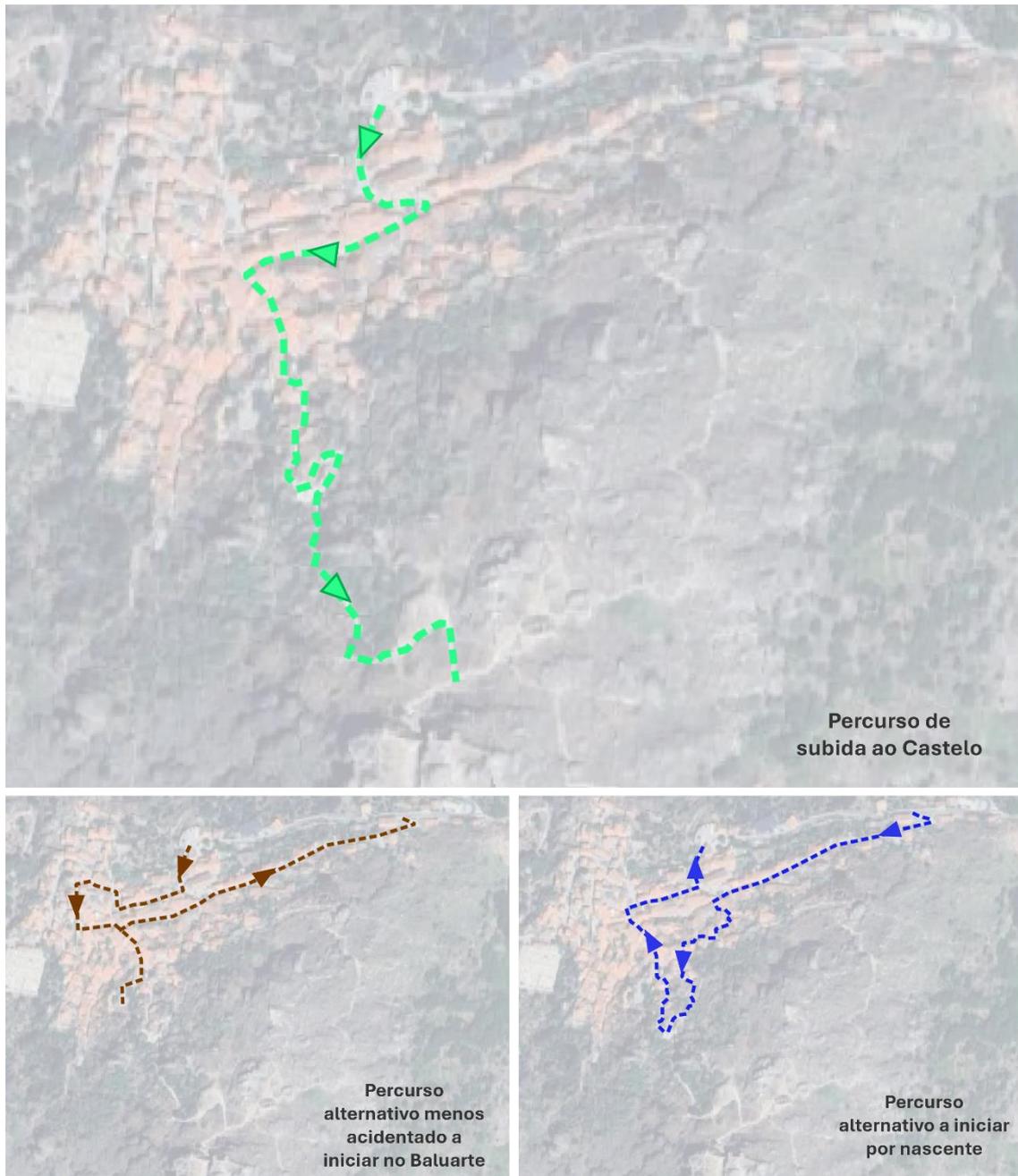
No caso de Castelo Rodrigo apresentam-se 3 percursos possíveis. O percurso mais acessível inicia-se na Porta da Muralha e segue o corredor de acessibilidade existente, sempre em descida, terminando na Rua da Cadeia (poente ou nascente). Sendo que o ponto de maior afluência nesta aldeia surge logo nesse início da Rua do Relógio, entre a Porta e o acesso ao Castelo, sugere-se um percurso alternativo que se encaminha imediatamente para sul para a Rua da Tapada. No entanto, este percurso apresenta subidas e trechos com escadas. Outra alternativa surge começando pela Rua da Cadeia e terminar na Porta da Muralha, num trajeto também em subida e por ruas com escadas.

Figura 1.1 – Percursos pedonais propostos para a AHP Castelo Rodrigo



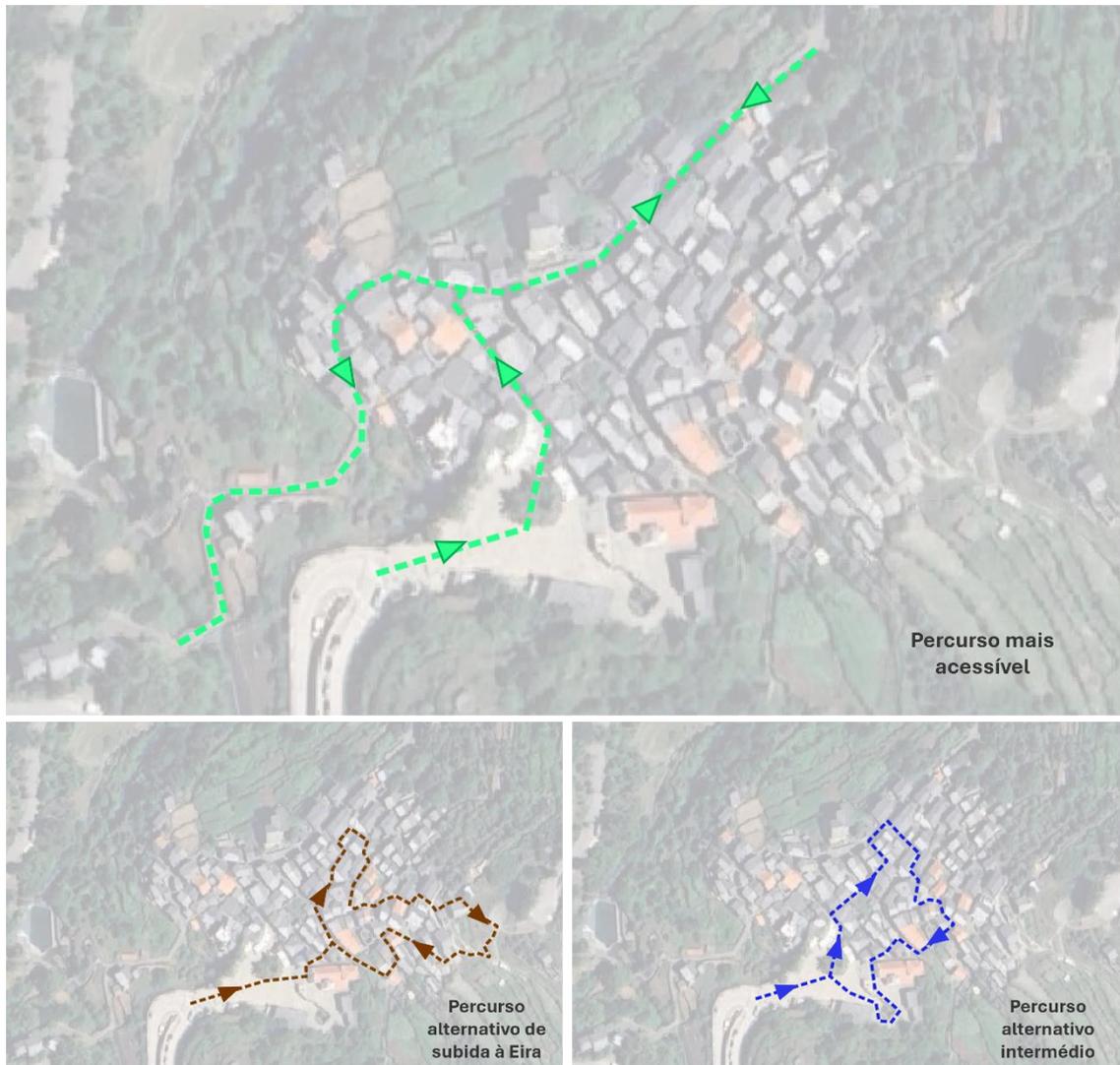
No caso da AHP Monsanto a subida ao Castelo é um percurso acidentado não acessível a pessoas com mobilidade condicionada. No entanto, o trajeto pedonal deste o posto de turismo e ao longo da Rua do Castelo é o mais congestionado, também devido a se tratar de uma rua estreita. Como alternativa apresenta-se um percurso menos acidentado que inicia também no Baluarte, passa por vários pontos turísticos relevantes e termina junto ao lagar. Ainda um outro que se inicia por nascente, junto ao lagar e sobre através de ruas mais secundárias, terminando no Baluarte.

Figura 1.2 – Percursos pedonais propostos para a AHP Monsanto



Já no caso do Piódão todas as ruas são pedonais, sendo a maioria delas de difícil acesso para pessoas com mobilidade reduzida. O percurso mais acessível é também um dos mais congestionados, especialmente no Largo da Igreja Matriz e na Rua Manuel Nunes Pacheco. Como alternativa, apresentam-se dois percursos que envolvem subidas através de ruas com escadas. Um deles sobe até à Eira e o outro devia pela Tv. Eduardo Filipe, para fugir ao local mais movimentado.

Figura 1.3 – Percursos pedonais propostos para a AHP Piódão



1.1.3.

### Organização da oferta de estacionamento no interior das AHP

Em complemento da medida 1.1.1 que condiciona o acesso nas AHP e o restringe apenas a residentes e viaturas autorizadas, é necessário ordenar o estacionamento no interior das áreas classificadas ou em vias de classificação, de modo a preservar ao máximo a imagem arquitetónica de cada aldeia.

No interior das AHP deverá ser organizado o estacionamento em locais onde já se estaciona atualmente, mas de forma desorganizada, bem como criar mais estacionamento sempre que se justifique e assim seja possível.

Na maioria das aldeias já existem lugares destinados a mobilidade reduzida dentro da área classificada ou em vias de classificação. Ainda assim, a marcação destes lugares poderá ter de ser ajustada, devendo seguir o exemplo existente na AHP Sortelha.

As dimensões deverão ser de 2,5m x 5,0m para lugares comuns e 3,2m x 5,0m para lugares de mobilidade reduzida.

Sempre que necessário, deverá proceder-se à regulamentação ou até à substituição do pavimento existente. A marcação dos lugares deverá ser adequada ao pavimento atual e feita com recurso a pedra de diferente cor, textura ou orientação. Quando o estacionamento está junto a edifícios de habitação, deverá deixar-se uma faixa de 1m para as fachadas, sempre que haja espaço para tal, de modo a não condicionar a circulação de pessoas nos acessos às habitações. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património.

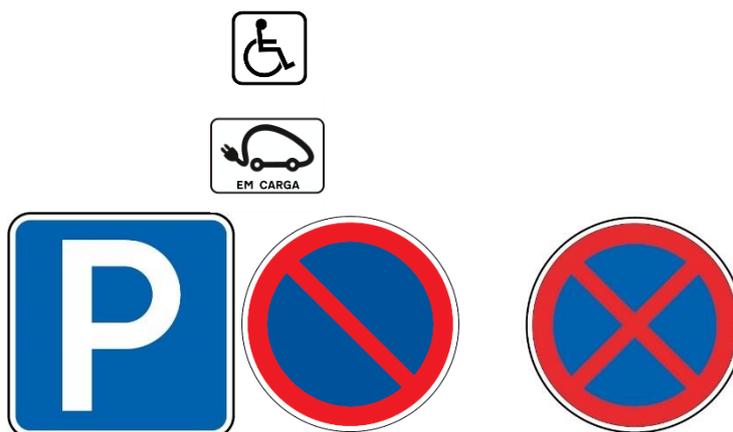


Estacionamento em Almeida



Estacionamento em Marialva

O ordenamento do estacionamento implica ainda a implantação de sinalização de estacionamento autorizado (H1a), com associação do modelo 11d nos lugares de mobilidade condicionada ou do modelo 10d nos lugares destinados a carregamento elétrico, de estacionamento proibido (C15) e de paragem e estacionamento proibido (C16), conforme as necessidades identificadas.



No caso dos lugares destinados a mobilidade reduzida, deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.

Refere-se a possível dificuldade em levar os cidadãos a utilizar os lugares de estacionamento definidos para tal, sendo que se verifica em todas as aldeias o hábito de não respeitar a sinalização, estacionar junto às habitações, e no verão, a procura por sombras. Esta medida deverá ser acompanhada pela sensibilização junto da população residente, na tentativa de alterar estes hábitos, solicitar o cumprimento de determinadas regras e incentivar o uso das garagens existentes. Pode ser em sessão aberta a todos ou individualmente, consoante o número de moradores envolvidos.

Como incentivo à utilização dos lugares definidos, poderá equacionar-se, sempre que possível e adequado, a introdução de sobras, sempre com recurso a vegetação.

Em alguns locais poderá recorrer-se à instalação de pinos, servindo de barreira física, por forma a evitar o estacionamento indesejado. Estes deverão ser decorativos, por forma a enquadrar-se na envolvente, sem interferir com a imagem arquitetónica da aldeia.

De forma genérica, estima-se o número de população residente com viatura própria, tendo por base a população residente total e os padrões de mobilidade para a freguesia onde se insere, considerando os movimentos em automóvel como condutor.

AHP	Pop AHP 2021 (estimada pelas BGRIs)	Pop. AHP com carro próprio
-----	---	-------------------------------

Almeida	225	111
Belmonte	104	55
Castelo Mendo	31	20
Castelo Novo	88	45
Castelo Rodrigo	46	25
Idanha-a-Velha	48	20
Linhares da Beira	73	34
Marialva	26	15
Monsanto	98	41
Piódão	46	15
Sortelha	1	1
Trancoso	234	134

A AHP Piódão não tem locais para estacionamento no seu interior, pelo que os lugares reservados a residentes foram tratados na medida 1.1.5.

Na AHP Sortelha não se identifica necessidade de criar estacionamento no seu interior, pois praticamente não há moradores.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
Almeida	1.1.3/1	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Almeida	Não se identifica necessidade de criar estacionamento. Apenas é preciso ordenar e restringir em alguns locais. Propõe-se intervir em 8 locais distintos e introduzir 3 lugares para mobilidade reduzida e 2 lugares para carregamento de viaturas elétricas.
Belmonte	1.1.3/2	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Belmonte	Identifica-se a necessidade de ordenar o estacionamento. Propõe-se intervir em 5 locais distintos e introduzir 2 lugares para mobilidade reduzida.
Castelo Mendo	1.1.3/3	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Mendo	Sugere-se que os lugares existentes junto ao largo de entrada, fora da muralha, passem a ser reservados a moradores. Poderá ser avaliada a necessidade de criar sombra nestes lugares. Apostar na sensibilização da população. Propõe-se transformar um destes lugares em lugar de mobilidade condicionada.
Castelo Novo	1.1.3/4	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Novo	Na AHP de Castelo Novo não existe muito espaço para garantir bolsas de estacionamento para os residentes. Propõe-se intervir em 5 locais distintos. Sugere-se que seja encontrado pelo Município um terreno no interior que possa ser utilizado para estacionamento.
Castelo Rodrigo	1.1.3/5	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Rodrigo	Propõe-se intervir em 2 locais distintos. Reforçar a sinalização do lugar destinado a mobilidade reduzida. Apostar na sensibilização da população.
Idanha-a-Velha	1.1.3/6	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Idanha-a-	Identifica-se a necessidade de ordenar o estacionamento e principalmente controlar o estacionamento abusivo.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
		Velha	Propõe-se intervir em 3 locais distintos e introduzir 1 lugar para mobilidade reduzida. Apostar em criar estacionamento com sombra. Apostar fortemente na sensibilização da população.
Linhares da Beira	1.1.3/7	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Linhares da Beira	Identifica-se a necessidade de ordenar o estacionamento. Propõe-se intervir em 8 locais distintos e introduzir 2 lugares para mobilidade reduzida. Apostar fortemente na sensibilização da população.
Marialva	1.1.3/8	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Marialva	Propõe-se intervir num local distinto. Apostar na sensibilização da população.
Monsanto	1.1.3/9	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Monsanto	Identifica-se a necessidade de ordenar o estacionamento. Propõe-se intervir em 6 locais distintos e introduzir 1 lugar para mobilidade condicionada. Apostar fortemente na sensibilização da população.
Trancoso	1.1.3/10	Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Trancoso	Propõe-se intervir em 2 locais distintos e proibir/ restringir o estacionamento em diversos locais. Apostar na sensibilização da população.

De referir que o orçamento de cada uma destas ações depende do tipo de intervenção necessária, sendo que em alguns locais se preveem intervenções mais profundas do que em outros.

#### 1.1.4.

### Criação de bolsas/parques de estacionamento de apoio às AHP

Em complemento da medida 1.1.1 que condiciona o acesso nas AHP e o restringe apenas a residentes e viaturas autorizadas, é necessário criar condições de estacionamento fora as áreas classificadas ou em vias de classificação. Estes locais de estacionamento, que serão usados por visitantes, mas também por residentes, poderão acolher tanto viaturas ligeiras, como autocarros de turismo.

Idealmente devem localizar-se em locais que facilitem o acesso à AHP, podendo ser necessário criar condições de circulação pedonal entre estes locais e a aldeia, mas também em locais onde não interfiram com a paisagem envolvente da AHP.

As dimensões deverão ser de 2,5m x 5,0m para lugares comuns e 3,2m x 5,0m para lugares de mobilidade reduzida. Já os lugares para pesados de passageiros deverão ter as dimensões de 2,8m x 15m.

Apesar destes locais se encontrarem fora da área classificada ou em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples, mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em grilha permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais, proporcionando a criação de pavimentos de diferentes cores e texturas. Sempre que justificável, estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património.



Estacionamento em Sortelha



Estacionamento em Almeida

Poderá também ser relevante, em alguns casos, ter cobertura nos locais de estacionamento, proporcionando sombra e até ocultar as viaturas estacionadas. Apenas poderão ser admitidas coberturas vegetais naturais que se enquadrem devidamente na envolvente. De ressaltar que estas opções requerem manutenção, especialmente no início, dependendo da espécie escolhida.



<https://revistajardins.pt>



<https://jardim.biz>

Também se relaciona com esta medida a implementação de postos de carregamento para viaturas elétricas (medida 1.4.1.), que serão considerados nestes locais de estacionamento. Neste sentido, são também relevantes os locais onde se localizam os postos de transformação.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
-----	--------	-------------------------	-----------

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
Almeida	1.1.4/1	Parque de estacionamento junto à AHP Almeida	Criação de parque de estacionamento junto à Porta de São Francisco, onde inclui estacionamento de pesados de passageiros e ordenamento de uma bolsa existente a norte, junto ao cemitério.
Castelo Mendo	1.1.4/2	Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Mendo	Criação de parque de estacionamento junto ao calvário e cemitério, o qual inclui estacionamento de pesados de passageiros. Criação de 4 lugares junto ao posto de transformação existente, destinados a carregamento elétrico.
Castelo Novo	1.1.4/3	Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Novo	Criação de parque de estacionamento de apoio à praia fluvial e a outras iniciativas relacionadas com eventos.
Castelo Rodrigo	1.1.4/4	Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Rodrigo	Ordenamento de uma bolsa existente junto ao cemitério, que inclui estacionamento de passageiros e lugares para carregamento de viaturas elétricas, e outra a norte da AHP para estacionamento de autocarros e ligeiros.
Idanha-a-Velha	1.1.4/5	Bolsa de estacionamento junto à AHP Idanha-a-Velha	Criação de bolsa de estacionamento para 4 lugares de carregamento de viaturas elétricas.
Linhares da Beira	1.1.4/6	Parque de estacionamento junto à AHP Linhares da Beira	Criação de parque de estacionamento na entrada poente da AHP, ordenamento de 8 lugares de junto ao posto de transformação, incluindo lugares para carregamento de viaturas elétricas, e de 40 lugares ao redor do antigo campo de futebol.
Marialva	1.1.4/7	Lugares de estacionamento junto à AHP Marialva	Criação de lugares de estacionamento a norte da AHP, o qual inclui lugares para carregamento de viaturas elétricas.
Piódão	1.1.4/8	Bolsas de estacionamento junto à AHP Piódão	Construção de 4 bolsas de estacionamento para viaturas ligeiras, onde uma delas inclui estacionamento de autocarros.
	1.1.4/9	Parque de estacionamento junto à AHP Piódão	Construção de um parque de estacionamento a poente da AHP e passadiço de acesso à AHP.
Sortelha	1.1.4/9	Parque de estacionamento junto à AHP Sortelha	Criação de 3 bolsas de estacionamento para viaturas ligeiras e formalização de estacionamento para autocarros.

De referir que o orçamento de cada uma destas ações depende do tipo de intervenção necessária, sendo que em alguns locais se preveem intervenções mais profundas do que em outros. Assim, considerou-se o seguinte:

- ❖ Tipo de investimento 1 – o terreno já se encontra praticamente nivelado e compactado, sendo necessário apenas a regularização e devida marcação: 50€/m<sup>2</sup>
- ❖ Tipo de investimento 2 – um nível intermédio entre o 1 e o 3, onde é necessária alguma intervenção ao nível do terreno: 90€/m<sup>2</sup>
- ❖ Tipo de investimento 3 – intervenção mais profunda: 140€/m<sup>2</sup>

1.1.5.

## Definição do modelo de gestão do estacionamento

O modelo de gestão do estacionamento para as AHP implica a gestão tanto do estacionamento interno como externo. Como etapa inicial será de identificar, geolocalizar e caracterizar em termos de tipologia e capacidade todo o estacionamento existente.

Para o funcionamento de um correto modelo de gestão, uma série de medidas propostas neste Plano são fundamentais, algumas das quais envolvem a implementação de tecnologias que facilitam a gestão e a monitorização, como:

- ❖ a criação de novos parques e bolsas de estacionamento, levando a ajustar a oferta inicialmente identificada;
- ❖ a implantação de sensores de ocupação e de leitura da ocupação, permitindo obter uma série de dados sobre a utilização dos estacionamentos;
- ❖ a introdução de sistemas de encaminhamento, permitindo gerir a ocupação conforme desejado;
- ❖ a introdução de sistemas inteligentes, como câmaras de monitorização, permitindo gerir o estacionamento abusivo e perceber a evolução destes comportamentos.

Um modelo deste tipo tem em vista a otimização do espaço, a observação e gestão da ocupação e a monitorização de necessidades de manutenção diversa, por forma a oferecer de uma boa experiência ao utilizador e a tomada de decisões informada e efetiva.

Este modelo insere-se na medida 1.9.2 de desenvolvimento de plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento.

1.2.

## Transporte Público

1.2.1.

### Rede de Transporte a Pedido das AHP

As Aldeias Históricas de Portugal, enquanto aglomerados de baixa densidade populacional, enfrentam desafios específicos no que concerne à mobilidade. A dispersão geográfica, o decréscimo demográfico e a sazonalidade turística impõem constrangimentos à implementação de sistemas de transporte público convencionais, que por vezes se revelam deficitários em termos de cobertura, frequência e acessibilidade.

A criação de uma Rede de Transporte a Pedido surge como uma solução adaptada às necessidades específicas das AHP, capaz de suprir as lacunas dos sistemas tradicionais e promover a mobilidade sustentável para residentes, empresas e visitantes. Nesse sentido, a implementação dessa rede visa atingir os seguintes objetivos:

- ❖ **Viabilizar soluções de transporte em territórios de baixa densidade:** garantir o acesso a serviços essenciais, como saúde, educação e comércio, a todos os residentes, independentemente da sua localização, combatendo o isolamento social e promovendo a coesão territorial.
- ❖ **Dinamizar o tecido empresarial:** melhorar a acessibilidade das empresas locais aos mercados, fornecedores de mão-de-obra, contribuindo para a diversificação económica e a criação de emprego.
- ❖ **Potenciar o turismo sustentável:** oferecer aos visitantes uma alternativa de transporte cómoda, flexível e amiga do ambiente, que permita explorar as AHP de forma integrada e autêntica, valorizando o património natural e cultural.

### O Transporte a Pedido

O transporte flexível, enquanto sistema de transporte público a pedido, utiliza veículos de menores dimensões para operar em dias ou locais onde o serviço regular de autocarros não é viável, seja por limitações físicas ou económicas. Este sistema adapta-se às necessidades dos utilizadores, oferecendo maior flexibilidade em termos de percursos, horários e paragens. Ao

contrário dos sistemas tradicionais de transporte público, que funcionam em rotas e horários fixos, o transporte flexível permite ajustes dinâmicos para melhor responder à procura.

A **AHP de Linhares da Beira** é um exemplo notável da implementação do serviço de transporte a pedido, assegurado por táxis e operando sob marcação prévia através do sistema MobiFlex.BSE, para ligação à sede de concelho Celorico da Beira. Este modelo deve servir de inspiração para a expansão da rede de transporte a pedido nas AHP, demonstrando a eficácia e a adaptabilidade deste tipo de serviço em melhorar a mobilidade local.

Este serviço permite aumentar a acessibilidade dos turistas e residentes, em lugares onde existe pouca ou nenhuma cobertura do transporte regular. Além disso, visa complementar a oferta de transporte público existente, proporcionando novas ligações que não são cobertas pelos serviços regulares. Desta forma, contribui de forma eficiente para o cumprimento dos serviços mínimos previstos no Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, sem competir diretamente com o transporte regular concessionado.

Os táxis e os seus empresários, enquanto agentes de Transporte Público, são considerados parceiros ideais para a realização destes serviços. A sua flexibilidade operacional e a capacidade de responder rapidamente às necessidades dos utilizadores fazem deles uma escolha estratégica para a implementação de um sistema de transporte flexível a pedido. Ademais, a colaboração com os táxis pode ajudar a otimizar os recursos disponíveis e garantir uma cobertura mais ampla e eficiente das áreas servidas.

Os serviços de transporte a pedido podem ser desenhados com base em diferentes tipos de circuitos, nos quais as paragens são agrupadas em percursos e, havendo pelo menos um passageiro, é atribuído um veículo ao circuito. Podem ser atribuídos mais veículos nos casos de maior procura.

### Serviços Oferecidos

Propõe-se que a rede de transporte a pedido nas AHP incorpore características como:

- ❖ **Paragens distribuídas nos diversos circuitos para ligação:** (1) entre Aldeias, (2) entre as Aldeias e as suas sedes de concelho, (3) entre as Aldeias e as principais interfaces de transporte e (4) entre as Aldeias e a Grande Rota 22. Também são tratadas, em ponto específico, as ligações a Espanha.

- ❖ **Serviço solicitado através de chamada telefónica** (ou online, se desejado), indicando a origem e o destino.
- ❖ Os passageiros devem ser recolhidos e deixados em **paragens específicas nas AHP**, conforme solicitado.
- ❖ **Serviço de “percursos flexíveis”**: percursos que variam a cada dia de acordo com a procura e que permitem “ajustes”;
- ❖ **Serviço de horários fixos nas paragens base** (início e fim do percurso): em cada dia de operação a chegada e partida nas interfaces de transporte é fixa. Os horários de saída e regresso às interfaces podem variar em função do número e localização das reservas existentes.

## Funcionamento

O sistema de transporte a pedido difere significativamente do serviço normal de táxi, apresentando características específicas que o tornam uma solução adaptada às necessidades de mobilidade em áreas de baixa densidade populacional ou em horários de menor procura.

Para garantir essa flexibilidade, é ideal que o sistema funcione através de uma combinação de tecnologia e planeamento estratégico. Os principais componentes sugeridos para essa proposta incluem:

- ❖ **Dias de operação**: ao contrário do serviço de táxi convencional, que está disponível 24 horas por dia, o transporte a pedido opera em dias específicos da semana, determinados com base em estudos de procura e necessidades locais. Estes dias são escolhidos para maximizar a eficiência do serviço, garantindo que os recursos sejam utilizados de forma otimizada e que os utilizadores tenham acesso ao transporte quando mais necessitam.
- ❖ **Reserva e planeamento**: para utilizar o transporte a pedido, os utilizadores devem fazer uma reserva antecipada, até ao dia útil anterior ao dia em que pretendem viajar indicando a data, horário e paragem de embarque e desembarque.

Assim, sugere-se que o transporte seja ativado pelos passageiros previamente registados através de uma chamada telefónica até às 15h00 do dia útil anterior ao que pretende viajar, **tal como implementado em Linhares da Beira**. No caso de um grupo de 2 ou mais passageiros, ou de crianças (inferior a 10 anos) acompanhadas por adultos, a reserva será conjunta, discriminando-se o nome de todos os passageiros.

No caso de transporte de pessoas com mobilidade reduzida, e sempre que possível, serão utilizados veículos facilmente acessíveis.

Após as 15h00 será feita a otimização dos serviços (percursos e horários) do dia seguinte. A viagem e a confirmação do horário serão enviadas aos passageiros até às 18h00 do dia útil anterior, por SMS, e-mail ou chamada telefónica.

- ❖ Paragens pré-estabelecidas: as paragens do transporte a pedido são definidas estrategicamente para cobrir as áreas de maior necessidade, incluindo zonas residenciais, centros de saúde, mercados, principais pontos turísticos e outros pontos de interesse comunitário, além das existentes na Aldeia, Sede e nas interfaces TCR ou TCF. O sistema deverá implantar novas paragens. Todas serão equipadas com postalete e informação básica sobre o serviço.
- ❖ Horários indicativos: os horários do transporte a pedido são indicativos, o que significa que, embora existam horários pré-definidos para as partidas e chegadas, há uma margem de flexibilidade para acomodar variações na procura. Este sistema permite que os veículos ajustem seus horários de acordo com as reservas feitas pelos utilizadores, garantindo que o serviço seja eficiente e responsivo.
- ❖ Operadores: os operadores que pretendam aderir ao serviço terão de preencher o termo de aceitação das condições e efetuar comunicação prévia ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).
- ❖ Veículos: na implementação da rede de transporte a pedido das AHP, **é preferível que os veículos utilizados sejam elétricos ou híbridos**, alinhando-se com o compromisso de descarbonização e a visão de se tornarem Aldeias Históricas Sustentáveis. Esta escolha reflete o esforço colaborativo e a responsabilidade compartilhada entre a AHP-ADT e parceiros como a ADENE, Greenvolt Comunidades e E-REDES<sup>1</sup>, promovendo a transição energética e a neutralidade carbónica.

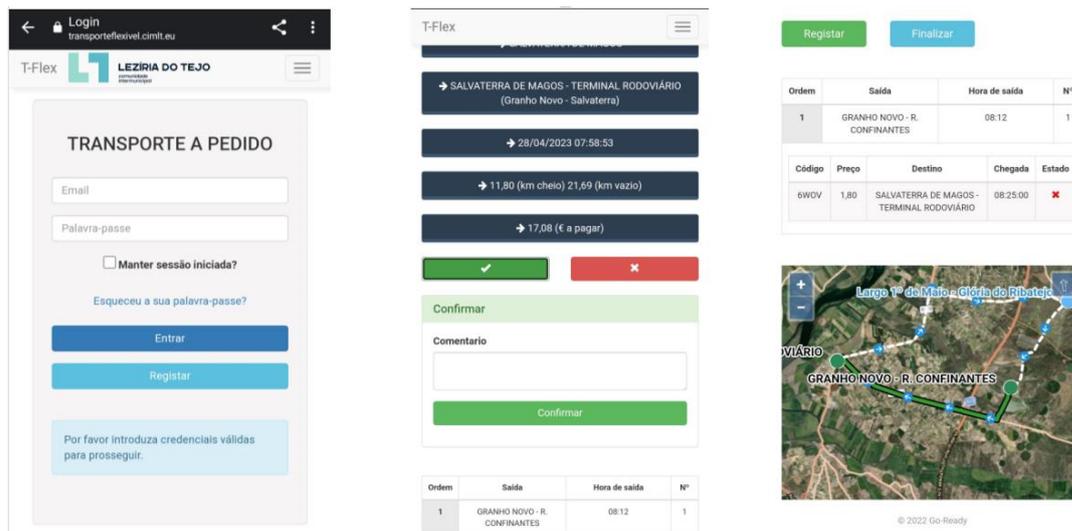
Os serviços são distribuídos aos taxistas com base na sua localização (praça), visando a minimização dos custos operacionais. Em caso de igualdade na localização, os serviços deverão ser atribuídos de forma rotativa, priorizando os taxistas que menos recusam e falham serviços, como forma de incentivo.

---

<sup>1</sup> <https://aldeiahistoricasdeportugal.com/neutralidade-carbonica/>

Durante a tarde de cada dia é comunicado aos parceiros via sms e/ou email que lhes foram atribuídos serviços para o dia seguinte. Os taxistas acedem à plataforma (Figura 1.4) do transporte a pedido (via computador ou telemóvel) para aceitar ou recusar os serviços atribuídos.

Figura 1.4 - Exemplos de plataformas de Transporte Flexível



Para cada serviço atribuído são comunicados os seguintes elementos:

- ❖ Tipo de viatura a utilizar;
- ❖ Praça (ponto de início e fim);
- ❖ Paragens a servir e respetivo horário;
- ❖ Passageiros a entrar e sair em cada paragem;
- ❖ Tarifa a recolher de cada passageiro;
- ❖ Distância total a percorrer;
- ❖ Custo total do serviço (valor a receber pelo taxista).

No dia do serviço o motorista deve:

- ❖ Utilizar a viatura com a capacidade prevista (5 ou 7 lugares) identificados com os dísticos fornecidos;
- ❖ Cumprir os horários programados e parar nas paragens indicadas;
- ❖ Registrar as entradas e saídas de passageiros através de smartphone;
- ❖ Recolher as tarifas de cada passageiro (previamente comunicadas).

## Financiamento

Para garantir o sucesso do sistema de transporte flexível a pedido nas AHP, é importante desenvolver um modelo de financiamento que equilibre a cobrança de tarifas justas com possíveis apoios financeiros. As tarifas pagas pelos passageiros devem cobrir os custos operacionais, incluindo os valores a pagar aos taxistas. No entanto, para assegurar a acessibilidade e a sustentabilidade do serviço, pode ser necessário complementar essa receita com subsídios ou parcerias estratégicas.

Propõe-se que o sistema de Transporte Flexível a Pedido nas AHP adote um modelo de financiamento misto, combinando o pagamento de tarifas pelos passageiros com os custos de investimento (plataforma de gestão, promoção do serviço, sinalização das paragens, entre outros) que deverão ser assumidos por parceiros públicos e/ou privados. Este modelo visa garantir a sustentabilidade económica do serviço, enquanto oferece tarifas acessíveis para a população. Alternativamente, os municípios podem optar por financiar o uso do serviço para residentes, se assim desejarem.

Complementando essa estratégia, outras formas de financiamento podem ser exploradas:

- ❖ Subsídios Diretos: os municípios podem optar por subsidiar diretamente parte dos custos operacionais, reduzindo as tarifas para os passageiros. Este apoio pode ser crucial em áreas com menor densidade populacional, onde a procura pode não ser suficiente para cobrir os custos.
- ❖ Parcerias Público-Privadas: estabelecer parcerias com empresas locais e entidades privadas pode ajudar a financiar o sistema. Estas parcerias podem envolver patrocínios ou acordos de partilha de receitas, beneficiando todas as partes envolvidas.
- ❖ Fundos Europeus e Nacionais: explorar a possibilidade de obter financiamento através de fundos europeus ou nacionais dedicados à mobilidade sustentável e ao desenvolvimento regional.

No que diz respeito à operação do sistema, os taxistas envolvidos receberiam diretamente as tarifas pagas pelos passageiros no momento da viagem. Este pagamento imediato constituiria a receita direta dos taxistas, que seriam responsáveis por emitir recibos aos passageiros, garantindo assim transparência e conformidade com as normas fiscais.

Para assegurar que os operadores sejam devidamente compensados pelos serviços prestados, sugere-se um acerto de contas mensal. No final de cada mês, os quilómetros percorridos pelos taxistas seriam contabilizados e comparados com o valor total das tarifas recebidas. Este processo garantiria que o valor total recebido pelos taxistas corresponda aos quilómetros efetivamente realizados durante o mês.

Deve ser estipulado uma data limite, como por exemplo até o dia 8 do mês seguinte, para emissão de um relatório de execução detalhado, através da plataforma de reservas, que incluiria o valor de acerto de contas que os operadores devam faturar ao município. Este relatório é fundamental para garantir a precisão e a transparência no processo de compensação financeira.

Este modelo de financiamento misto, que combina tarifas pagas pelos passageiros e subsídio pública/privada, contribui significativamente para a viabilidade económica do sistema de Transporte a Pedido nas AHP.

### As Redes de Transporte a Pedido das AHP e seus circuitos

Conforme delineado na Cláusula nº 3 do Caderno de Encargos, a proposta de implementação de uma Rede de Transporte a Pedido surge como uma solução inovadora para o desafio do transporte público na região. Este sistema flexível é concebido em torno de circuitos, que podem ser definidos como **circuitos teóricos**, sugeridos para otimizar a conectividade **(1)** entre as AHP, **(2)** entre as AHP e as sedes de concelho e **(3)** entre as AHP e as principais interfaces de transporte. As novas paragens deverão ser posicionadas em localidades que atualmente não dispõem de serviço de transporte regular.

Além disso, esta proposta visa também apoiar o turismo local, facilitando o transporte de visitantes para pontos de interesse como **(4)** a Grande Rota 22 e **(5)** a conexão transfronteiriça com Espanha (províncias de Salamanca e Cáceres). Estas ligações são tratadas separadamente.

Para garantir o sucesso e a eficácia desta medida, é fundamental iniciar com um **projeto piloto**. Este projeto servirá como uma fase de teste para avaliar a viabilidade operacional e identificar possíveis ajustes necessários antes da implementação completa. O piloto permitirá a coleta de dados reais sobre a procura e o funcionamento do sistema, oferecendo insights para otimizar os circuitos e paragens. Além disso, facilitará o envolvimento das comunidades locais,

garantindo que o serviço atenda às suas necessidades específicas e promovendo a aceitação e adesão ao novo modelo de transporte.

Voltando aos circuitos, destaca-se que foram concebidos a partir da análise dos dados da fase de Diagnóstico e pensados com a finalidade de assegurar uma cobertura territorial abrangente. Eles visam conectar turistas, residentes e tecido empresarial presente nas AHP aos respetivos locais de interesse na região. Esta abordagem busca não apenas facilitar o deslocamento, mas também fomentar o desenvolvimento económico local, atraindo novos residentes e promovendo um ambiente propício ao surgimento de novas oportunidades de negócios.

1.2.1.1.

#### Rede de Transporte a Pedido nas AHP

Embora baseados numa estrutura inicial que liga as aldeias entre si e às sedes e interfaces de transporte, os circuitos não são fixos. Diariamente, a configuração dos percursos é ajustada em função das reservas efetuadas pelos utilizadores. Esta flexibilidade permite agregar utilizadores de diferentes setores num mesmo circuito, desde que sejam satisfeitos os requisitos mínimos de qualidade de serviço estabelecidos.

A proposta sugere segmentar com o objetivo de conectar em grupos de 3 a 5 aldeias com critério de proximidade. Foi também dada atenção a ligações com as principais interfaces para ligações internacionais, neste caso Celorico da Beira e Guarda. Para tal, foram **delineados 12 circuitos principais como sugestão**, conforme definido no Quadro 1.1 e ilustrado na Figura 1.5.

É possível identificar a ligação que cada circuito fará, por exemplo: o Circuito 1 permitirá ligar Almeida, Castelo Rodrigo e Castelo Mendo, bem como ao comboio em Vilar Formoso.

Para compreender o funcionamento dos circuitos, é importante destacar que a os **serviços de táxis estarão concentrados na sede de concelho**. Cada circuito terá uma paragem de referência que representará tanto o início quanto o término do seu percurso. Por exemplo, o Circuito 1 iniciará e finalizará o seu percurso na sede de concelho Almeida.

Quadro 1.1 - Divisão dos Circuitos (Origem e Destino)

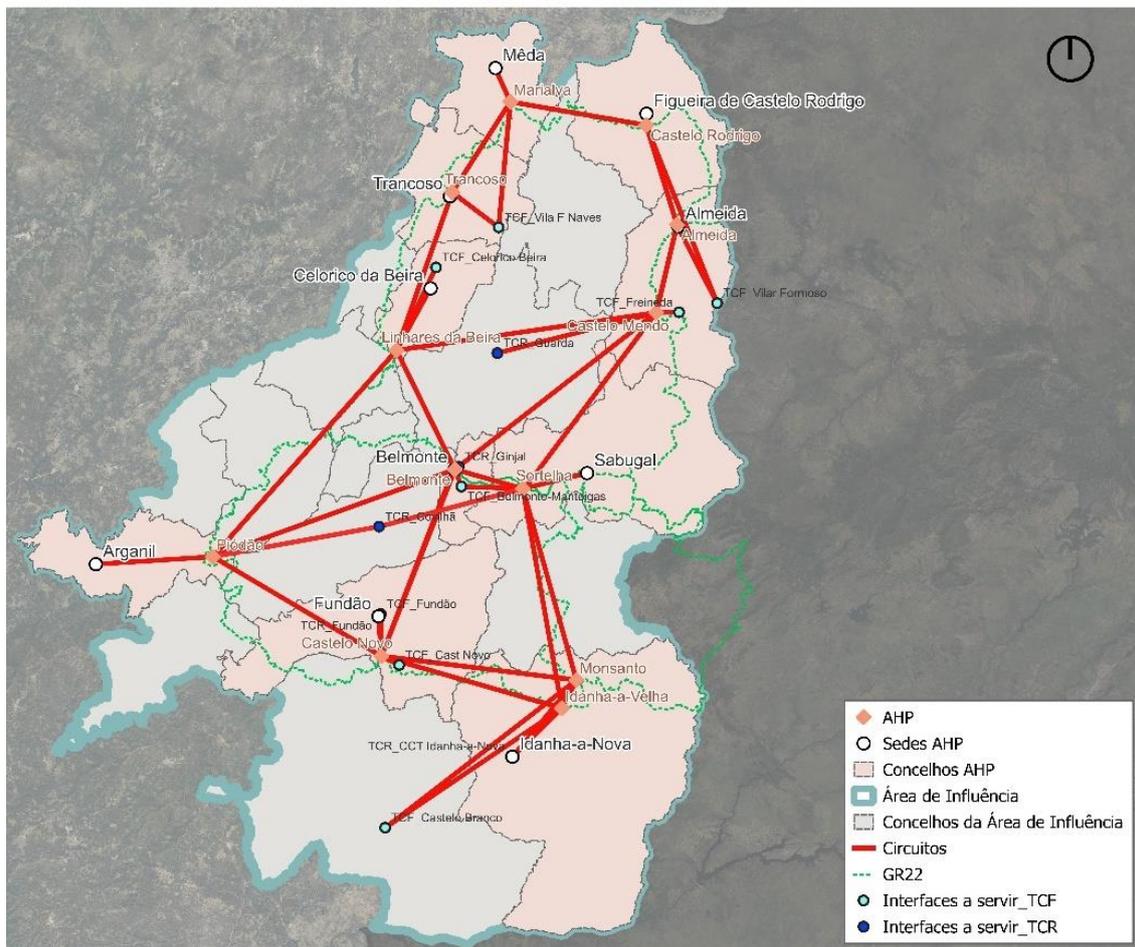
Círculo	Origem	Destino	Interface	Distância
01	<b>Almeida*</b>	Castelo Rodrigo		19,5
		Castelo Mendo		20,1
		Vilar Formoso	TCF	15,9
02	<b>Belmonte*</b>	Sortelha		20,1
		Castelo Novo		41,7
		Piódão		85
		Belmonte-Manteigas	TCF	2,5
		Belmonte (Ginjal)	TCR	1,8
03	Castelo Mendo	<b>Almeida (sede)*</b>		20,1
		Belmonte		56,6
		Freineda	TCF	11
		Guarda	TCR	36,1
04	Castelo Novo	Belmonte		41,7
		Monsanto		51,9
		Idanha-a-Velha		59,1
		Castelo Novo estação	TCF	5,9
		<b>Fundão (sede) *</b>	<b>TCR</b>	13,8
		Fundão estação	TCF	13,8
05	Castelo Rodrigo	Almeida		19,5
		Marialva		42
		Vilar Formoso	TCF	35
		<b>FCR (sede) *</b>	<b>TCR</b>	2,5
06	Idanha-a-Velha	Monsanto		10,4
		Sortelha		52,9
		Castelo Novo		59,1
		<b>Idanha-a-Nova (sede)*</b>	<b>TCR</b>	21,3
		Castelo Branco	TCF	48,7
07	Linhares da Beira	Trancoso		40,4
		Castelo Mendo		67,1
		Piódão		73,6
		Belmonte		67,3
		Celorico da Beira	TCF	19,4
		<b>Celorico da Beira (sede)*</b>	<b>TCR</b>	14,1
08	Marialva	Trancoso		25,5
		Castelo Rodrigo		42
		Vila Franca das Naves	TCF	33,3
		<b>Mêda (sede)*</b>	<b>TCR</b>	8,5
09	Monsanto	Idanha-a-Velha		10,4
		Castelo Novo		51,9
		Sortelha		52,9
		<b>Idanha-a-Nova (sede)*</b>	<b>TCR</b>	31,6
		Castelo Branco	TCF	50,5
10	Piódão	Linhares da Beira		73,6
		Castelo Novo		86,2
		<b>Arganil (sede)*</b>	<b>TCR</b>	36,6
		Covilhã	TCR	65,3
11	Sortelha	Belmonte		20,1
		Castelo Mendo		50
		Belmonte-Manteigas	TCF	15,4
		<b>Sabugal (sede)*</b>	<b>TCR</b>	13,0
		Covilhã	TCR	31,6
12	<b>Trancoso*</b>	Marialva		25,5
		Linhares da Beira		40,4
		Vila Franca das Naves	TCF	16,9

\*Local com paragem para o início e fim do circuito.

No entanto, os circuitos mantêm uma integração ao longo dos percursos, podendo haver o transbordo, o que pode aumentar as possibilidades de deslocação, e garantindo que é possível percorrer todas as AHP.

É importante destacar que, além das ligações propostas até ao momento, outros locais devem ser considerados na definição do traçado final da rede de transporte a pedido. Polos geradores de viagens, como **centros de saúde, hospitais, escolas e mercados, são potenciais pontos de desvio que precisam ser incorporados na rede**, considerando sua localização geográfica.

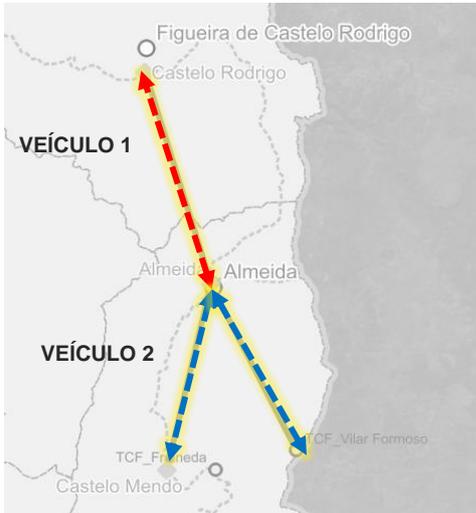
Figura 1.5 - Todos os circuitos da Rede de Transporte a Pedido



Relativamente à operacionalização dos táxis, considera-se que, caso um táxi atenda individualmente cada Aldeia a que está vinculado, poderá atingir distâncias acima de 100 km. Para mitigar estas distâncias, sugere-se que em cada circuito **operem pelo menos dois**

veículos, sempre que necessário. Esta abordagem permite dividir o percurso em partes, reduzindo assim a distância a ser percorrida por cada veículo.

Figura 1.6 - Exemplo de operação de veículos no Circuito 1



As figuras seguintes apresentam os 12 circuitos propostos.

Figura 1.7 - Proposta para ligações do Circuito 1 - Almeida

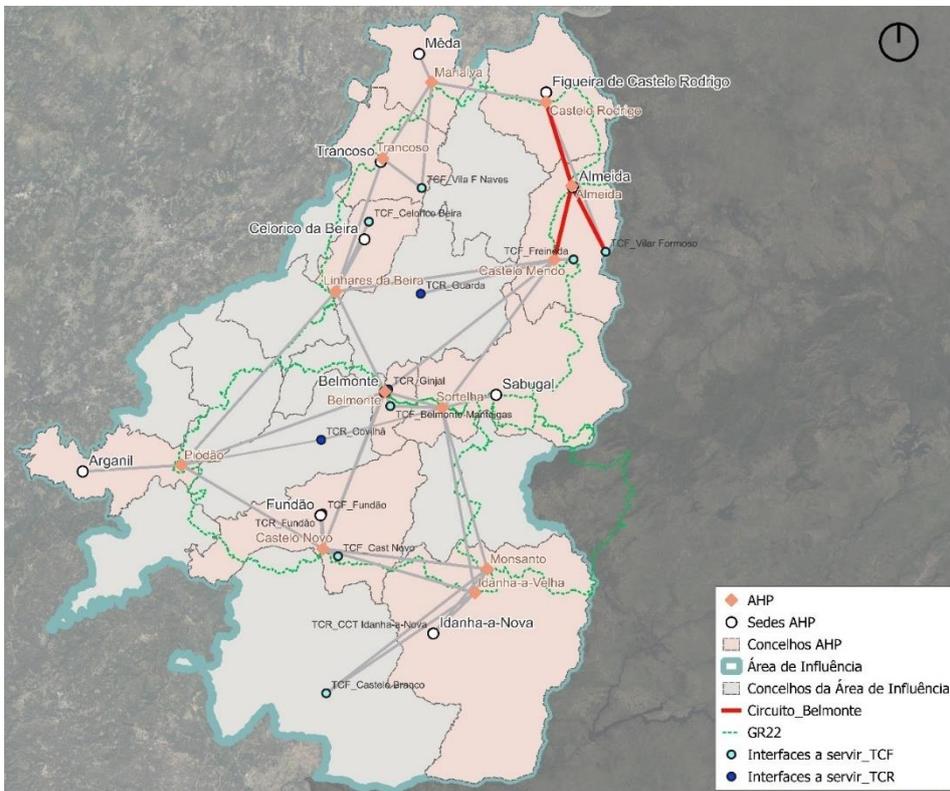


Figura 1.8 - Proposta para ligações do Circuito 2 - Belmonte

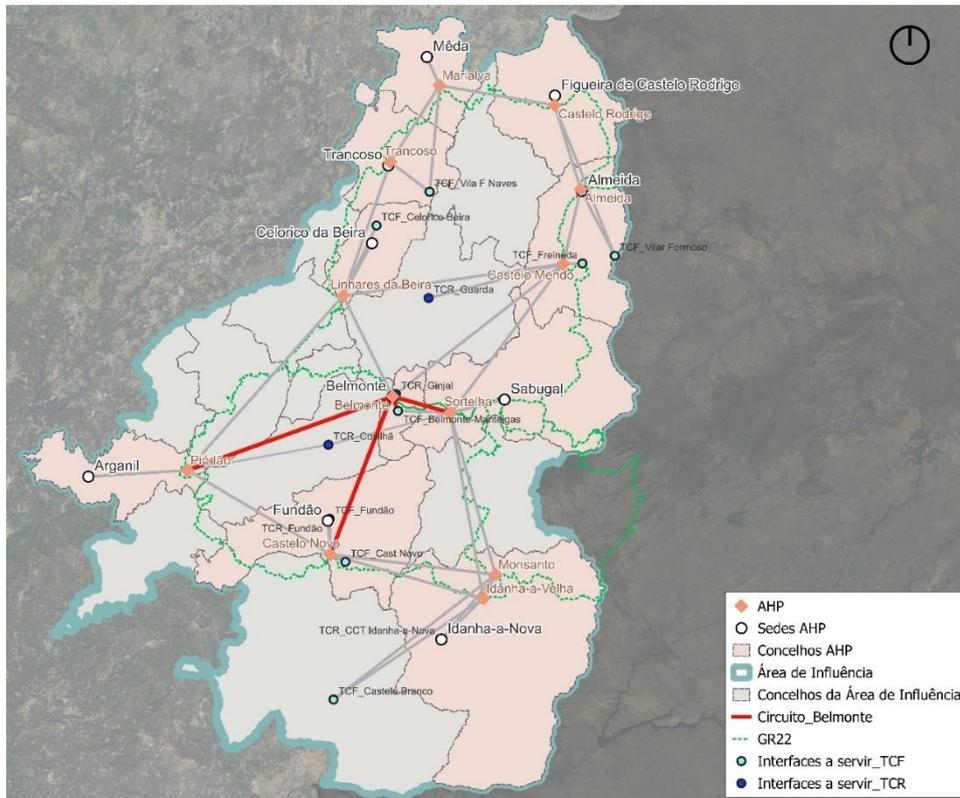


Figura 1.9 - Proposta para ligações do Circuito 3 - Castelo Mendo

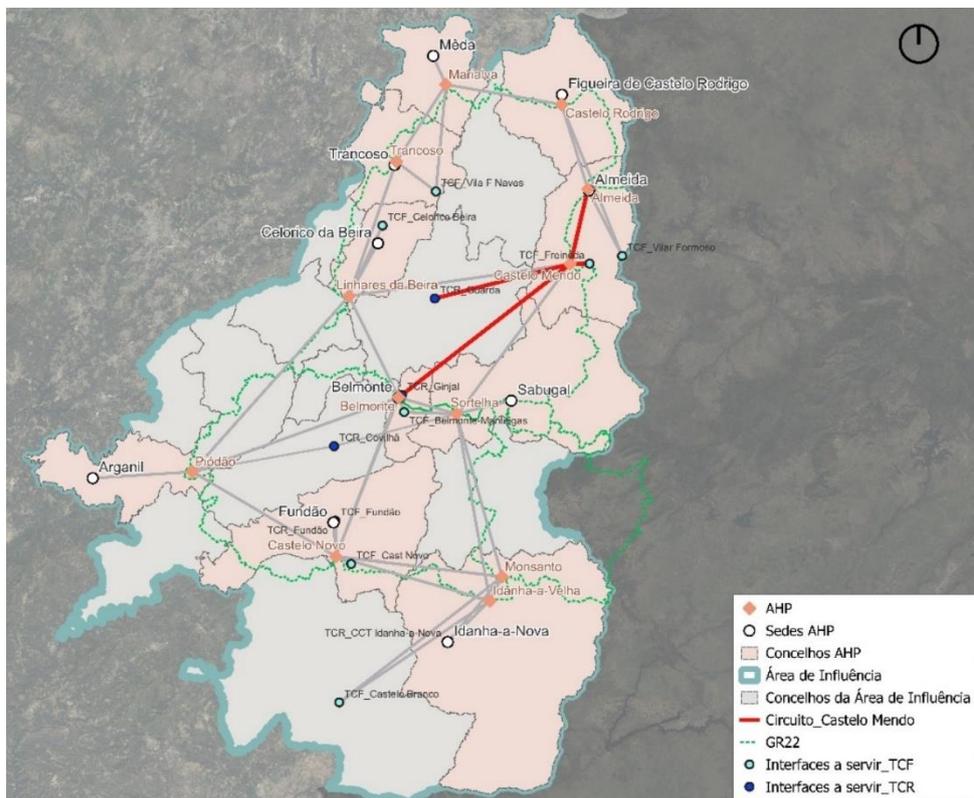


Figura 1.10 - Proposta para ligações do Circuito 4 – Castelo Novo

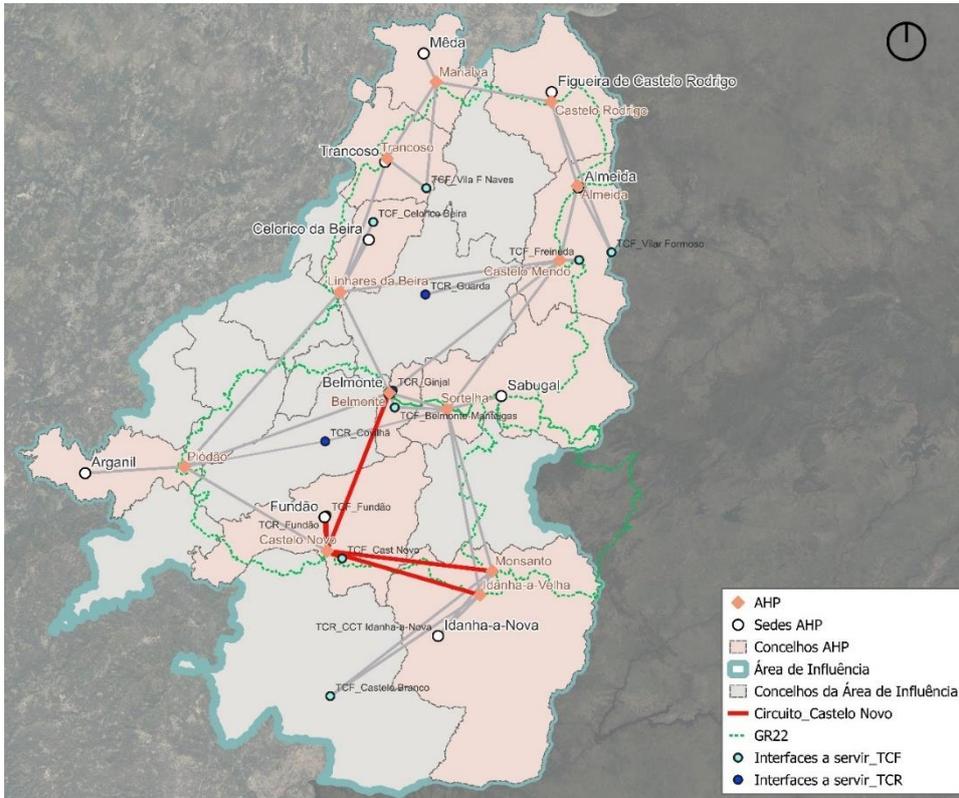


Figura 1.11 - Proposta para ligações do Circuito 5 – Castelo Rodrigo

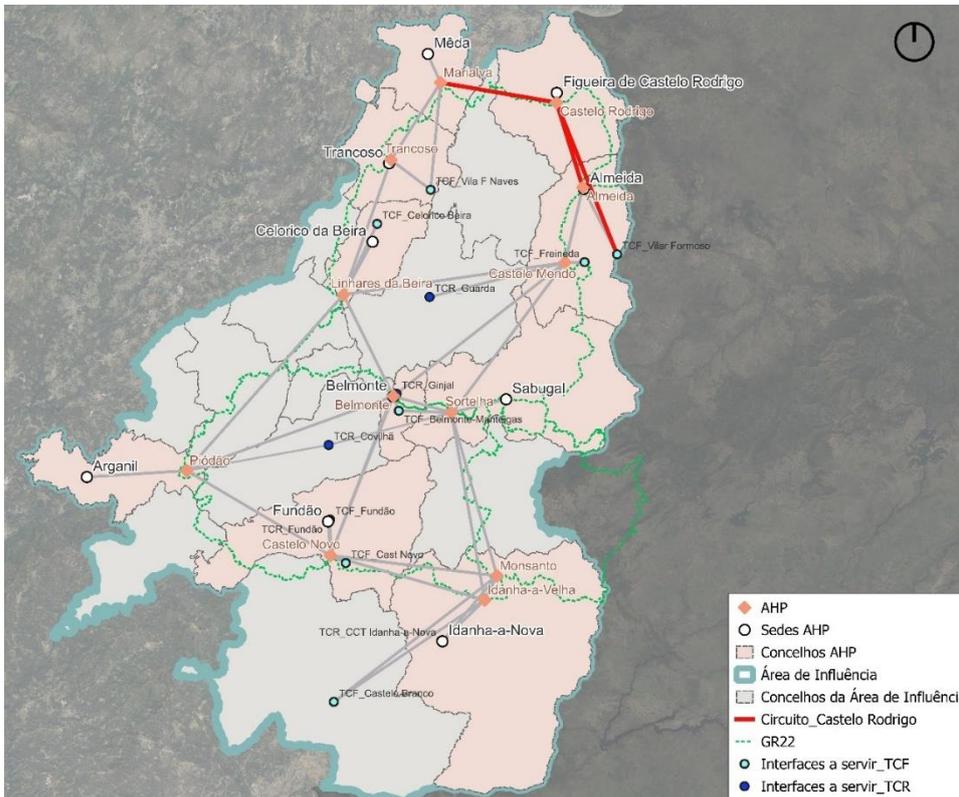


Figura 1.12 - Proposta para ligações do Circuito 6 – Idanha-a-Velha

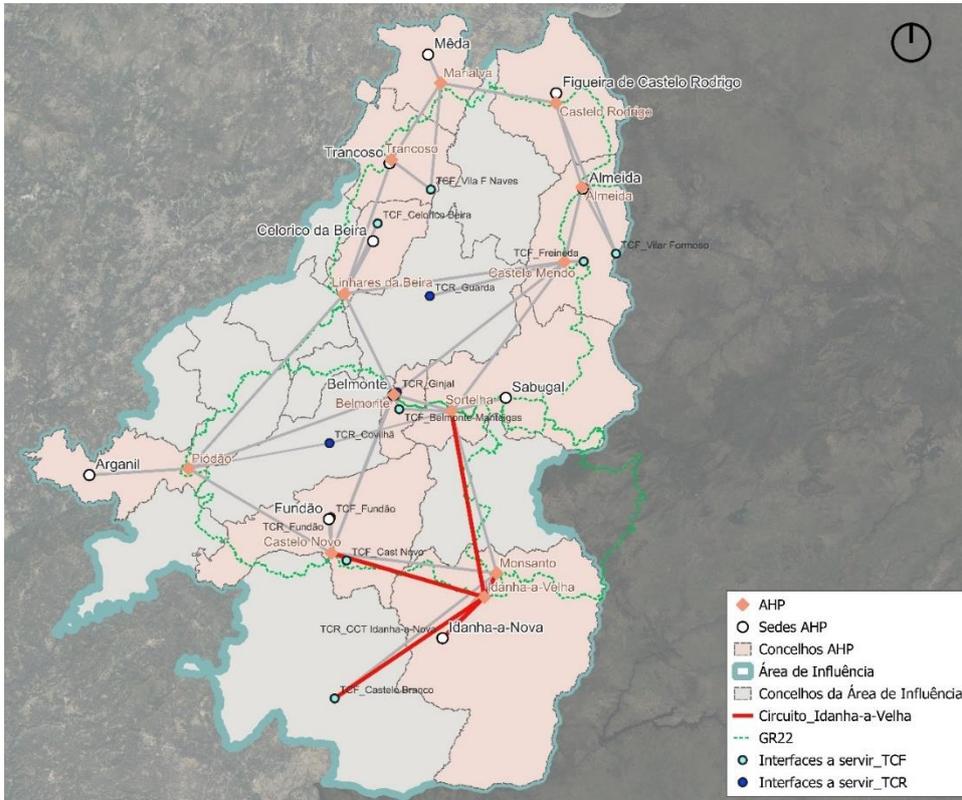


Figura 1.13 - Proposta para ligações do Circuito 7 – Linhares da Beira

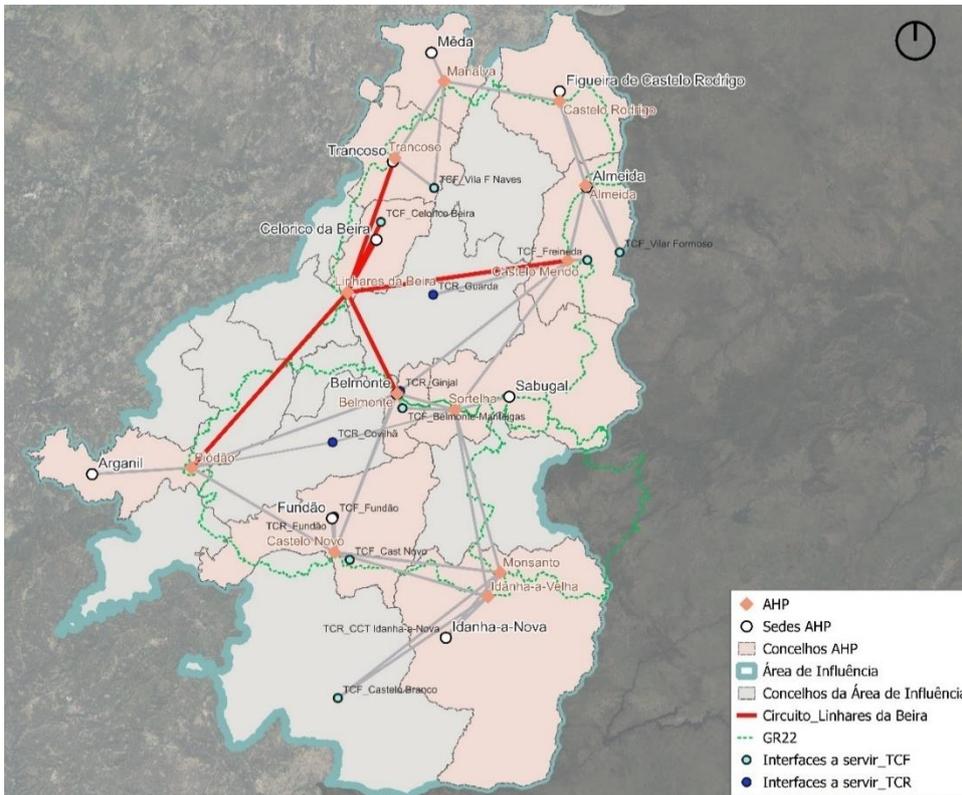


Figura 1.14 - Proposta para ligações do Circuito 8 – Marialva

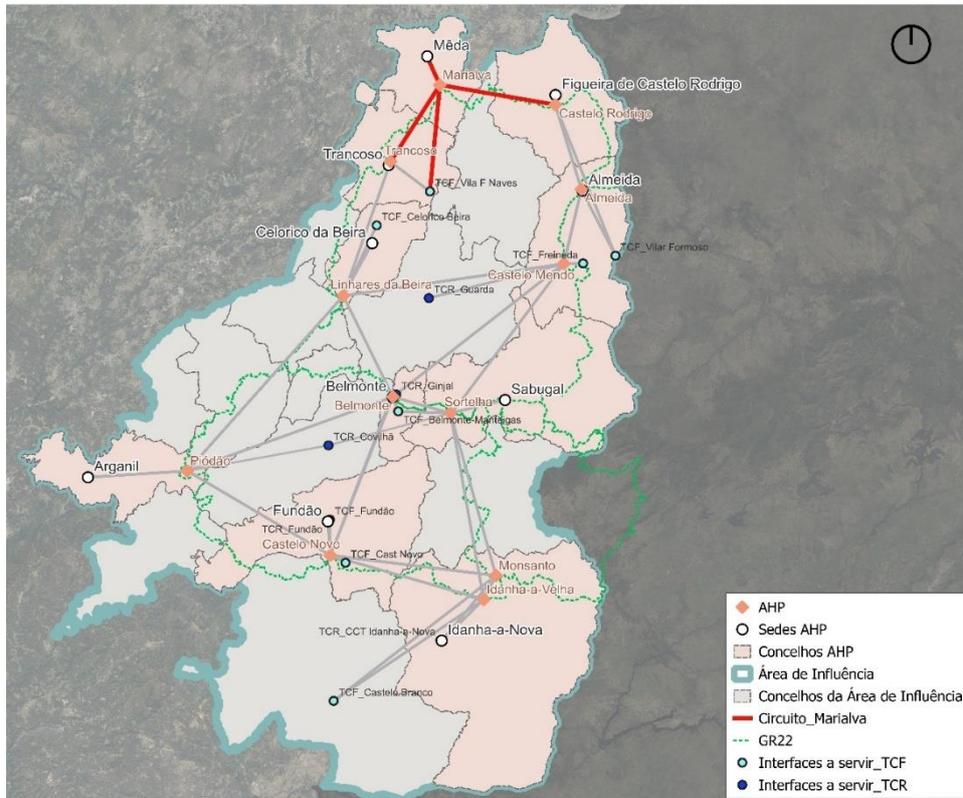


Figura 1.15 - Proposta para ligações do Circuito 9 – Monsanto

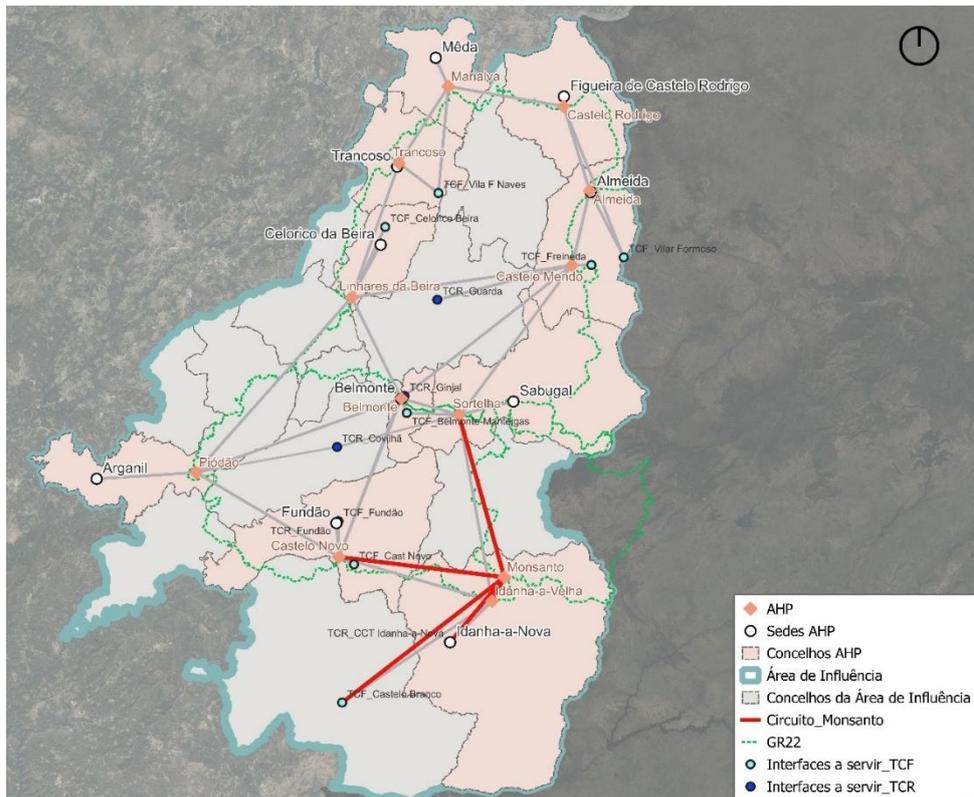


Figura 1.16 - Proposta para ligações do Circuito 10 – Piódão

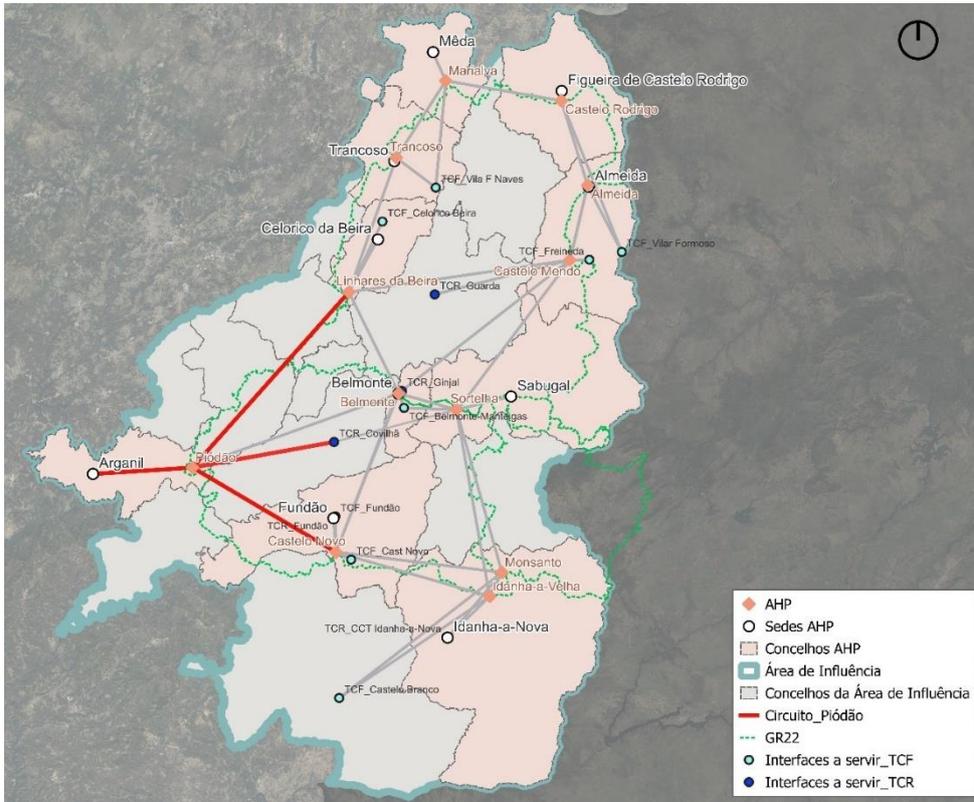


Figura 1.17 - Proposta para ligações do Circuito 11 – Sortelha

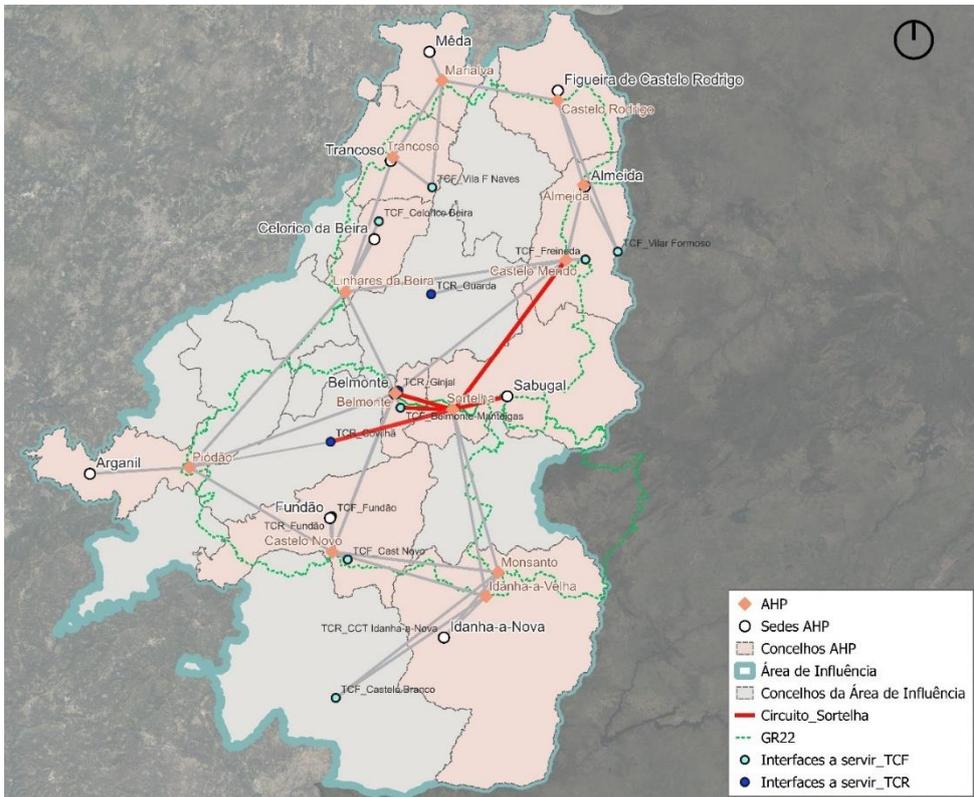
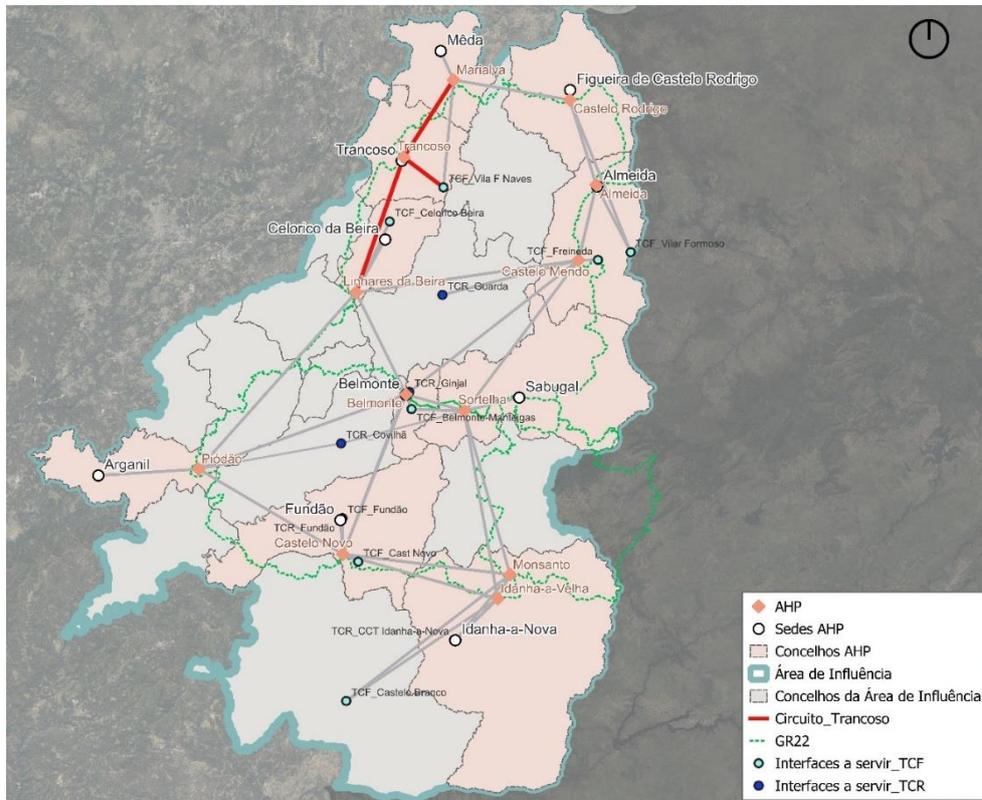


Figura 1.18 - Proposta para ligações do Circuito 12 – Trancoso



### Proposta de Oferta e Horários, Número de Serviços e Regularidade

A proposta de oferta e horários do sistema proposto está fundamentada na necessidade de atender às preferências dos turistas, sem negligenciar as necessidades dos residentes. É essencial considerar que muitos turistas optam por horários mais tardios para iniciar as suas atividades, o que exige um serviço de transporte flexível e adaptado às suas rotinas. Em Portugal, a implementação de sistemas de transporte flexíveis, como o transporte a pedido, tem-se mostrado eficaz na otimização da experiência turística, permitindo que os visitantes desfrutem dos destinos com maior comodidade e conveniência.

O sistema de transporte flexível por táxi está estruturado para oferecer **uma ida e uma volta, no período da manhã e uma ida e uma volta, no período da tarde, todos os dias da semana.**

A regularidade do serviço, com viagens programadas **sete vezes por semana**, foi planeada para maximizar a cobertura das áreas atendidas, enquanto otimiza os custos operacionais. Esta abordagem permite uma adaptação às flutuações de procura. Além disso, a flexibilidade do agendamento prévio, realizado no dia anterior, proporciona aos utilizadores a conveniência

de planear suas viagens de acordo com suas necessidades individuais. Este sistema elimina tempos de espera indesejados e assegura que o transporte esteja disponível quando necessário, promovendo uma experiência mais satisfatória.

Dado o contexto das AHP, caracterizado por baixa densidade populacional e ausência significativa de congestionamento, recomenda-se que as sugestões de horários sejam orientadas para otimizar a experiência dos visitantes. O foco deve estar na maximização da interação com as atividades locais, garantindo um aproveitamento pleno dos recursos culturais e turísticos disponíveis.

Os horários sugeridos por período são:

❖ **Período da manhã:**

- Ida: 9:00
- Volta: 13:00

❖ **Período da tarde:**

- Ida: 14:00
- Volta: 18:00

Nas ligações às interfaces de transporte os horários deverão ser ajustados aos horários dos comboios Intercidades e autocarros Expresso existentes.

### Proposta de Tarifário

Em alguns casos, por uma questão de equidade entre os diversos utilizadores do sistema de transportes, a proposta tarifária usualmente consiste na aplicação de um tarifário equivalente ao aplicado no transporte público regular na vertente de bilhetes de bordo. Este é um tarifário de base quilométrica, ou seja, que aumenta em função da distância percorrida.

Sendo assim, sugere-se que o município defina se o tarifário terá maior ou menor nível de subsidiação pública, sendo que daí resultará diferenças nas estimativas de receitas e necessidades de financiamento.

À semelhança do que acontece no sistema de transporte regular, entende-se que o tarifário do sistema de transporte flexível está sujeito às atualizações anuais de acordo com a Taxa de Atualização Anual proposta para cada ano pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes.

Adicionalmente, cada passageiro pagaria a tarifa correspondente à distância entre a sua origem e o seu destino, presumindo-se que a viagem seria direta, sem paragens intermédias. Dependendo das reservas de cada dia, caso o táxi efetuasse paragens intermédias que aumentassem o percurso do passageiro, este pagaria sempre a tarifa correspondente à distância direta entre a sua origem e o seu destino.

Para complementar essa estrutura tarifária e oferecer mais opções aos usuários, o município poderá aplicar descontos tarifários para grupos ou situações específicas, como a aplicação de meios-bilhetes ou descontos para a aquisição de bilhetes de ida e volta.

A viabilidade técnica de qualquer especificidade tarifária que se pretenda aplicar, deverá ser validada na plataforma de gestão das reservas que vier a ser adquirida.

### Estimativa de Procura, Receitas e Custos de Produção

A estimativa de procura, receitas e custos é um exercício deveras incerto quando se fala de sistemas de transporte a pedido.

Desde logo, não existe histórico comparativo de informação que permita analisar a evolução da procura e compará-la com indicadores estatísticos que permita explicar essa mesma procura.

Sendo os níveis de procura baixos, a justificação das viagens apenas é possível a um nível muito desagregado, associada às especificidades de cada indivíduo, o que é extremamente difícil de modelar.

O nível de procura nestes sistemas está muito dependente do nível de envolvimento das entidades públicas, nomeadamente, os municípios e as freguesias, na promoção, divulgação e explicação dos serviços disponibilizados.

Tratando-se de um sistema de transporte a pedido, as viagens apenas são realizadas se e quando existirem reservas para o efeito. Ou seja, as distâncias percorridas e os respetivos

custos, não são conhecidos à partida, dependendo dos níveis de procura verificados em cada dia.

No que respeita aos custos de operação, pode admitir-se, em termos contratuais, uma tarifa da **convenção de transporte em táxi para 2024<sup>2</sup>**, ou seja:

- ❖ 0,53€ por quilómetro percorrido em viagens até 4 passageiros;
- ❖ 0,67€ por quilómetro percorrido em viagens com mais de 4 passageiros e que, por isso, obrigue à utilização de veículos de maior capacidade.

A opção por estes valores de custos, prende-se com o carácter eventual do sistema de transporte flexível a pedido. Apesar de os serviços estarem programados, só no dia anterior ao programado é que se terá certeza da sua realização em função das reservas efetuadas. Quer isto dizer que, do ponto de vista dos taxistas, o serviço de transporte a pedido será concorrencial aos serviços de táxi normais pelo que deverá ser adotado um nível de pagamento que seja comparativamente atrativo de modo que os taxistas se disponibilizem a participar no sistema.

Sendo do interesse do município que os empresários dos táxis venham a integrar o sistema de transporte flexível a pedido das AHP, será conveniente que do ponto de vista do taxista, essa participação não seja interpretada como uma perda de oportunidades e de receitas.

Para a estimativa de custos, admite-se que **as distâncias percorridas serão o dobro das distâncias realizadas com passageiros** (para garantir o regresso em vazio do táxi ao ponto de partida). Este pressuposto para estimativa inicial de custos está do lado da segurança, sendo que, em operação real, as distâncias percorridas serão calculadas diariamente pela plataforma de reservas, devendo resultar valores mais baixos que os calculados com base neste pressuposto.

---

<sup>2</sup><https://www.docdroid.net/4DOJXW8/convencao2024-pdf>

1.2.1.2.

### Rede de Transporte a Pedido de apoio à GR22

A Rede de Transporte a Pedido de apoio à GR22 é uma iniciativa importante para garantir a segurança e o bem-estar dos utilizadores dessa rota. Este sistema visa proporcionar um suporte eficiente e acessível ao longo do percurso, permitindo que os utilizadores possam solicitar o transporte até/de determinados pontos da rota ou a assistência em caso de emergências ou necessidades específicas, como resgates devido a fadiga, lesões ou dificuldades inesperadas na rota. A implementação de pontos de recolha estrategicamente localizados ao longo da GR22 facilita a intervenção rápida das equipas de resgate e a comunicação eficaz com os utilizadores, assegurando que a experiência na rota seja não apenas desafiadora e enriquecedora, mas também segura e bem gerida.

Para a rede foram definidos pontos de recolha em locais estratégicos ao longo da GR22, baseados em critérios de acessibilidade e mobilidade. Esses 320 pontos, distribuídos por Portugal, mas também por Espanha, foram selecionados com o objetivo de assegurar a eficácia dos serviços de recolha e das equipas de emergência, bem como atender aos pedidos dos utilizadores. Esses pontos devem ser facilmente acessíveis e visíveis, considerando o tipo de terreno e a localização em intervalos regulares ao longo da rota.

#### ❖ Pontos de Resgate/Recolha

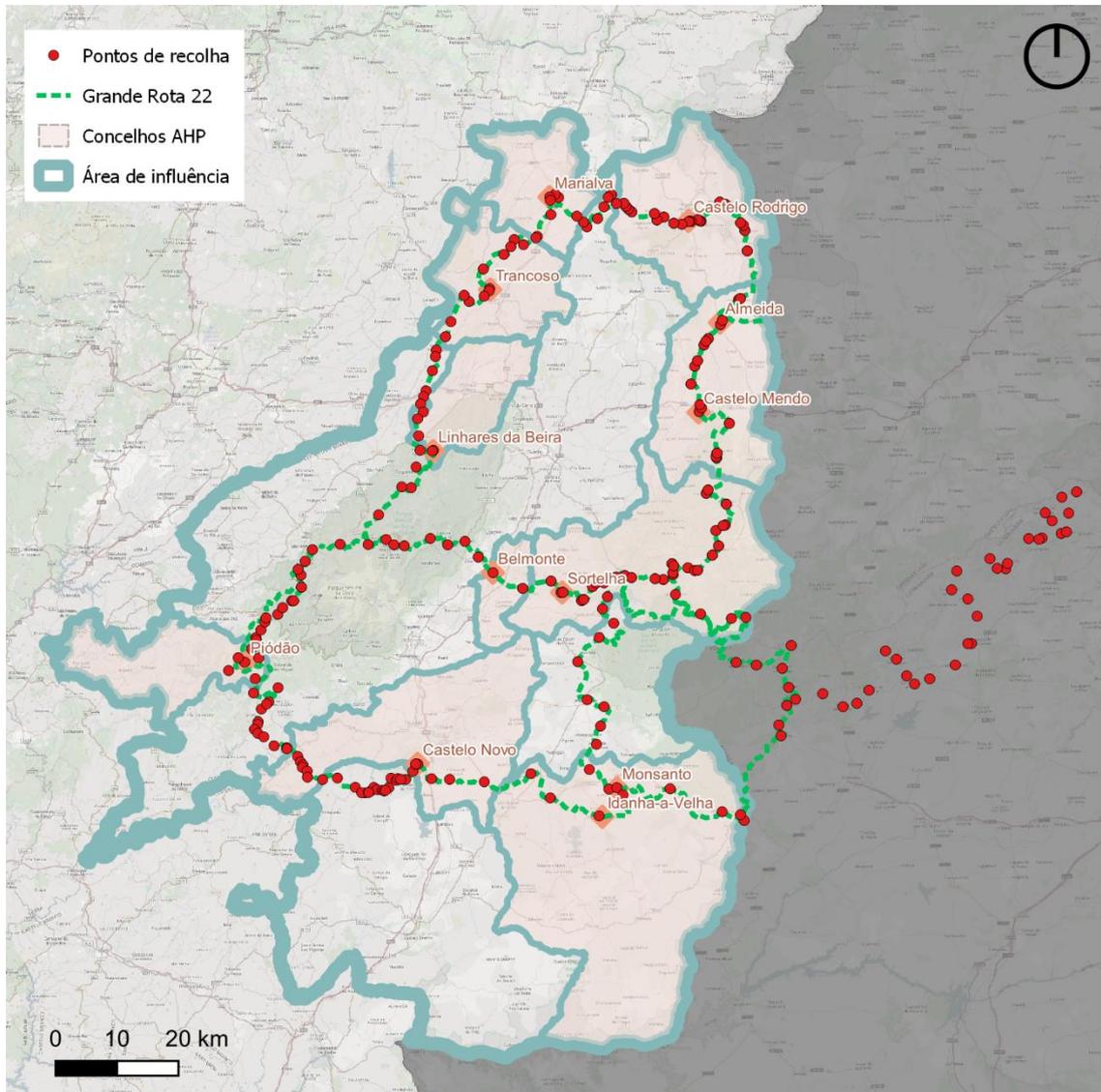
São pontos estratégicos designados ao longo da rota GR22, onde os serviços de recolha e as equipas de emergência podem ser acionados em caso de acidentes ou incidentes. Além disso, esses pontos servem para atender aos pedidos dos utilizadores da GR22.

#### ❖ Localização e Acessibilidade

Intervalos Regulares: os pontos devem ser localizados em intervalos regulares ao longo da rota, preferencialmente em áreas abertas ou de fácil acesso. Isso facilita a intervenção rápida das equipas de resgate e minimiza o tempo de resposta em situações de emergência.

Tipo de Terreno: é essencial que os pontos de recolha/resgate considerem o tipo de terreno. A acessibilidade deve ser garantida mesmo em áreas mais remotas ou de difícil acesso, assegurando que os utilizadores possam contar com suporte adequado em qualquer ponto da rota.

Figura 1.19 – Conjunto de pontos importantes de recolha associados à GR22



O projeto 'Ação Preparatória sobre Áreas Rurais Inteligentes no Século XXI' (Smart Rural 21) foi um projeto de dois anos e meio apoiado pela Comissão Europeia (DG AGRI) com o objetivo geral de promover e inspirar aldeias a desenvolver e implementar abordagens e estratégias de aldeias inteligentes em toda a Europa.

Em Nockberge, uma área montanhosa de 540 km<sup>2</sup> no sul da Áustria, foi implementado um projeto de transporte a pedido, com as características de integração de linhas de transporte público programadas e táxis a pedido, facilitando o acesso de turistas e moradores a destinos remotos. A plataforma de reserva online e por telefone garante uma conexão até 60 minutos após a solicitação. Desde a sua implementação, o sistema atendeu 50 000 pessoas (de

fevereiro de 2019 a fevereiro de 2022), reduzindo emissões de CO<sub>2</sub> , Nox e consumo de energia em cerca de 4% e aumentou a eficiência e a sustentabilidade do transporte local.

Este projeto apresenta características similares às sugeridas para a Rede de Transporte a Pedido de apoio à GR22, incluindo a utilização de uma plataforma de agendamento online (Nockmobil), a implementação de 650 pontos de recolha estratégicos para atender turistas e a especificação de veículos adequados para a procura turística e local.

Figura 1.20 - Sistema de transporte a pedido de Nockberge



FONTE: [www.nockmobil.at](http://www.nockmobil.at)

Seguem alguns dados relevantes da Smart Rural 21, sobre o projeto em Nockberge:

- ❖ Custos de Instalação: 115 000€
  - Infraestrutura física: 25 000€
  - Consultoria externa: 10 000€
  - Custos de pessoal: 80 000€
- ❖ Custos Contínuos: Cerca de 130 000€ por ano. Pagamentos a empresas de táxi locais, call center, marketing, consultoria, custos de pessoal.

Figura 1.21 - Financiamento recebido para o projeto de transporte a pedido de Nockberge

**Financiamento recebido:**

Fonte	Quantia	Financiado
Conselho de turismo e vilas	82.400 €	40% dos custos de instalação e 28% dos custos operacionais
Usuários/passageiros do serviço	123.600 €	60% dos custos de instalação e 42% dos custos operacionais
Ministério Federal do Clima (Klimaaktiv mobil)	39.000 €	30% dos custos de funcionamento

FONTE: [www.smartrural21.eu/smart-solution/smart-mobility-platform/](http://www.smartrural21.eu/smart-solution/smart-mobility-platform/)

O sistema de transporte a pedido das AHP poderá ainda ser uma solução eficaz para transportar as bagagens dos turistas que percorrerem a GR22 entre locais de alojamento, ou outros.

Os turistas poderiam utilizar uma plataforma de agendamento online para programar a recolha e entrega das suas bagagens nos locais desejados. Essa plataforma permitiria que os usuários escolhessem os pontos de recolha e entrega de acordo com seu itinerário de caminhada, proporcionando flexibilidade e conveniência.

Os veículos do sistema seriam selecionados para garantir o transporte seguro e eficiente das bagagens, minimizando riscos de danos e garantindo a pontualidade na entrega. Além de aliviar o peso que os turistas precisam carregar, esse serviço aprimoraria a experiência de caminhada, tornando a GR22 mais acessível e atrativa. O sistema poderia incluir notificações via SMS ou aplicativo, informando os turistas sobre o status de suas bagagens, aumentando a transparência e a confiança no serviço. E ainda, para informações detalhadas sobre como utilizar o serviço de transporte de bagagens, os turistas poderiam aceder ao site AHP, onde encontrariam instruções claras para agendamento e uso do sistema.

Este serviço dedicado ao turista, tanto no transporte de pessoas como de bagagens, poderá utilizar a mesma plataforma criada para a Rede de Transporte a Pedido nas AHP, embora possa ser contratualizado a diferentes operadores, nomeadamente operadores dedicados ao turismo.

Os custos dependem muito da frequência com é acionado este serviço e das distâncias a percorrer que não são fáceis de estimar devido à imprevisibilidade da procura. Estimou-se que

cada serviço, pessoas e bagagens, acontece 3 vezes por semana, com distâncias médias de 15 km.

1.2.1.3.

### Ligações Transfronteiriças

A localização da rede AHP, na proximidade da fronteira com Espanha, leva a que muitos dos residentes de ambos os lados vivenciam todo este território conjunto, realizando frequentemente, alguns até diariamente, viagens transfronteiriças.

De uma forma genérica, foram selecionados os municípios de Espanha com mais população, acima de 2 000 habitantes, segundo dados de 2022, das províncias de Salamanca e Cáceres, considerando uma distância até 100 km.

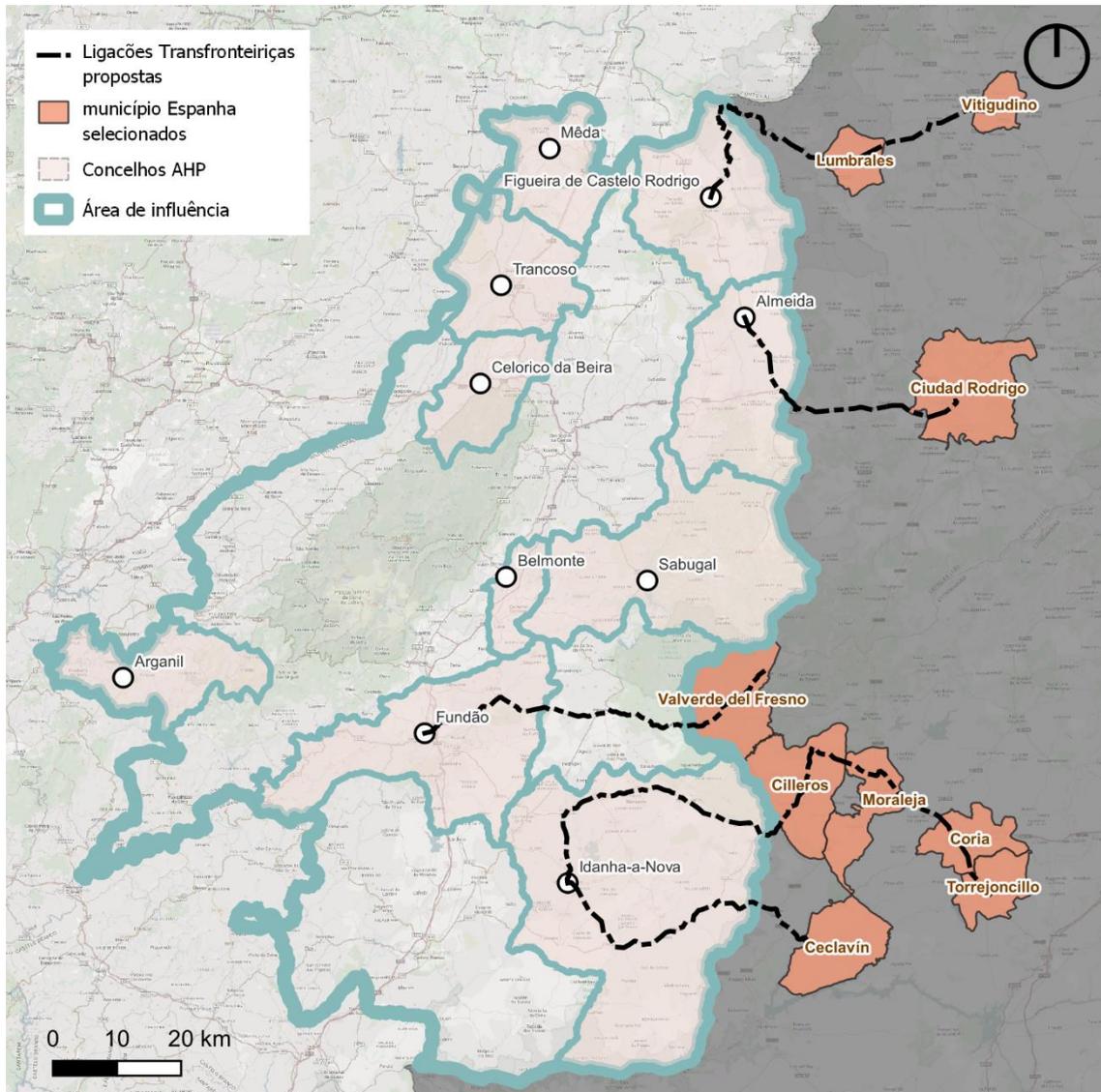
Província	Município	População 2022
Cáceres	Cória	12 781
Cáceres	Moraleja	8 095
Cáceres	Torrejoncillo	3 462
Cáceres	Valverde del Fresno	2 654
Cáceres	Ceclavín	2 189
Cáceres	Cilleros	2 102
Salamanca	Ciudad Rodrigo	14 447
Salamanca	Vitigudino	3 079
Salamanca	Lumbrals	2 113

Com a intenção de ligar as sedes de concelho mais próximas da fronteira a estes municípios, foram construídos 5 percursos com as seguintes características.

	distância acumulada (km)	tempo acumulado (min)		distância acumulada (km)	tempo acumulado (min)
<b>Percorso 1</b>	<b>Figueira de Castelo Rodrigo</b>	0		<b>Idanha-a-Nova</b>	0
	Escalhão			Proença-a-Velha	
	Barca d'Alva			Relva	
	A Fregeneda			Penha Garcia	
	<b>Lumbrals</b>	46,8	53	Monfortinho	
			<b>Percorso 4</b>		
			<b>Cilleros</b>	67,7	71
			<b>Moraleja</b>	81,6	83
			<b>Coria</b>	96,7	98
			<b>Torrejoncillo</b>	109	113
<b>Percorso 2</b>	<b>Almeida</b>	0	0	<b>Idanha-a-Nova</b>	0
	Vilar Formoso			Zebreira	
	Fontes de Onor			Salvaterra do Extremo	
	Carpio de Azaba			Zarza la Mayor	
			<b>Percorso 5</b>		
			<b>Ceclavin</b>	61,7	64
<b>Percorso 3</b>	<b>Fundão</b>	0	0		
	Carvalhal				
	Fatela				
	Penamacor				
	<b>Valverde del Fresno</b>	66,2	60		

Este serviço poderá ser realizado de forma regular ou a pedido, em três dias por semana, com 2 circulações por sentido na parte da manhã e 2 na parte da tarde.

Figura 1.22 – Ligações Transfronteiriças propostas



### 1.2.2.

## Melhoria da oferta de TC existente

Do diagnóstico realizado identificaram-se diversos problemas a nível do desempenho da rede de transporte coletivo, entre eles a falta de articulação entre horários nos deferentes serviços de Transporte Público.

Já as faltas de ligações identificadas, bem como as debilidades em termos de frequência semanal, serão colmatadas com a medida 1.2.1, através da proposta de rede de transporte a pedido.

No quadro seguinte apresentam-se os problemas identificados em sede de Diagnóstico e as respetivas propostas para a sua resolução. A maioria são propostas de aumento de frequência, pela impossibilidade/dificuldade em alterar os horários existentes, pois já estão adaptados a uma determinada realidade.

Assim, englobadas numa única proposta, contabilizam-se 8 novas ligações e 2 alterações de horário, abrangendo as AHP Almeida, Castelo Novo, Castelo Rodrigo, Linhares da Beira, Marialva e Piódão.

Ligação	Problema	Proposta
Almeida – Guarda	Horário cedo	Haver mais uma ligação Almeida – Guarda (Transdev CIM BSE) num horário mais tardio (por exemplo 11:30)
Castelo Novo – Fundão	Horário cedo	Haver mais uma ligação Castelo Novo – Fundão (Transdev CIM BSE) num horário mais tardio (por exemplo 11:30)
Castelo Rodrigo – FCR – Guarda	Incompatibilidade de horários	Passar a ligação FCR - Guarda da Transdev BSE para as 8:45
Linhares da Beira – Celorico	Horário cedo	Haver mais uma ligação Linhares da Beira – Celorico (Transdev CIM BSE) num horário mais tardio (por exemplo 10:00)
Marialva – Mêda – Guarda	Incompatibilidade de horários	Passar a ligação Mêda - Guarda da Transdev BSE para as 8:35
Piódão – Arganil – Coimbra	Incompatibilidade de horários	Haver mais uma ligação Arganil - Coimbra pelas 10:30
Guarda – FCR – Castelo Rodrigo	Incompatibilidade de horários	Haver serviço Cegonha Móbil na parte da tarde (a partir das 16h)
Lisboa/Porto/Coimbra – Celorico da Beira – Linhares da Beira	Tempo de transbordo longo	Haver mais uma ligação Celorico – Linhares (Transdev CIM BSE) num horário mais cedo, a partir das 13h
Lisboa/Porto – Guarda – Mêda – Marialva	Incompatibilidade de horários	Haver mais uma ligação Guarda – Mêda (Transdev CIM BSE) entre as 15h e as 16h
Coimbra – Arganil – Piódão	Incompatibilidade de horários	Haver uma ligação Arganil – Piódão (a pedido) depois das 17h30
Lisboa/Castelo Branco – Sabugal – Sortelha	Chegadas ao Sabugal à noite	Haver ligação Lisboa – Sabugal da Rede Expressos mais cedo (até às 13h)

1.2.3.

## Melhoria de interfaces e paragens de Transporte Público

As condições de permanência que as interfaces e paragens principais oferecem são muitas vezes relevantes para a escolha do transporte coletivo como modo de deslocação. O conforto e segurança no momento de espera pelo transporte no dia-a-dia é essencial para a maioria dos utilizadores.

Assim, com vista à melhoria das condições de permanência nos interfaces e principais paragens, propõe-se que seja realizado um **levantamento do estado físico das interfaces relevantes para a rede AHP e sua avaliação**, de modo a estabelecer os requisitos funcionais para atuação ou para lançamento de projetos de requalificação.

Os principais objetivos e benefícios desta medida, que dizem respeito ao usufruto do espaço da interface, são:

- ❖ Tornar o transporte coletivo mais atrativo, incrementando a sua utilização e reduzindo a utilização do transporte individual;
- ❖ Incrementar a qualidade de serviço do sistema de transporte público, melhorando as condições de permanência em interfaces;
- ❖ Melhorar as condições de conforto nos espaços das interfaces, tendo especial atenção a população idosa;
- ❖ Melhorar as condições de segurança necessárias nos espaços das interfaces;
- ❖ Melhorar os serviços disponibilizados nas interfaces;
- ❖ Modernizar e reformular interfaces que não apresentem condições satisfatórias de permanência.

Um dos aspetos importantes a melhorar é assegurar as condições de conforto e segurança necessárias. Este aspeto revela-se importante a todos os passageiros, mas especialmente aos passageiros que têm de despende algum tempo na interface enquanto aguardam ou por serviço ou por alguém.

No entanto, verifica-se que em vários casos estas condições não são totalmente garantidas.

Na área de estudo as interfaces e paragens relevantes são as que estão presentes nas AHP, nas respetivas sedes e além destas as mais importantes a nível regional, como Castelo Branco, Covilhã e Guarda.

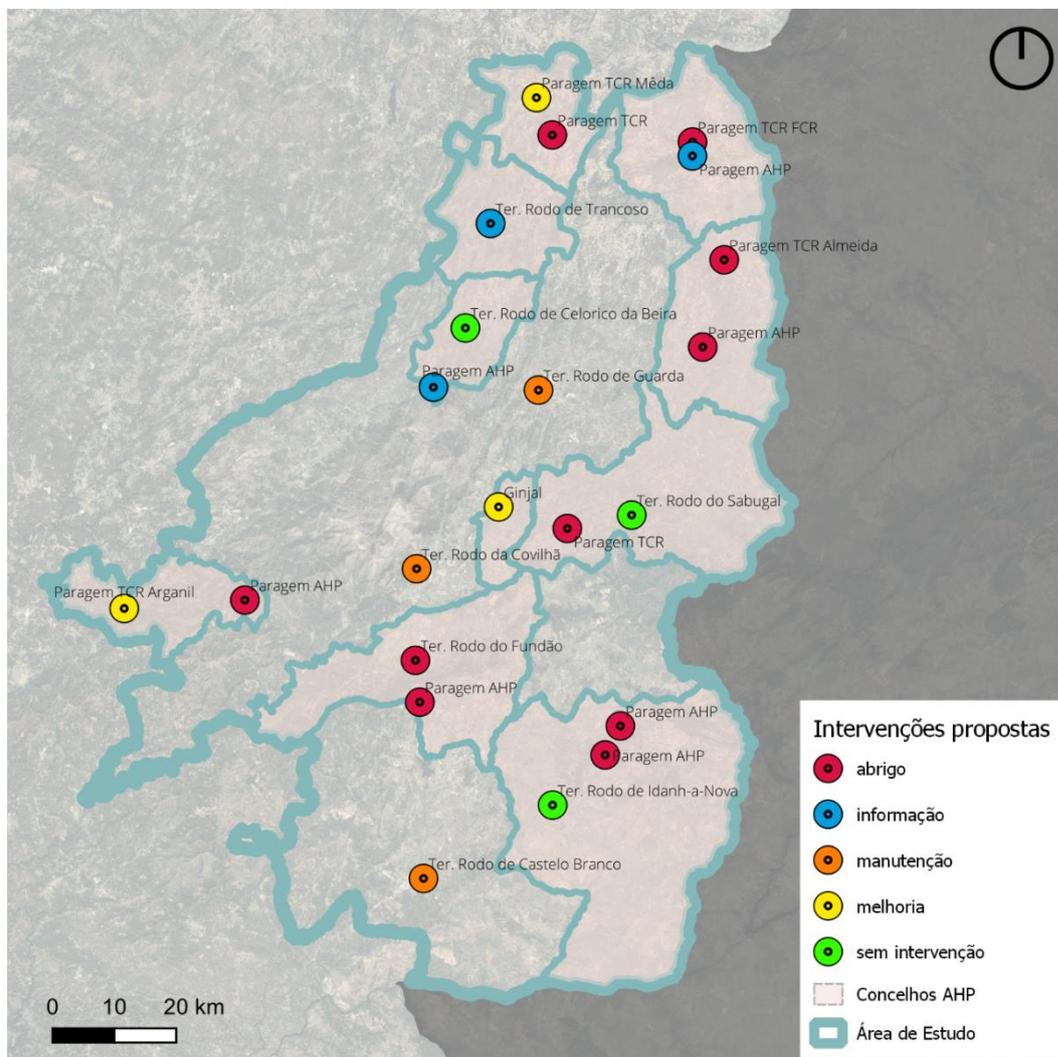
Nas AHP são simples paragens de TCR, que na sua maioria não têm abrigo e por vezes nenhuma sinalização. Nas sedes de concelho e nas cidades a nível regional, são na maioria terminais rodoviários, com exceção de Almeida, Arganil, Figueira de Castelo Rodrigo e Mêda, onde são simples paragens de TCR.

As intervenções necessárias, após identificados os maiores problemas em sede de Diagnóstico, podem agrupar-se em:

- ❖ Implantação de abrigo, incluindo banco, postaleta e informação (mapa, horários e outra);
- ❖ Colocação de informação (mapa, horários e outra);
- ❖ Manutenção necessária, incluindo remodelações com inclusão de todas as funcionalidades;
- ❖ Melhorias a nível de conforto, informação e serviços presentes.

Há três interfaces que se considera não ser necessário intervir.

Figura 1.23 – Intervenções propostas nas interfaces e paragens relevantes para a Rede AHP



1.2.4.

## Inquérito sobre as necessidades de mobilidade da população residente e visitante

Uma das dificuldades sentidas na realização de planos e estudos que envolvem o perfil de visitante/ turista é a falta de dados, que permitam orientar tomadas de decisão.

Também neste contexto da Rede AHP, tratando-se de territórios de baixa densidade, que envolvem poucos residentes, há uma certa dificuldade em aplicar padrões de territórios mais abrangentes, nomeadamente concelhio, a esta realidade.

Neste sentido, propõe-se a realização de inquéritos à população residente e aos visitantes, que permitam recolher dados para futuras avaliações e ajustar as medidas às necessidades reais.

O inquérito deverá ser claro e objetivo e incluir questões que abordem diferentes aspetos acerca das deslocações realizadas pela população residente e visitante. Sugerem-se algumas questões a colocar, conforme exposto no quadro seguinte.

Residentes	Visitantes
<b>Perfil do inquirido</b>	
Tipo de inquirido (residente/ visitante)	
Idade, Género, Nacionalidade	
Ocupação (trabalhador/ estudante/ reformado)	
Composição do Agregado Familiar	
<b>Deslocações</b> Que modos de transporte costuma utilizar e com que frequência? carro próprio, transporte público (autocarro/ comboio), bicicleta, a pé, táxi – indicar se todos os dias, semanalmente, mensalmente, com menos frequência ou nunca Qual a razão de escolher esse tipo de transporte como principal? rapidez, custo, conforto, sustentabilidade, o mais acessível, não tem outra escolha Motivo da deslocação? trabalho/ estudo/ lazer Tem viatura própria? Deslocar-se-ia mais vezes à sede de concelho se tivesse mais frequência de transporte público?	<b>Deslocações</b> Local de origem Local de chegada a Portugal Que trajeto efetuou até chegar à Aldeia Histórica? Como se deslocou até à Aldeia Histórica? carro próprio, carro alugado, autocarro de turismo, transporte público (autocarro/ comboio), bicicleta, táxi Qual a razão de escolher esse tipo de transporte como principal? rapidez, custo, conforto, sustentabilidade, o mais acessível, não tem outra escolha Havendo opções boas, optaria por se deslocar até esta região, em transporte público? Quantos dias ficará nesta região? Pretende visitar todas as 12 Aldeias Históricas? Se não, quais? Qual o itinerário que pretende realizar? Pretende deslocar-se até Espanha? Quais os meios de transporte que pretende utilizar durante a sua estadia? carro próprio, carro alugado, autocarro de turismo,

Residentes	Visitantes
	transporte público (autocarro/ comboio), bicicleta, táxi
<b>Satisfação e sugestões</b> Está satisfeito com os transportes públicos disponíveis? Quais as necessidades que gostaria de ver cobertas pela rede de transportes?	<b>Satisfação e sugestões</b> Como avalia a acessibilidade dos transportes disponíveis na região? (escala de 1 a 5) Tem sugestões sobre como melhorar a mobilidade da região?

O inquérito à população residente poderá ser realizado numa colaboração entre AHP-ADT e juntas de freguesia, inquirindo as pessoas porta-a-porta, via telefone ou em sessão conjunta, com auxílio no preenchimento do inquérito.

Considerando uma margem de erro de 5% e nível de confiança de 95%, estima-se uma amostra de **761 inquéritos a residentes**, distribuídos da seguinte forma, com base na população estimada para 2021, em sede de Diagnóstico.

Lugar	Pop AHP 2021	Nº de inquéritos
Almeida	225	142
Belmonte	104	82
Castelo Mendo	31	29
Castelo Novo	88	72
Castelo Rodrigo	46	41
Idanha-a-Velha	48	43
Linhares da Beira	73	61
Marialva	26	24
Monsanto	98	78
Piódão	46	41
Sortelha	1	1
Trancoso	234	146
	<b>1 020</b>	<b>761</b>

Já para os visitantes, propõe-se que sejam inquiridos através de formulário disponibilizado em formato digital e exposto nos postos de turismo e nos locais de dormida. Deverá disponibilizar-se pelo menos nas línguas português e inglês. Sugere-se que neste contexto haja uma sensibilização por parte de quem os recebe para que participem no inquérito. Estima-se uma amostra de **384 inquéritos a visitantes**, para uma margem de erro de 5% e nível de confiança de 95%.

1.3.

## Mobilidade partilhada

1.3.1.

### Serviço de bicicletas partilhadas, elétricas, na Rede AHP

Aquando da análise do sistema de mobilidade das AHP, um dos pontos identificados foi precisamente a falta de oferta de um serviço de bicicletas partilhadas. Este que é um sistema cada vez mais recorrente nas redes de transporte de meios urbanos, apresentando-se igualmente como uma opção válida como modo de transporte entre pontos de interesse em zonas rurais, nomeadamente por se apresentar como um complemento à rede de transportes públicos, colmatando possíveis faltas de ligações entre pontos de interesse e reduzidos horários.

No entanto, ressalva-se que a implementação de um sistema deste tipo pode vir a servir mais os visitantes do que a população residente, devido às idades aqui envolvidas. No entanto, servirá como um atrativo tanto para o enraizamento de população mais jovem nas AHP, como fomento do turismo pois trata-se de um modo de transporte que pode servir como experiência turística, para além de colmatar ligações inexistentes sem ser em viatura própria. Também a questão das condições climatéricas poderá afastar o uso por parte de residentes em grande parte do ano, podendo a sua utilização focar-se mais em cerca de 5 meses, entre maio e setembro. No entanto, considera-se importante a disponibilização deste tipo de serviços, por forma a ir mudando hábitos e mentalidades.

A GR22, para além de estar certificada como um dos melhores destinos de caminhada na Europa, encontra-se igualmente homologada como Grande Travessia de BTT pela Federação Portuguesa de Ciclismo. Assim, considera-se que a oferta de um serviço de bicicletas partilhadas deverá estar capacitada também para realizar trechos da GR22, nomeadamente nas características das bicicletas, incentivando assim não só a realização de trilhos, como a sua utilização sempre que for a ligação mais conveniente aos utilizadores.

Deste modo, considera-se que este tipo de sistema apresenta vantagens para as comunidades onde são instalados, como:

- ❖ Aumento de acessibilidade a localidades ou pontos de interesse que se encontram a uma distância superior àquela que seria desejável através de uma viagem a pé;
- ❖ Complemento a rede de transportes públicos, aumentando assim o seu alcance e colmatando as frequências reduzidas e os horários limitados;
- ❖ Promove uma mobilidade ativa, tendo um impacto positivo no estado de saúde global da população;
- ❖ Diminui a dependência do automóvel privado, ajudando assim à redução do congestionamento e melhoria da qualidade do ar;
- ❖ Atração de novos utilizadores para o modo ciclável, quer sejam utilizadores regulares (residentes), como ocasionais (turistas).

Deste modo, propõe-se um **sistema de bicicletas partilhadas elétricas** na rede AHP, com docas/pontos de atracagem onde as bicicletas ficam fixas, permitindo o seu carregamento. Este sistema de docas deverá estar presente em todas as AHP em que se verifique a possibilidade de conexão com outra aldeia histórica.

Compreende-se ainda que a localização das docas de bicicletas deverá ser próxima dos locais de passagem da GR22 pelas AHP, respeitando sempre as normas/diretrizes de cada AHP, e que as bicicletas, para além de elétricas, deverão estar capacitadas de componentes que permitam a circulação em todo o tipo de pisos, nomeadamente nos trilhos da GR22.



No entanto, será de destacar que deverá ser acautelado o consumo excessivo de carga elétrica devido aos acentuados declives verificados em diversos locais desta rede.

Relativamente ao tipo de **sistema de atracagem das bicicletas**, sugere-se que se priorize um sistema que inclua a cobertura total das docas, de modo a proteger as bicicletas de atos de vandalismo ou mesmo roubo, assim como ajuda a mitigar efeitos adversos das condições climáticas que podem danificar componentes, prolongando a durabilidade das bicicletas e o

umentando a sua segurança. Estas estações deverão ter uma imagem adequada ao meio onde se inserem, com especial preocupação na envolvente às AHP.



Como exemplo, destaca-se o projeto [Turicleta](#), em Espanha, com “estações inteligentes” em contentor deste tipo, podendo as bicicletas ser reservadas com antecedência e acedidas através de uma aplicação. Este tipo de soluções é mais autónoma e quase autossuficiente.

Esta proposta poderá enquadrar-se eventualmente no desenvolvimento de um sistema de bicicletas partilhadas à escala regional, cabendo aos municípios tomar a decisão sobre a adesão ao sistema e seu dimensionamento. Esta questão pode ser relevante pela compatibilização do sistema entre os diversos municípios, ou mesmo entre as diversas CIMs.

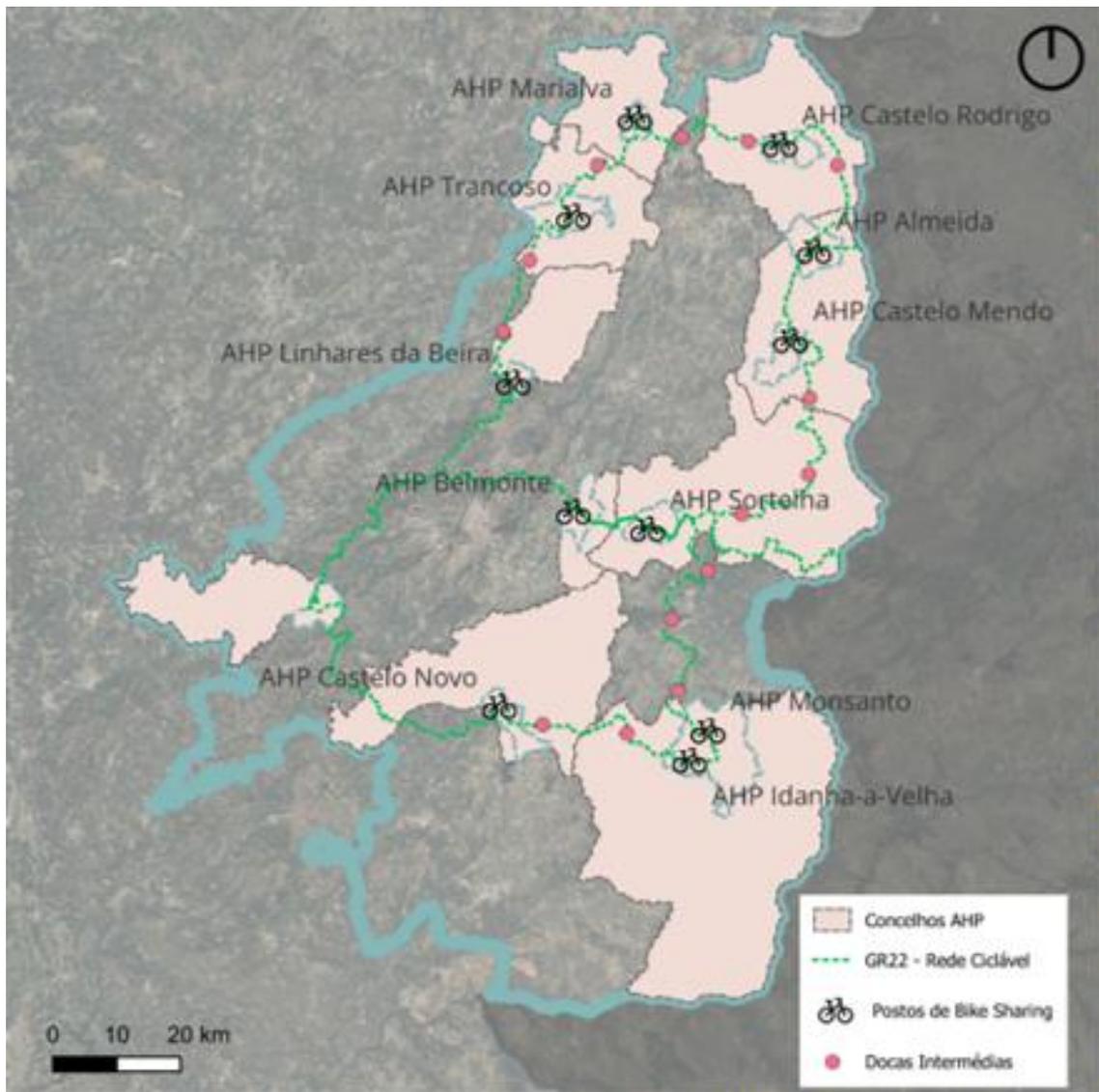
Para efeito de dimensionamento da rede, considerou-se numa primeira fase a instalação de 11 estações principais, a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão (Figura 1.24). Quanto ao dimensionamento, considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam inicialmente atribuídas. A exclusão da zona envolvente ao Piódão deve-se à orografia acidentada. No entanto esta questão deverá ser revista num estudo mais aprofundado.

Já numa segunda fase, propõe-se o alargamento da rede, nomeadamente o reforço nas sedes de concelho – mais 1 estação em Almeida, 2 em Belmonte e 1 em Trancoso. Em complemento estimam-se 15 estações intermédias, ao longo da GR22, localizadas a aproximadamente 20 a 30 km umas das outras. Cada estação deverá contar com 6 bicicletas atribuídas, sendo necessário este reforço relativamente à primeira fase, nas estações das AHP. Este dimensionamento deverá ser ajustado em estudo à posteriori, considerando os declives e as necessidades locais devidamente estudadas.

Sempre que possível, as docas devem ser instaladas nos parques de estacionamento automóvel, próximos da AHP em questão, onde se propõe criar áreas designadas por *mobity*

*hubs*. Deverá prever-se, quando necessário, o acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património.

Figura 1.24 - Estações de bicicletas partilhadas propostas para a área de estudo



1.3.2.

### Aposta em soluções de carsharing elétrico, em complemento aos projetos-piloto em curso

O *carsharing* é um modelo de partilha de viaturas, em que várias pessoas têm acesso a veículos por meio de uma plataforma comum. A vantagem deste serviço prende-se com a economia em comparação com a propriedade de um veículo próprio que acarreta uma série

de despesas (seguro, impostos, manutenção e estacionamento, etc) especialmente se o uso do veículo for ocasional. Outra vantagem é que as frotas disponibilizadas deverão ser compostas por veículos elétricos, mais eficientes em termos ambientais.

A implementação destas soluções em territórios de baixa densidade apresenta desafios, muito devido à baixa procura. No entanto, pode trazer oportunidades para melhorar a mobilidade sustentável e reduzir a dependência do veículo individual a combustão.

Os modelos tradicionais, como os usados em área urbanas mais densas, podem não ser viáveis. Deste modo, será necessário adotar modelos mais flexíveis como:

- ❖ Ter locais fixos para recolher e devolver os carros (estações)
- ❖ Preferencialmente recolher e devolver o carro no mesmo local
- ❖ Disponibilização de veículos mediante reserva antecipada

A integração com outros modos de transporte pode ser interessante e funcionar em complemento ao sistema de transportes públicos e nomeadamente à proposta de Rede de Transporte a Pedido elaborada (1.2.1). Neste caso deveriam existir “estações” nas estações de comboio e junto dos terminais rodoviários relevantes.

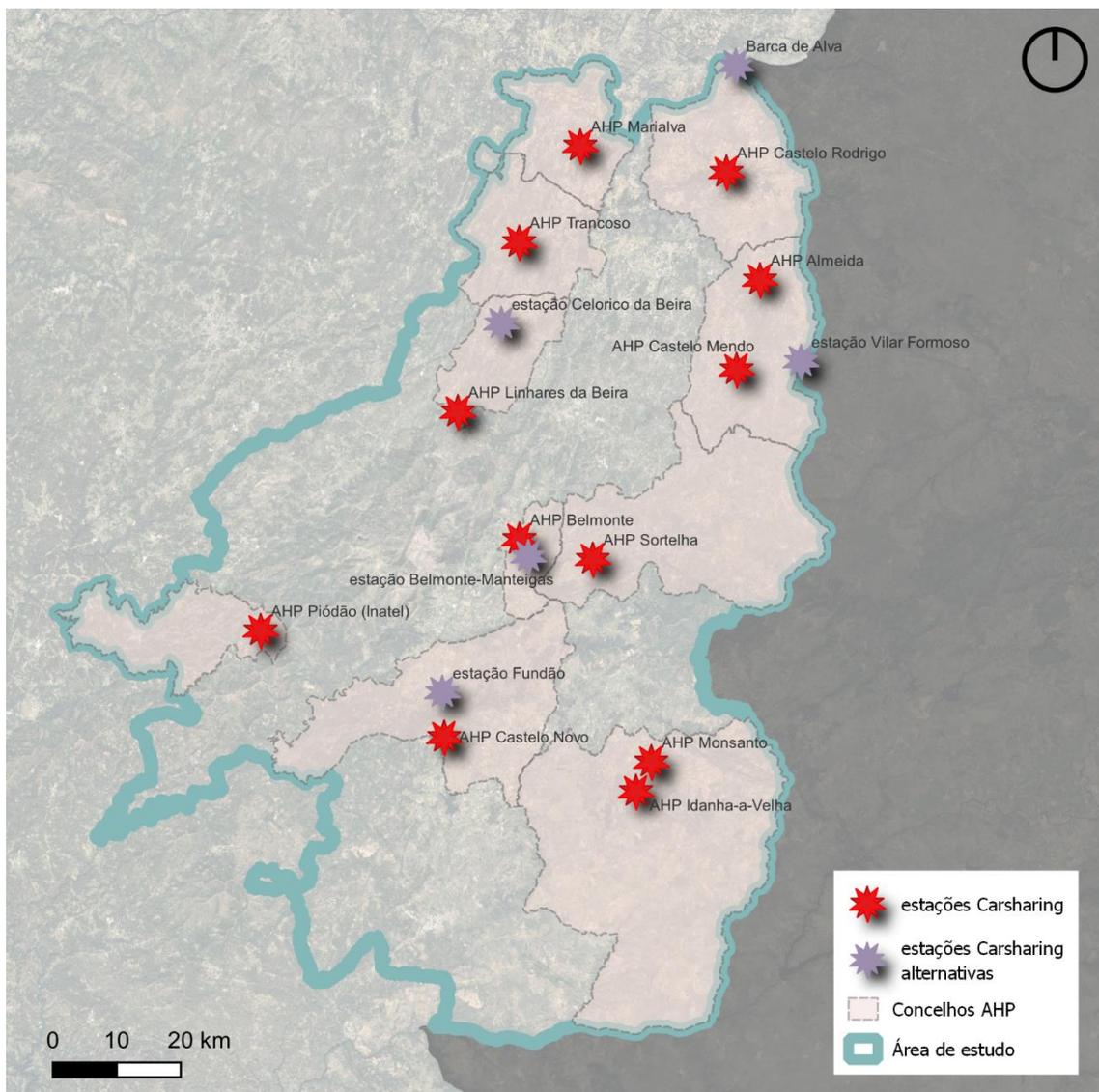
Nestes territórios de baixa densidade, onde a distância média percorrida é maior, a escolha por veículos elétricos ajuda a reduzir os custos de operação a longo prazo. A medida 1.4.1 de implementação de uma rede de mobilidade elétrica nas AHP, será essencial para a concretização desta medida, pois só assim haverá postos de carregamento para garantir o funcionamento do sistema.

Como referido em sede de Diagnóstico, existe um projeto-piloto de disponibilização de viaturas elétricas na AHP de Castelo Novo, no âmbito de uma parceria inovadora entre a AHP-ADT e a Renault, o qual foi distinguido nos prémios Global Mobi Awards Prio. As cinco viaturas 100% elétricas são disponibilizadas aos residentes e profissionais que exercem atividade no território, bem como aos visitantes da aldeia. A reserva é feita através de plataforma, indicando quais as datas de recolha e devolução, bem como se necessita ou não de *transfer* a partir das estações ferroviárias mais próximas.

Neste contexto, será de **alargar este modelo às restantes aldeias**, criando uma rede de pontos fixos de recolha e entrega - “estações”. Um dos principais objetivos desta medida será valorizar o turismo sustentável nas Aldeias Históricas, permitindo que visitantes explorem a rede de aldeias e sua envolvente de forma autónoma, sem impactar negativamente o ambiente.

As “estações” a considerar deverão estar junto dos postos de carregamento para viaturas elétricas considerados na medida 1.4.1 deste Plano. Neste sentido, uma vez que estes pontos se localizam fora das áreas classificadas ou em vais de classificação, será de apostar em sistemas de chave digital, de modo que os carros possam ser desbloqueados sem necessitar da presença de funcionários.

Figura 1.25 – Estações *Carsharing* propostas para a área de estudo



São ainda definidas “estações” alternativas que poderão localizar-se nas estações ferroviárias de Vilar Formoso, Celorico da Beira, Belmonte-Manteigas e Fundão e em Barca de Alva, na proximidade de carregadores já existentes ou que venham a ser implantados pelo município. Deste modo, é garantida a conectividade com o transporte público ferroviário, podendo vir a pensar-se alargar às centrais rodoviárias mais relevantes.

Deverá considerar-se 2 viaturas por “estação”, considerando que numa fase inicial serão garantidas nas estações presentes nas AHP. Assim, deverão estimar-se **20 veículos elétricos** para a rede numa primeira fase, considerando que as 4 viaturas atualmente em uso na AHP Castelo Novo são aproveitadas, e 10 veículos elétricos numa possível segunda fase. Os veículos, se não fornecidos pelas marcas interessadas, poderão ser adquiridos por compra ou através de leasing. O orçamento apresentado nesta proposta pressupõe o leasing das 28 viaturas.

A plataforma digital de reservas deverá ainda garantir a possibilidade de ver a disponibilidade dos veículos em tempo real, bem como os pontos de carregamento próximos. Deverá ainda garantir-se um canal de suporte e atendimento de clientes.

O modelo de negócio poderá ser uma combinação entre fundos públicos e Parcerias Público-Privadas, onde a(s) marca(s) fornece(m) a frota de viaturas elétricas e a AHP-ADT, em conjunto com os municípios envolvidos e o Turismo de Portugal, colaboram na disponibilização de infraestrutura de carregamento e na promoção da iniciativa junto dos potenciais utilizadores. O serviço, quando alargado a todas as Aldeias deverá ser pago, em função do tempo de utilização. Neste caso, as tarifas deverão ser competitivas comparativamente ao aluguer de uma viatura tradicional ou táxi.

As tarifas podem ser estimadas por distância ou por tempo (por minuto, por hora ou por dia). Estas só poderem ser devidamente calculadas quando forem definidos rigorosamente o modelo de aquisição dos veículos, os custos operacionais e estimada a procura esperada.

Num exercício simples, considerando um gasto total aproximado de 24 000€ por mês e uma utilização estimada de 20 dias por mês, 6 horas por dia ou 150 km por dia, resulta em tarifas estimadas de 0,10€ por minuto ou 0,25€ por quilómetro. Este exercício não considera margens de lucro nem apoios financeiros que deverão ser acionados neste tipo de projeto.

Como referido, a cooperação intermunicipal e o apoio dos municípios e organizações locais são fundamentais também para o sucesso deste modelo, permitindo maximizar os recursos disponíveis, criar uma rede mais eficiente de mobilidade, e garantir a viabilidade e o sucesso a longo prazo do projeto. Este tipo de projeto não deve ser desenvolvido se não houver necessidade manifestada nem deve pressupor obtenção de lucro.

Como exemplos de alguns projetos deste tipo destacam-se:

- ❖ SMART RURAL 21 Electric car-sharing: Um projeto em França, que consiste num sistema de partilha de um veículo elétrico carregado através de energia fotovoltaica. A solução é inteligente porque permite o desenvolvimento da mobilidade verde, oferecendo uma visão nova e alternativa de transporte baseada no potencial das novas tecnologias, com fortes benefícios ambientais e sociais. Tem também um lado social, pois os habitantes locais têm uso prioritário, a um preço mais reduzido relativamente aos visitantes. O aluguer é limitado a um dia. Com vista a responder à falta de transportes públicos, esta iniciativa é uma resposta económica, social e ecológica aos problemas de isolamento da aldeia remota Villerouge-Termenès. É de destacar o projeto que iniciou em 2016, de instalação de um telheiro fotovoltaico de 200 m<sup>2</sup>, utilizado para alimentar uma estação de carregamento elétrico de 36kW no parque de estacionamento que recebe os turistas da aldeia.
- ❖ Flow Carsharing: Modelo de negócio de carsharing em regiões não urbanas na Alemanha, onde se destaca a diversidade nas opções de aluguer, com vista a adaptar o mais possível a oferta às necessidades dos utilizadores e assim equilibrar a oferta e a procura. São três os modelos, nomeadamente a partilha em estações fixas com tarifas horárias ou diárias; aluguel mensal com preço fixo e carsharing corporativo para empresas.
- ❖ VIVE: Um serviço carsharing rural 100% elétrico da Hyundai, em Espanha. A utilização é grátis e o ponto de recolha e retorno é sempre o mesmo, junto a um ponto de carregamento, onde o carro deve ficar a carregar no final de cada reserva.
- ❖ CoMoUK Community car sharing: A CoMoUK é a organização nacional do transporte partilhado em Inglaterra, uma instituição que pretende promover benefícios sociais, económicos e ambientais. Com diversas iniciativas locais de partilha de automóveis em comunidade, são vários os exemplos de serviços destes, nomeadamente Hour Car, Huntly, ELAP, Teviot Electric Car Club, Car Bute, Tisbury Electric Car Club, etc. Esta organização disponibiliza ainda apoio e guidelines que ajudam na implementação de serviços destes.

1.3.3.

### Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção nas AHP

Decorrente do condicionamento no acesso às aldeias (medida 1.1.1), mostra-se uma excelente solução de mobilidade no apoio às aldeias, ter uma viatura elétrica comunitária, pequena, que possa ser usada gratuitamente em diversas funções.

Esta proposta tem por base a experiência na AHP de Sortelha, onde existe uma viatura, de âmbito particular, para apoio logístico do alojamento local existente.

Os principais objetivos desta medida são:

- ❖ Apoio à população: na mobilidade de pessoas idosas e no apoio a tarefas logísticas da comunidade;
- ❖ Apoio à logística: para transporte de pequenas mercadorias, compras e encomendas dentro da aldeia e para apoio aos serviços logísticos relacionados com o alojamento local;
- ❖ Serviço complementar ao turismo: para transporte de bagagens e de turistas até aos locais de pernoita, uma vez que as suas viaturas ficarão no exterior;
- ❖ Serviços Públicos: apoio nos serviços municipais ou comunitários, como manutenção, limpeza, etc.

Deste modo, a viatura poderá ser utilizada por residentes, funcionários do município e do turismo e tecido empresarial presente.

A viatura deverá ser do estilo microcarro elétrico (NEV), pequeno, eficiente e com capacidade para transportar 2 a 4 pessoas. São exemplos os modelos Renault Twizy, Citroën AMI, Eli Zero e AIXAM (marca da viatura existente em Sortelha). Estes tipos de viaturas têm muitas vezes uma velocidade limitada a 40 km/h.



Esta viatura poderá ficar a cargo da Junta de Freguesia, responsável pela sua manutenção, e ser gerida localmente pelo Posto de Turismo ou uma empresa local (alojamento, comércio...), que ficará responsável pelo carregamento e gestão da utilização. Poderá ser implementado um sistema de reservas simples, em papel ou plataforma digital.

O financiamento desta medida deverá basear-se em fundos europeus ou nacionais para mobilidade sustentável, apoios municipais ou parcerias com marcas automóveis. Deverá também explorar-se a possibilidade de financiamento contínuo de modo a garantir a sustentabilidade financeira do projeto.

Esta proposta poderá não se enquadrar na realidade de todas as AHP, fazendo mais sentido em aldeias onde existe um contexto de comunidade mais vincado, onde os acessos possam ser mais complicados em viaturas normais e onde haja um número significativo de estabelecimentos. Assim, propõe-se que se implemente as seguintes propostas.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
Almeida	1.3.3/1	Viatura elétrica de apoio à AHP Almeida	Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio aos residentes, às atividades logísticas do tecido empresarial presente e serviços municipais.
Belmonte	1.3.3/2	Viatura elétrica de apoio à AHP Belmonte	
Castelo Mendo	1.3.3/3	Viatura elétrica de apoio à AHP Castelo Mendo	
Castelo Rodrigo	1.3.3/4	Viatura elétrica de apoio à AHP Castelo Rodrigo	
Idanha-a-Velha	1.3.3/5	Viatura elétrica de apoio à AHP Idanha-a-Velha	
Linhares da Beira	1.3.3/6	Viatura elétrica de apoio à AHP Linhares da Beira	
Marialva	1.3.3/7	Viatura elétrica de apoio à AHP Marialva	
Monsanto	1.3.3/8	Viatura elétrica de apoio à AHP Monsanto	
Piódão	1.3.3/9	Viatura elétrica de apoio à AHP Piódão	
Sortelha	1.3.3/10	Viatura elétrica de apoio à AHP Sortelha	
Trancoso	1.3.3/11	Viatura elétrica de apoio à AHP Trancoso	

#### 1.3.4.

### Mopedsharing - serviço de scooters elétricas partilhadas

O *Mopedsharing*, à semelhança dos dois sistemas de veículos partilhados apresentados anteriormente, consiste num serviço de scooters elétricas partilhadas, apresentando-se igualmente como uma alternativa de elevado valor para a mobilidade associada às AHP.

Este conjunto de aldeias, com o seu valioso património histórico e arquitetónico, tem-se tornado cada vez mais um destino de interesse para turistas que, naturalmente, se deslocam de forma mais flexível e menos regular, não encontrando na rede de transportes públicos uma solução eficaz para todas as suas necessidades. Um sistema de scooters elétricas partilhadas

vem colmatar possíveis lacunas do sistema de transportes públicos, oferecendo uma solução de mobilidade sustentável, eficiente e flexível para explorar a região sem depender de veículos privados, não só aos turistas, como à população residente.

Compreende-se ainda que as scooters elétricas oferecem uma forma prática e ecológica de transporte, sendo silenciosas e de baixo impacto ambiental, ajudam a preservar o ambiente natural e a tranquilidade das Aldeias Históricas e da sua envolvente. Desta forma, o *Mopedsharing* pode transformar-se numa ferramenta crucial para equilibrar a preservação do património e o desenvolvimento turístico nas AHP.

Deste modo, considera-se que este tipo de sistema apresenta vantagens para as comunidades onde são instalados, como:

- ❖ Melhoria da acessibilidade e mobilidade na rede das AHP;
- ❖ Redução do congestionamento de trânsito, através da diminuição da necessidade de possuir um veículo privado;
- ❖ Diminuição das emissões de gases poluentes e promoção do turismo sustentável, por se tratar de veículos elétricos;
- ❖ Preservação do ambiente e património local;
- ❖ Redução da necessidade de estacionamento para veículos particulares.

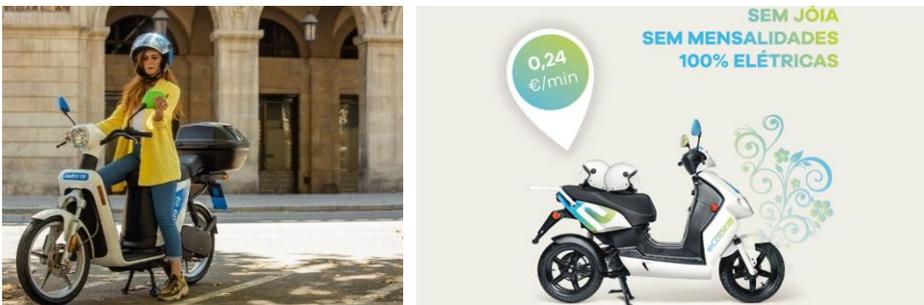
Considera-se ainda que o modelo de *Mopedsharing* deverá seguir as mesmas linhas orientadoras que o modelo de *Carsharing*, devendo adaptar-se à realidade local, como:

- ❖ Estabelecimento de **pontos fixos para recolha e devolução** das scooters (parques de estacionamento).
- ❖ Recolha e devolução das scooters preferencialmente **no mesmo local**.
- ❖ Disponibilização dos veículos através de uma **plataforma online**.

Além dos locais próximos das AHP, deverão ainda considerar-se como locais estratégicos para estacionamento de *Mopedsharing* as estações ferroviárias e terminais rodoviários, de modo a promover um sistema integrado de mobilidade nas AHP, e apresentando-se como complemento à rede de transportes públicos. Propõe-se que este serviço inicie com 20

scooters elétricas (15 a distribuir pelas AHP e 5 por interfaces de transportes), podendo ser ampliada em fases posteriores. As scooters poderão ser adquiridas ou disponibilizadas através de leasing, como forma de viabilizar a implementação desta rede com custos controlados.

As scooters elétricas deverão ser robustas e eficientes e equipadas com GPS. Todas as scooters devem estar capacitadas com 2 capacetes. A utilização será através de aplicação móvel ou site, sendo necessário o registo do utilizador. A parte de backoffice deve incluir a monitorização da localização das scooters, status da bateria, histórico de uso, necessidades de manutenção e ações para resolver incidentes rapidamente.



Um dos desafios deste tipo de sistema num território tão alargado prende-se com a sua operacionalização. De forma que as scooters estejam sempre disponíveis nos locais estratégicos deverá ser obrigatório o retorno ao ponto de recolha. Relativamente à bateria esta deverá ser carregada após cada utilização ou trocada por uma equipa alocada a isso. Poderá incentivar-se o utilizador ao carregamento da bateria ou definir em cada AHP e interface um responsável para a troca ou carregamento das baterias. Deverá ser testada a sua autonomia e avaliada a frequência necessária para esta atividade.

#### 1.3.5.

### Promoção de deslocações em Viatura Privada Partilhada

Em zonas de baixa densidade, os sistemas de boleias (hitchhiking) e partilha de carro (carpooling) são uma solução interessante para enfrentar os desafios da mobilidade. Estes sistemas têm como objetivo otimizar o uso de veículos privados, garantir o transporte em zonas onde não há transporte público, reduzindo o número de carros nas estradas e promovendo um transporte mais sustentável.

Em aldeias com espírito de comunidade, esta prática está muitas vezes já enraizada, baseadas em relações de confiança entre vizinhos. No entanto, há modelos de funcionamento específicos para estes tipos de transporte.

As vantagens de promover este tipo de soluções são:

- ❖ Partilhar custos gastos com combustível;
- ❖ Diminuir as emissões de CO2 através da redução de viaturas na estrada;
- ❖ Facilidade de acesso a pessoas que não teriam outra alternativa;
- ❖ Promoção da Solidariedade e do espírito de Comunidade.

A maioria destes sistemas dependem da organização das boleias em aplicações ou plataformas digitais, que conectam o motorista com o passageiro. No contexto das AHP, o depender exclusivamente da tecnologia pode não ser o ideal, devido à idade dos potenciais utilizadores e aos hábitos enraizados. Assim, poderá pensar-se em ter um local onde as pessoas possam combinar as boleias, como o café central ou o posto de turismo.

Estas redes podem também ser formalizadas ou apoiadas por estruturas comunitárias, através de voluntariado, para aumentar sua eficácia e alcance, sejam com habitantes da própria aldeia ou de aldeias próximas. Nesse caso a organização das boleias teria de ser através de plataforma digital e poderia existir um incentivo fiscal para esses motoristas.

O transporte comunitário proporciona soluções flexíveis e acessíveis lideradas pela comunidade em resposta às necessidades de transporte locais não satisfeitas e representa muitas vezes o único meio de transporte para muitas pessoas vulneráveis e isoladas, muitas vezes pessoas idosas ou pessoas com deficiência.

Alguns exemplos de projetos e iniciativas comunitárias de transporte deste tipo são:

- ❖ Voluntary car schemes: Um programa de voluntariado que oferece uma série de serviços de apoio prestados por membros de uma comunidade local às pessoas que vivem na sua área, entre eles transporte, compras, visitas, etc. O sistema funciona com voluntários que utilizam os seus próprios carros para fornecer o serviço de transporte.

- ❖ Urban / Rural Rides: Instituição de caridade, alimentada por voluntários, criada para dar resposta a uma necessidade cada vez maior em comunidades rurais, de transporte seguro, acessível e confiável. Oferecem serviços de transporte para idosos e famílias de baixa renda, especialmente em áreas onde o acesso ao transporte é limitado.
- ❖ RezoPouce: Um serviço organizado de boleias que abrange mais de 1800 localidades de França, cobrindo entre 10 a 20% de zona rural do país.

Estes tipos de soluções necessitam sempre de ser promovidas, de modo a chegar corretamente ao público. No contexto das AHP sugere-se a divulgação através das Juntas de Freguesia, nos locais comerciais e nas unidades de alojamento.

#### 1.4.

## Descarbonização dos transportes

A descarbonização dos transportes é uma componente essencial para a promoção de uma mobilidade sustentável, especialmente nas Aldeias Históricas de Portugal, onde a preservação do ambiente e a melhoria da qualidade de vida são prioridades. Neste contexto, é fundamental avaliar sinergias com as ações em curso no cluster das energias renováveis e nas comunidades de autoconsumo, como as de Sortelha, uma das aldeias que participa de um projeto piloto para criar uma comunidade energética.

A integração das estratégias de mobilidade sustentável com o projeto "*Rumo à Neutralidade Carbónica*" das Aldeias Históricas de Portugal representa uma abordagem holística e inovadora para o desenvolvimento sustentável da região. Este projeto, formalizado em março de 2023, visa tornar as 12 aldeias da rede no primeiro destino turístico carbono neutro de Portugal, alinhando-se com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e o Pacto Ecológico Europeu.

A implementação de soluções de mobilidade sustentável, como sistemas de transporte a pedido alimentados por energias renováveis, complementa perfeitamente os objetivos de neutralidade carbónica. Estas iniciativas não só contribuem para a redução das emissões de carbono, mas também promovem a eficiência energética e o desenvolvimento económico da região. O desafio reside em equilibrar estas inovações com a preservação da identidade patrimonial única de cada aldeia, criando um modelo de sustentabilidade que respeita e valoriza o património histórico e cultural.

1.4.1.

## Plano para uma rede de mobilidade elétrica nas AHP

A utilização de veículos elétricos, ainda que representando uma forma de transporte individual caracteriza-se pela ausência de emissões de CO<sub>2</sub>, pelo que a sua promoção é incontornável no âmbito de uma estratégia de mobilidade sustentável.

Um dos aspetos essenciais à promoção da mobilidade elétrica corresponde à criação de uma rede de abastecimento que permita ultrapassar um dos principais obstáculos usualmente apontados à massificação deste tipo de veículos. Ainda que futuramente este possa ser um problema ultrapassável, facto é que as restrições de autonomia usualmente apontadas funcionam como um fator dissuasor para o comum utilizador no momento da decisão da aquisição.

Além disso, no que toca à rede AHP, o facto de as aldeias se encontrarem distantes dos centros mais urbanos, onde usualmente estão instalados os postos de carregamento elétrico, dificulta a utilização deste tipo de viaturas.

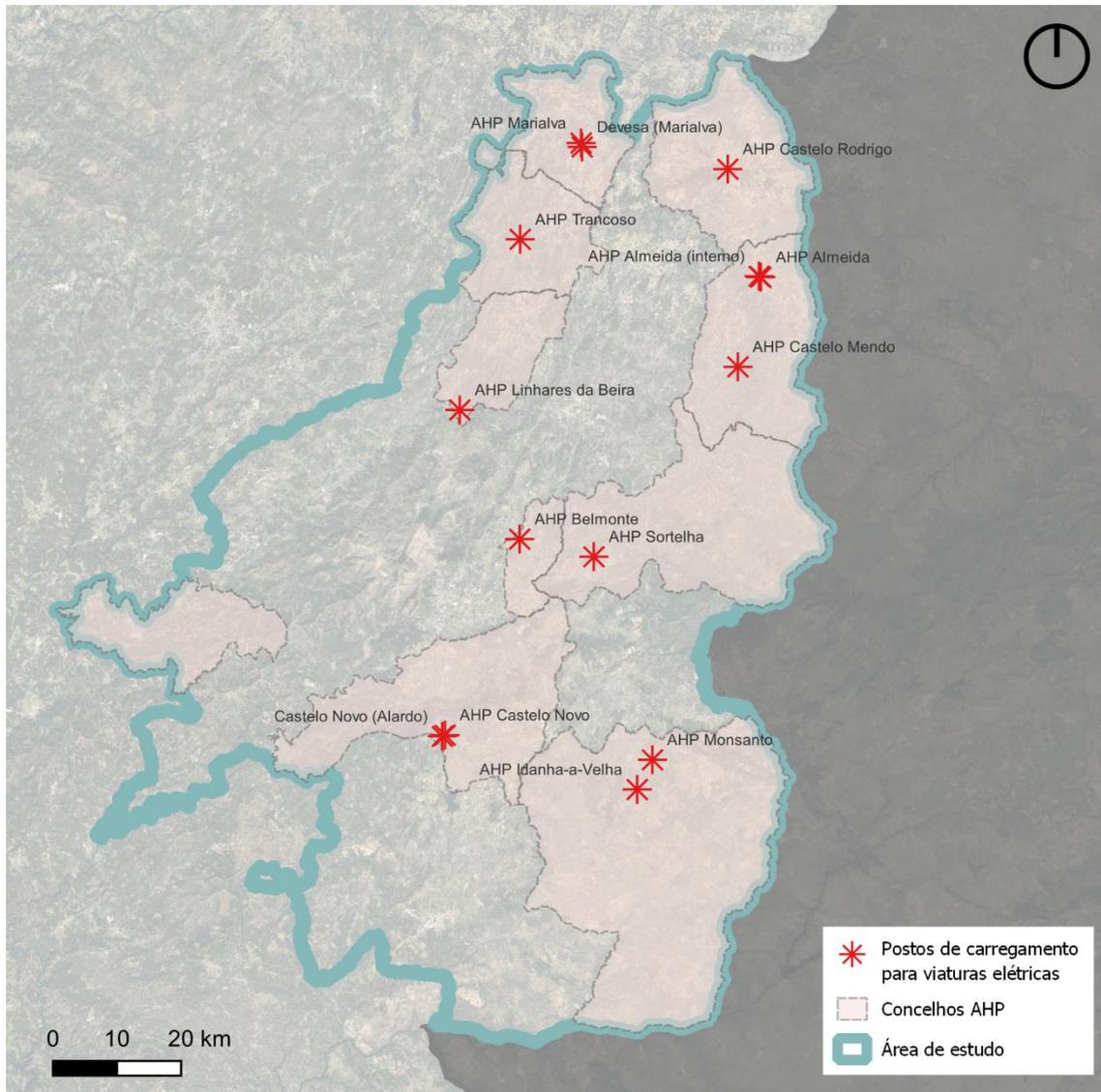
Neste âmbito, e em complemento da medida 1.3.2 que apostará em criação de uma rede carsharing nas 12 AHP com viaturas 100% elétricas, torna-se essencial **capacitar todas as AHP com postos de carregamento para viaturas elétricas.**

Estes postos deverão ser de carregamento rápido (potência entre 22 kW e 150 kW) ou ultrarrápido (potência igual ou superior a 150 kW), de modo a permitir o carregamento durante uma visita à aldeia. Ambos usam corrente contínua (DC). No entanto, os carregadores ultrarrápidos exigem uma infraestrutura elétrica mais robusta, podendo aumentar significativamente os custos de instalação. Além disso, nem todos os veículos elétricos podem aproveitar a potência máxima destes carregadores.

Também poderão ser considerados Postos de carregamento semirrápido, que se caracterizam por ter uma potência entre 7,4 kW e 22 kW, de forma a oferecer uma opção melhor que o normal, mas bem mais económica do que os postos rápidos.

A instalação terá sempre por base a Posto de Transformação público existente. A necessidade de instalação de PT deverá ser analisada.

Figura 1.26 – Localização dos Postos de carregamento para viaturas elétricas proposto para a Rede AHP



Os postos a instalar poderão ter utilização distinta e diferenciada, conforme se destinem a exclusivamente a residentes ou a visitantes.

Esta proposta aplica-se a todas as AHP da rede.

É de destacar que esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeias Histórica de Piódão.

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
-----	--------	-------------------------	-----------

AHP	Código	Proposta de intervenção	Descrição
Almeida	1.4.1/1	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Almeida	Instalação de postos, um no parque de estacionamento existente na Rua do Hospital Velho, no interior da AHP e outro junto aos lugares de estacionamento já existentes, junto ao PT, fora da área fortificada
Belmonte	1.4.1/2	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Belmonte	Instalação de postos rápidos no parque de estacionamento existente a sul da AHP.
Castelo Mendo	1.4.1/3	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Mendo	Instalação de postos no parque de estacionamento proposto na medida 1.1.4, junto ao PT
Castelo Novo	1.4.1/4	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Novo	Instalação de postos junto ao parque de estacionamento existente na entrada da AHP, no Largo Dom Manuel I e no parque de estacionamento do Alardo
Castelo Rodrigo	1.4.1/5	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Rodrigo	Instalação de postos no parque de estacionamento existente, e a ordenar no âmbito da medida 1.1.3, junto ao cemitério. Necessita aumento de potência.
Idanha-a-Velha	1.4.1/6	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Idanha-a-Velha	Instalação de postos na bolsa de estacionamento a criar no âmbito da medida 1.1.4, junto ao PT
Linhares da Beira	1.4.1/7	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Linhares da Beira	Instalação de postos junto aos lugares propostos junto ao PT existente
Marialva	1.4.1/8	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Marialva	Instalação de postos junto aos lugares de estacionamento a criar na via de acesso norte da AHP e na Devesa, junto ao edifício da Junta de Freguesia. Poderá necessitar de instalação de PTs.
Monsanto	1.4.1/9	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Monsanto	Instalação de postos junto aos lugares de estacionamento do Baluarte, junto ao PT existente
Sortelha	1.4.1/11	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Sortelha	Instalação de postos nos lugares de estacionamento existentes junto ao PT nas imediações da Porta Nova, a poente da AHP
Trancoso	1.4.1/12	Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Trancoso	Instalação de postos numa bolsa de estacionamento existente, junto ao PT, a norte da AHP

#### 1.4.2.

### Integração de frotas elétricas ou de outras fontes de emissões zero nos serviços de TCR

A integração de frotas elétricas ou de outras fontes de emissões zero nos serviços de TCR das AHP representa um passo importante na direção da mobilidade sustentável e da preservação do património histórico e ambiental da região. Esta iniciativa alinha-se perfeitamente com as

diretrizes europeias e nacionais para a redução de emissões e a promoção de transportes mais limpos, bem como com o projeto "*Rumo à Neutralidade Carbónica*"<sup>3</sup>.

A base legal para esta transição assenta em várias legislações e iniciativas europeias. O Pacto Ecológico Europeu<sup>4</sup>, lançado em 2019, estabelece a meta ambiciosa de neutralidade climática até 2050, incentivando fortemente a adoção de veículos de baixas e zero emissões. A Diretiva 2019/1161/UE reforça este compromisso, promovendo a aquisição de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. Adicionalmente, o Regulamento (UE) 2019/1242 estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO<sub>2</sub> para veículos pesados novos, impulsionando o desenvolvimento de tecnologias de baixas emissões aplicáveis a autocarros.

A implementação de transportes sustentáveis, também em áreas de baixa densidade, tem vindo a ganhar destaque em várias partes do mundo. Na região de Västra Götaland, em Ulricehamn, na Suécia, foi implementado um Transporte a pedido utilizando miniautocarros elétricos, para melhorar a mobilidade urbana, especialmente em áreas com lacunas na cobertura de transporte público tradicional. Este sistema flexível adapta-se às necessidades dos residentes locais, reduzindo a dependência de automóveis particulares, as emissões de gases poluentes e melhorando a acessibilidade em áreas de baixa densidade populacional.



FONTE: [www.ulricehamn.se](http://www.ulricehamn.se)



FONTE: [www.vastsverige.com](http://www.vastsverige.com)

<sup>3</sup> <https://comunidades.greenvolt.com/2023/03/21/energia-renovavel-aldeias-historicas-portugal/>

<sup>4</sup> <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/green-deal/>

O documento “Clean Bus Europe Platform Study Tour Gothenburg”<sup>5</sup> apresenta a estratégia da Västtrafik, empresa de transportes públicos da região Västra Götaland, na Suécia, para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub>. O objetivo principal é aumentar a participação de viagens sustentáveis na região, com marcos como acessibilidade geográfica, simplicidade, segurança, inclusão e baixo impacto ambiental. A Västtrafik destaca a importância da eletrificação dos autocarros como pilar fundamental da sua estratégia. A empresa implementou um processo de aquisição de autocarros elétricos, com cerca de 160 veículos adquiridos em 2020/2021 e planos para mais 250 em 2022/2023.

A Västtrafik reconhece a importância da colaboração com diversos stakeholders, incluindo operadores de transporte, autoridades políticas e a comunidade, para o sucesso da sua estratégia de mobilidade sustentável.

Na Escócia, a cidade de Aberdeen lançou a uma frota operacional de autocarros movidos a hidrogénio há alguns anos, marcando um avanço significativo na mobilidade urbana sustentável. Este projeto, com um investimento de £8,3 milhões, incluiu veículos com 60 lugares que reduzem significativamente as emissões de CO<sub>2</sub>. A iniciativa, apoiada pela Câmara Municipal, governo escocês e União Europeia, utilizou uma estação de produção e abastecimento de hidrogénio existente, permitindo reabastecimentos rápidos em menos de 10 minutos. Aberdeen planeou expandir a produção de hidrogénio verde, visando alcançar 3,5 toneladas diárias nos anos seguintes, demonstrando um forte compromisso com a transição para energias limpas no transporte público.



FONTE: <https://www.firstbus.co.uk/aberdeen/plan-journey/zero-emission-mission/hydrogen-buses>

---

<sup>5</sup> <https://cleanbusplatform.eu/storage/files/vastraffik-uitp-besok-14-april-2023.pdf>

A implementação de uma frota de autocarros movidos a hidrogénio apresenta-se como uma solução inovadora e alinhada com os objetivos de sustentabilidade. Esta tecnologia, já em desenvolvimento e aplicação em Portugal através da CaetanoBus, oferece vantagens significativas como a redução drástica das emissões de CO2, melhoria da qualidade do ar e promoção da imagem das AHP como um destino turístico sustentável e inovador.

O recente projeto da CaetanoBus na região do Médio Tejo, que envolve o fornecimento do autocarro H2.City Gold para uma rota de 200 km que liga seis cidades principais, demonstra a viabilidade e o potencial desta tecnologia em contextos regionais semelhantes à área de influência das AHP. Este projeto, inserido na iniciativa europeia Hy2Markets, evidencia como o hidrogénio pode ser uma solução de futuro.



FONTE: <https://caetanobus.pt>

O quadro a seguir apresenta uma análise concisa das vantagens e desvantagens desta tecnologia, fornecendo uma base para a avaliação da sua viabilidade no contexto regional em questão:

Vantagens	Desvantagens
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Emissões zero no ponto de uso (apenas vapor de água)</li> <li>▪ Rápido reabastecimento (comparável aos veículos a combustão)</li> <li>▪ Alta eficiência energética das células de combustível</li> <li>▪ Potencial para uso de energia renovável na produção de hidrogénio</li> <li>▪ Autonomia comparável aos veículos convencionais</li> <li>▪ Silencioso e suave na operação</li> <li>▪ Versatilidade (aplicável a diversos tipos de veículos)</li> <li>▪ Potencial para armazenamento de energia em larga escala</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Infraestrutura de abastecimento limitada</li> <li>▪ Custos elevados de produção e infraestrutura</li> <li>▪ Desafios no armazenamento e transporte do hidrogénio</li> <li>▪ Eficiência global do processo pode ser baixa</li> <li>▪ Tecnologia ainda em desenvolvimento</li> <li>▪ Custo inicial elevado dos veículos</li> <li>▪ Necessidade de manutenção especializada</li> <li>▪ Perceção pública sobre segurança ainda em evolução</li> </ul>

Estes casos oferecem valiosas lições para a implementação de transportes sustentáveis. A adaptação destas soluções ao contexto da área regional onde se insere a rede AHP requer uma abordagem cuidadosa e personalizada.

A implementação de um sistema de transporte a pedido, como o proposto na medida 1.2.1 *"Rede de Transporte a Pedido das AHP"*, pode ser uma solução eficaz para as AHP. Este sistema permite uma utilização mais eficiente dos recursos, adaptando-se às flutuações sazonais do turismo e às necessidades variáveis dos residentes. Além disso, a flexibilidade deste modelo pode ajudar a superar os desafios associados à baixa densidade populacional de muitas das aldeias. Essa proposta assenta na utilização de táxis para realização das viagens. Neste sentido, uma das imposições pode ser uma **transição progressiva para viaturas elétricas**.

A transição para uma frota de emissões zero na área de influência das AHP deve ser gradual e bem planeada. Inicialmente, podem ser implementados novos projetos-piloto numa ou duas aldeias, permitindo a avaliação e ajuste do sistema antes da sua expansão. Com base nas características únicas das AHP, incluindo a sua topografia desafiante e o estatuto de património classificado ou em vias de classificação, sugere-se considerar as seguintes propostas para a integração de frotas elétricas ou de outras fontes de emissões zero nos serviços de Transporte Coletivo Regular:

- ❖ Programa "Mobilidade a Pedido Verde": inspirado nos sistemas de transporte a pedido implementados na AHP de Linhares da Beira e como sugerido no subcapítulo 1.2.1, este programa utilizaria uma frota de veículos elétricos de pequeno e médio porte para oferecer o serviço flexível e personalizado proposto.
- ❖ Iniciativa "Hidrogénio Verde na rede AHP": seguindo o exemplo de Aberdeen, na Escócia, este projeto ambicioso exploraria a viabilidade de implementar veículos movidos a hidrogénio verde nas rotas de transporte público que servem as AHP. Numa fase inicial, seria desenvolvido um estudo de viabilidade para a produção local de hidrogénio verde, utilizando fontes de energia renovável disponíveis na região. Simultaneamente, seria analisada a possibilidade de integrar tecnologia CaetanoBus nos veículos, considerando a vasta experiência da empresa portuguesa no desenvolvimento de autocarros a hidrogénio. Confirmando-se a viabilidade do projeto, uma frota piloto de veículos a hidrogénio seria implementada para efetuar a ligação entre as Aldeias, as sedes de concelho e, eventualmente, a rede transfronteiriça.

A colaboração com entidades locais, nacionais e europeias será fundamental para garantir o financiamento e o apoio técnico necessários. Programas europeus de desenvolvimento sustentável e fundos destinados à transição energética poderiam ser fontes valiosas de recursos para este projeto ambicioso.

Ao implementar um sistema de transporte coletivo de emissões zero, a Rede AHP não só contribuirá significativamente para os objetivos de neutralidade carbónica, mas também reforçará a sua atratividade como destino turístico sustentável. Além disso, pode reforçar o seu posicionamento como destino “eco-friendly”, atraindo visitantes conscientes do ambiente.

1.4.3.

### Promover modos limpos e sustentáveis nas operações de logística

A expansão acelerada do e-commerce, impulsionada pela digitalização, tem transformado o setor logístico, exigindo soluções de transporte mais sustentáveis devido às pressões ambientais. Na Rede AHP, com vista a certificação destas aldeias, é necessário adotar medidas que promovam a descarbonização e regulem a circulação. Além disso, as atividades económicas locais, como artesanato e produtos regionais, também podem participar do comércio online, resultando no movimento de mercadorias dentro e fora das aldeias.

Várias cidades têm definido como objetivo estratégico a descarbonização nas próximas décadas, sendo a atividade de operação logística uma parcela relevante, que deve estar devidamente planeada e regulamentada.

Além das tradicionais operações de carga e descarga, que geralmente abastecem as cidades, as alterações dos hábitos de vida estão a ter implicações nas transações realizadas e consequentemente na logística associada.

É importante ainda referir a aceleração do ritmo de vida, baseada no desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, mesmo em locais onde a densidade populacional é baixa. A diversidade de serviços, a crescente procura e a variedade de locais de entrega, associados a expectativas cada vez mais exigentes do consumidor, faz com que seja difícil prever as necessidades reais associadas a este tipo de transporte e logística. Assim, torna-se essencial criar soluções de logística que permitam realizar estas operações de forma eficaz e

sustentável, de modo a se cumprirem os objetivos de descarbonização das cidades, em vez de os piorar.

Não existindo uma solução única para resolver todos os problemas da logística de entrega e distribuição de encomendas, o que deve ser promovido para a sua sustentabilidade, é a aplicação customizada de um conjunto conveniente de soluções que satisfaçam as necessidades específicas de cada local. Poderão estar enquadradas nas operações de logística para as AHP as seguintes medidas:

❖ Promover a utilização de veículos menos poluentes para a distribuição de mercadorias;

Incentivar a transição para veículos elétricos ou não poluentes nas operações logísticas. Na distribuição last-mile a opção poderá ser viaturas elétricas de pequenas dimensões ou por e-cargo bikes, permitindo uma maior flexibilidade na entrega e eficiência.

❖ Otimização de rotas de entrega através de IA;

Apresenta-se como uma estratégia eficaz para melhorar a eficiência operacional, reduzir custos e minimizar o tempo de entrega. Com base em dados históricos e atualizações contínuas, utilização de algoritmos avançados, rastreamento e atualizações em tempo real, previsões de procura, preferências do cliente e incorporação de critérios de sustentabilidade e segurança.

❖ Tecnologia de rastreamento em Tempo Real;

Desempenha um papel fundamental na modernização e otimização da cadeia de suprimentos, permitindo melhorias na eficiência operacional, redução de custos, uma visibilidade mais precisa e eficiente dos produtos em trânsito e maior satisfação do cliente.

❖ Criação de pontos de entrega e distribuição locais;

A implementação de **pontos de entrega e distribuição de encomendas** nas AHP surge como uma solução estratégica para melhorar a eficiência logística, reduzir o tráfego de viaturas de entrega nas aldeias e promover uma mobilidade mais sustentável. Esta medida visa, sobretudo, evitar que as viaturas de transporte de encomendas circulem indiscriminadamente pelas estreitas ruas das aldeias, preservando o ambiente histórico e minimizando o impacto ambiental.

Uma das soluções propostas é a utilização dos **postos de turismo como centros de receção e distribuição de encomendas**. Estes locais, já existentes nas aldeias, poderiam funcionar como pontos centrais onde as encomendas, especialmente as de carácter particular, seriam recebidas e armazenadas temporariamente. Posteriormente, a distribuição das encomendas poderia ser feita através de veículos elétricos (medida 1.3.3) ou bicicleta, minimizando as emissões de gases poluentes, ou, alternativamente, os habitantes poderiam recolher as suas encomendas diretamente no posto de turismo. Esta abordagem não só reduziria o número de veículos de entrega a circular, como também contribuiria para a promoção de práticas mais ecológicas e sustentáveis.

Para garantir a viabilidade desta solução, é essencial avaliar a capacidade e a disponibilidade dos postos de turismo em integrar este serviço adicional. A aceitação por parte destes agentes locais será determinante para o sucesso da iniciativa. Além disso, será necessário identificar em quais aldeias esta medida faz mais sentido, levando em consideração o volume de encomendas, a infraestrutura existente e as necessidades da população.

Uma segunda opção, mais de âmbito municipal, seria a instalação de cacifos em pontos estratégicos (normalmente locais de passagem como interfaces de transportes), onde é possível entregar e recolher as encomendas.

A criação destes pontos de entrega e a utilização de veículos elétricos para a distribuição representam um passo importante no sentido de uma mobilidade mais sustentável, alinhada com os objetivos de preservação ambiental e patrimonial das Aldeias Históricas de Portugal.

#### ❖ Restrição e controlo das cargas e descargas;

A Itália tem implementado **iniciativas inovadoras de coleta de resíduos "porta a porta"** utilizando veículos elétricos pequenos como forma de incentivar a reciclagem e promover práticas mais sustentáveis. Esse tipo de coleta é parte de um esforço mais amplo para reduzir as emissões de carbono e aumentar a eficiência na gestão de resíduos urbanos e rurais. Foi referido pelo município do Fundão, a intenção de avançar com um projeto piloto deste tipo na AHP de Castelo Novo. Podem destacar-se as seguintes características principais:

- Veículos elétricos pequenos: a coleta seria feita com veículos elétricos de pequeno porte, que são mais adequados para circular em áreas urbanas densas e em regiões históricas com ruas estreitas. O uso de veículos elétricos não apenas diminui as emissões de gases poluentes, mas também contribui para uma menor poluição sonora, o que é importante em áreas urbanas e históricas.
- Sistema "porta a porta": os resíduos são recolhidos diretamente nas casas dos moradores, o que facilita a separação e reciclagem dos materiais. Esse sistema é mais eficiente e personalizado em comparação com os métodos tradicionais de coleta em pontos centralizados.
- Balde com código de barras: cada residência receberia baldes ou contentores equipados com um código de barras. Esse código seria lido pelos funcionários da coleta para validar a recolha e garantir que o lixo está devidamente diferenciado. Esse sistema de rastreamento permite maior controle e monitoramento das taxas de reciclagem, além de possibilitar a aplicação de incentivos ou penalidades com base na participação dos moradores.

As imagens seguintes ilustram um exemplo de veículo desenvolvido pela ALKÈ: uma versão das viaturas elétricas ATX, equipada com reservatório para a operação de recolha de lixo, similar ao que poderia ser utilizado inicialmente no projeto piloto na aldeia de Castelo Novo. Esse modelo é ideal para um sistema de coleta "porta a porta".



FONTE: [www.alke.pt](http://www.alke.pt)

No que tange às operações logísticas convencionais, os municípios enfrentam atualmente uma crescente pressão para reduzir o impacto ambiental em linha com as exigências globais de sustentabilidade e eficiência no uso dos recursos. Esta tendência é particularmente relevante no contexto das AHP, onde a preservação do ambiente natural e patrimonial é uma prioridade. As empresas que operam neste território devem adaptar-se a novas exigências, promovendo soluções de transporte que reduzam a pegada ecológica e contribuam para a descarbonização das suas atividades.

No cenário das AHP, os serviços de logística já recorrem frequentemente a viaturas ligeiras, adequadas às características dos centros históricos, onde a circulação de veículos de grande porte é limitada. Contudo, a regulação da circulação dentro das aldeias e a necessidade de minimizar as emissões de carbono exigem a implementação de novas medidas que incentivem o uso de modos de transporte ainda mais limpos e sustentáveis:

❖ Veículos elétricos ou movidos a energias alternativas nas operações de carga e descarga;

A utilização de veículos elétricos ou movidos a energias alternativas, como o hidrogénio, para as operações de carga e descarga, seria uma das ações recomendadas. Estes veículos, além de reduzirem as emissões de gases com efeito de estufa, operariam de forma mais silenciosa, o que seria particularmente importante para a preservação do ambiente tranquilo das aldeias.

❖ Otimização da logística;

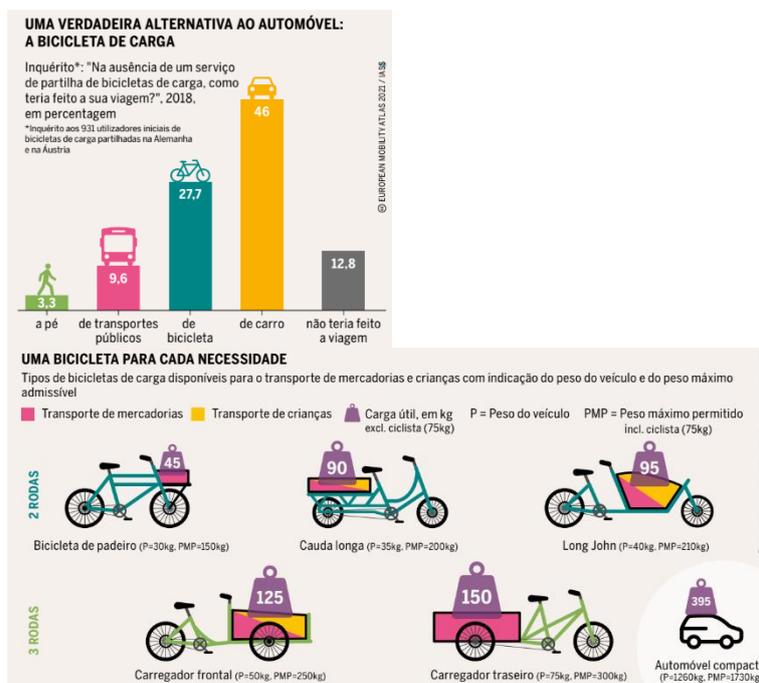
A implementação de soluções de logística partilhada, que permitissem a coordenação das operações de várias empresas, seria uma medida eficaz para reduzir o tráfego de veículos e, conseqüentemente, as emissões associadas. A criação de pontos de consolidação de mercadorias a nível municipal, onde as cargas pudessem ser transferidas para veículos de menor porte e sustentáveis, seria outra estratégia a considerar.

❖ Sensibilização e o envolvimento das empresas locais;

A sensibilização e o envolvimento das empresas locais são elementos cruciais para a implementação de práticas logísticas sustentáveis. A conscientização deve ser promovida por meio de campanhas que demonstrem os benefícios ambientais e económicos dessas práticas, mostrando que a sustentabilidade não é apenas uma obrigação, mas uma oportunidade para melhorar a eficiência operacional e reduzir custos a longo prazo. A adoção de soluções como veículos elétricos, logística partilhada e otimização de rotas pode não só reduzir as emissões de carbono, mas também aumentar a competitividade das empresas.

O projeto do mini-hub Colibri, em Montreal, oferece um modelo inspirador para as AHP na busca por uma logística mais sustentável. Foram implementados sistemas de entrega descarbonizados utilizando bicicletas e pequenos veículos elétricos nos trechos last-mile.

As imagens a seguir ilustram dados sobre como as bicicletas de carga desempenham um papel importante para evitar o transporte motorizado de mercadorias. As e-cargo bikes atuais, especialmente as equipadas com assistência elétrica, permitem transportar de 40 a 250 kg. Do ponto de vista legal, essas bicicletas continuam a ser classificadas como bicicletas em toda a UE, desde que a assistência elétrica seja desativada a 25 km/h, que a potência máxima seja de 250 watts e que respeitem os limites de dimensões e peso estabelecidos pelos códigos de trânsito nacionais. A oferta de bicicletas de carga tem-se diversificado, com modelos de duas, três e até quatro rodas, voltados tanto para uso pessoal quanto comercial.



FONTE: Atlas Europeu da Mobilidade, 2021

A cidade de Londres introduziu uma zona de ultra-baixas emissões (ULEZ), onde apenas veículos que atendem aos rigorosos padrões de emissões podem circular livremente. Além disso, o uso de e-cargo bikes e veículos elétricos para entregas last-mile tem crescido significativamente, especialmente em áreas históricas e de grande valor patrimonial.

Como sugestão de solução para as AHP, poderia pensar-se na implementação de uma logística verde, inspirada no modelo da Zhero<sup>6</sup>. A proposta seria construir uma frota sustentável desde o início, com foco em emissões zero e eficiência energética, alinhada às metas ambientais de longo prazo. Isso permitiria às AHP não só atender às exigências por soluções mais limpas e eficientes, mas também se posicionar como líder em responsabilidade social e ambiental no setor, garantindo um serviço de alta qualidade sem comprometer o meio ambiente.



FONTE: [www.zhero.app](http://www.zhero.app)

Esses exemplos demonstram que a implementação de modos limpos e sustentáveis nas operações logísticas não só é possível, como também traz benefícios significativos para a preservação do ambiente e do património histórico. As Rede AHP poderia adotar abordagens semelhantes, adaptando-as às suas necessidades específicas e à sua realidade local.

1.4.4.

## Implementação de zonas de emissões reduzidas

A implementação de zonas de emissões reduzidas poderá surgir no seguimento da medida 1.1.1 proposta.

---

<sup>6</sup> <https://www.zhero.app/about>

O estudo "The development trends of low- and zero-emission zones in Europe"<sup>7</sup>, no âmbito do "Campanha Cidades Limpas" (Clean Cities Campaign), publicado em 2022, evidencia a crescente implementação de Zonas Emissões Reduzidas (ZER) e Zonas de Emissões Zero (ZEZ) na Europa. O estudo demonstra que estas zonas são ferramentas essenciais para alcançar a neutralidade carbónica nas cidades, reduzir a poluição atmosférica e melhorar a qualidade de vida dos cidadãos.

O estudo destaca a crescente implementação de Zonas de Baixas Emissões como uma estratégia para combater a poluição do ar e atingir metas climáticas. Para as Aldeias Históricas de Portugal, a criação de Zonas de Emissões Reduzidas (ZER), em linha com essa tendência europeia, é crucial.

Um estudo da Câmara Municipal de Lisboa, realizado em 2020, para Zona de Emissões Reduzidas Avenidas - Baixa - Chiado, apresentou exemplos práticos de implementação de Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) nas cidades de Barcelona e Oslo, com abordagens distintas adaptáveis às AHP.

No início de 2020, Barcelona implementou a Zona de Baixas Emissões (ZBE) para combater a poluição atmosférica que causou 350 mortes em 2018. A ZBE, ativa em dias úteis entre 7h e 20h, abrange 95 km<sup>2</sup>, incluindo a cidade de Barcelona e municípios vizinhos. A medida restringe a circulação de cerca de 50 000 veículos altamente poluentes, como carros a gasolina anteriores a 2000 e veículos a diesel anteriores a 2005, e resultou numa redução de 15% nas emissões de NO<sup>2</sup>.

A ZBE de Barcelona prevê exceções para situações específicas, como famílias de baixa renda, pessoas com mobilidade reduzida e serviços essenciais. Veículos não certificados podem obter autorização especial para circular por um dia, até dez vezes por ano, mediante pagamento. Táxis, TVDE e veículos pesados estão sujeitos à ZBE, mas estes últimos tiveram um ano de adaptação. As multas por infração variam conforme a idade e o nível de emissões do veículo.

---

<sup>7</sup> <https://cleancitiescampaign.org/wp-content/uploads/2022/07/The-development-trends-of-low-emission-and-zero-emission-zones-in-Europe-1.pdf>

Oslo, por sua vez, tem implementado, desde 1990, um conjunto de medidas para reduzir o tráfego motorizado no centro da cidade, culminando num compromisso em 2015 para banir completamente os carros. A estratégia inclui a eliminação gradual de estacionamento, a construção de ciclovias, incentivos à aquisição de bicicletas (elétricas e de carga), melhoria do transporte público e a aplicação de portagens urbanas desde 1990.

Com base nessas informações, referem-se possíveis medidas para as AHP:

❖ Implementação de ZER nas AHP

As AHP, dada a sua dimensão e características únicas, representam um contexto ideal para a implementação de ZER, restringindo o acesso a veículos poluentes e privilegiando modos de transporte sustentáveis.

❖ Restrição gradual do acesso a veículos poluentes

Implementar uma estratégia faseada para a restrição de veículos poluentes nas ZER. A primeira fase poderia incluir a proibição de circulação de veículos a gasóleo mais antigos, seguida da restrição gradual de veículos a gasolina e, por fim, a implementação total da ZER, permitindo apenas a circulação de veículos elétricos ou de emissões muito baixas.

❖ Incentivos à utilização de veículos elétricos

Para além das restrições, é crucial implementar um conjunto de incentivos à utilização de veículos elétricos nas AHP. Destacam-se as medidas 1.3.3 e 1.4.1.

❖ Criação de um sistema de transportes públicos eficientes e flexíveis

A implementação de ZER deve ser acompanhada pelo desenvolvimento de um sistema de transportes públicos atrativo, eficiente e flexível, que responda às necessidades de residentes e visitantes. Neste âmbito destaca-se a medida 1.2.1 proposta.

❖ Envolvimento da comunidade

O sucesso da implementação de ZER depende do envolvimento ativo da comunidade local. É fundamental promover ações de sensibilização e comunicação para informar os residentes, comerciantes e visitantes sobre os benefícios das ZER, as restrições de acesso e as alternativas de transporte disponíveis. A participação pública é crucial para garantir a aceitação e o apoio da comunidade a estas medidas.

Em conclusão, a implementação de Zonas de Emissões Reduzidas (ZER) eficazes é crucial para que Portugal, e em particular as AHP, atinjam os seus objetivos de sustentabilidade e de preservação do património.



Além das ZER, vale destacar que as **Zonas de Tráfego Limitado (ZTL)**, presentes em cidades como Florença, Pisa e Roma, oferecem um modelo eficaz para a implementação de Zonas de Emissões Reduzidas (ZER). Embora o foco das ZTLs italianas seja a restrição geral do tráfego em áreas centrais, muitas das suas características são aplicáveis às ZER, que visam especificamente a redução da poluição proveniente de veículos. Em suma, as ZTLs, embora com um objetivo mais amplo, demonstram a eficácia de medidas de restrição de tráfego em áreas sensíveis. Adaptando as suas características e focando na redução de emissões, as AHP podem implementar ZER eficazes, em complemento à medida 1.1.1. proposta, preservando o seu património e proporcionando um ambiente mais saudável.

1.5.

## Mobilidade como experiência turística

1.5.1.

### Rede de percursos cicláveis na área de influência da Rede AHP

Uma das principais barreiras à adoção da bicicleta nas deslocações quer diárias, quer ocasionais (turísticas), são questões relacionadas com a segurança e o conforto. A criação de percursos cicláveis apresenta-se por isso como uma das medidas mais importantes para a promoção do uso da bicicleta como modo de transporte competitivo e viável.

No caso da área de influência da rede das AHP, verifica-se a existência de dois percursos cicláveis distintos: a GR22 e a Rede de Percursos Cicláveis das Aldeias Históricas de Portugal.

A GR22, que liga as 12 Aldeias Históricas de Portugal por etapas, num percurso circular de cerca de 600km, é mais vocacionado para trekking (caminhada de longa distância), tendo também uma componente de ciclismo de montanha (BTT). Esta rede, dividida em 13 setores, é pensada para quem deseja realizar atividade física intensa, explorando paisagens naturais, culturais e históricas ao longo das aldeias.

A Rede de Percursos Cicláveis das Aldeias Históricas de Portugal, tal como o nome sugere, é uma rede de trilhos cicláveis que conecta cada aldeia histórica à sua envolvente natural, e, sempre que possível, a outras aldeias históricas próximas. Cada aldeia dispõe de percursos próprios, organizados em quatro níveis de dificuldade: fácil, médio, difícil e muito difícil. Esta rede abrange aproximadamente 3.500 km, distribuídos por 46 percursos, proporcionando uma experiência de descoberta das paisagens e da cultura únicas de cada aldeia.

Com a presença destas duas redes de percursos, considera-se que as Aldeias Históricas de Portugal estão bem servidas em termos de percursos cicláveis, especialmente tendo em conta as características geomorfológicas da região. Deste modo, não se verifica a necessidade de novas propostas neste âmbito.

#### 1.5.2.

### Implantação de pontos de estacionamento para bicicletas na Rede AHP

A existência de uma rede de percursos cicláveis na área de influência da Rede AHP tem de ser complementada com a instalação de uma rede de estacionamento para bicicletas, fundamental para garantir o sucesso das medidas com vista ao incremento de deslocações neste modo.

Os pontos de estacionamento a criar deverão estar bem distribuídos em locais com acesso facilitado à rede de percursos cicláveis, principalmente junto aos principais geradores de viagens e pontos importantes como equipamentos coletivos, áreas de lazer, serviços e comércio, interfaces de transportes e pontos de interesse. Com uma boa rede de estacionamento de bicicletas pretende-se prevenir situações de roubo e vandalismo,

satisfazendo as necessidades da parcela da população que já usa a bicicleta nas suas deslocações, mas também encorajar mais pessoas a utilizar a bicicleta.

Assim como a implementação da rede de percursos cicláveis, sugere-se a **realização de um estudo para identificar os locais** mais adequados para a instalação de pontos de estacionamento para bicicletas. Esse estudo deverá também avaliar a capacidade necessária de cada ponto, compreendendo que o número de vagas deve ser ajustado conforme a procura estimada em cada área.

Dessa forma, as infraestruturas relacionadas ao estacionamento de bicicletas deverão ter as seguintes características:

- ❖ Localizar-se o mais perto possível do local de acesso ao destino que servem, de uma forma visível, acessível e conveniente;
- ❖ Devem localizar-se onde os utilizadores se sintam confortáveis e seguros em deixar as bicicletas. Devem também ser alvo de limpeza e manutenção frequentes;
- ❖ Bem desenhadas com locais de estacionamento adaptáveis a diferentes tipos e tamanhos de bicicletas. Devem ser espaçosas de modo a facilitar as operações de entrada e saída;
- ❖ Devem ter capacidade suficiente (cerca de 20% acima da procura máxima usual).

A escolha do local para a colocação de estacionamentos deve considerar o tipo de equipamento associado e o tipo de estacionamento a que se destina. Para estacionamentos ligados a atividades de curta duração (como compras), a distância da entrada não deve exceder 25 metros. No caso de atividades de longa duração (como o uso de transporte coletivo), tolera-se uma distância máxima de 50 metros. Em qualquer situação, o estacionamento para bicicletas nunca deve ser instalado a uma distância maior da entrada do que o estacionamento automóvel mais próximo (com exceção do estacionamento para pessoas com mobilidade reduzida).

Os suportes de estacionamento devem, preferencialmente, ser do tipo Sheffield ou "U" invertido, permitindo que a bicicleta fique presa em dois pontos, evitando-se ao máximo as soluções em que a bicicleta é fixada apenas pela roda.



Poderá optar-se, sempre que justificável, por abrigos fechados, tal como sugerido anteriormente para o serviço de bicicletas partilhadas (medida 1.3.1), que são tipos de estacionamento que ocupam mais espaço, tendo maior impacte visual, mas mais seguros e mais requisitados quando se trata de estadias mais longas ou em locais mais remotos.

Tendo em conta todos os pontos turísticos, interfaces, serviços públicos, estabelecimentos de saúde e ensino relevantes, e ainda polos de comércio relevantes, estimam-se ser necessários pelo menos cerca de 280 estacionamentos por toda a área de influência das AHP, reconhecendo que serão necessários mais, consoante a rede ciclável delimitada.

Esta proposta será faseada, sugerindo-se a instalação, numa 1ª fase, de um total de 65 parqueamentos nas AHP, nas respetivas sedes de concelho e em interfaces de transporte relevantes, cada um com pelo menos 3 suportes (6 lugares). Na 2ª fase deverão ser instalados parqueamentos nos restantes locais estratégicos identificados.

1.5.3.

### Correção de discontinuidades em passeios

Um dos problemas verificados na AHP Belmonte prende-se com a falta de corredores pedonais contínuos que permitam aos peões circularem de forma cómoda e segura. Este facto é dissuasor, levando muitas pessoas a optar por outro modo em vez de se deslocar a pé.

Os problemas verificados são de diversa ordem, destacando-se:

- ❖ Passeios com interrupções em determinados trechos;
- ❖ Ausência de passeio;
- ❖ Passeios subdimensionados;

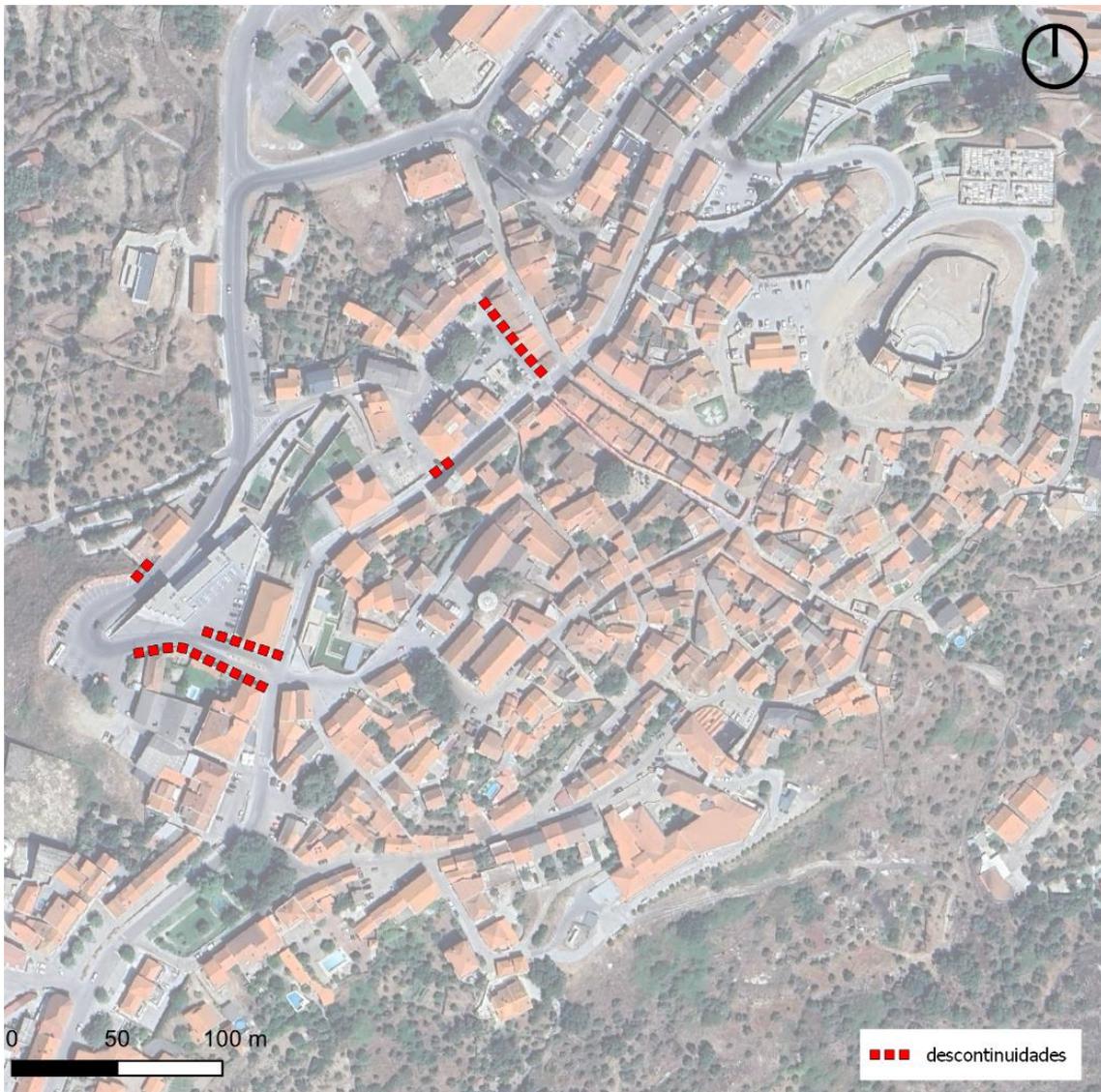
- ❖ Passeios não rebaixados nos atravessamentos pedonais;
- ❖ Falta de passadeiras.

Assim, torna-se necessário corrigir discontinuidades em alguns pontos dos corredores pedonais mais relevantes, de modo a melhorar as condições de circulação pedonal a todos os cidadãos, garantindo uma melhor partilha do espaço viário.

Sugere-se assim, que seja realizado um levantamento mais pormenorizado destes casos, de modo a identificar as reais necessidades de intervenção, com vista à sua resolução imediata ou à elaboração de futuros projetos de requalificação.

Identificam-se na figura seguinte os locais sinalizados durante a visita técnica e particularmente referidos pelo município.

Figura 1.27 –Descontinuidades identificadas na AHP Belmonte



No Largo Bombeiros Voluntários identifica-se descontinuidade em ambos os sentidos. Do lado norte, de acesso à loja do cidadão de Belmonte, identifica-se um passeio demasiado estreito, incapaz de servir uma cadeira de rodas por exemplo. Além disso, termina sem rampa, em cima do estacionamento e com um obstáculo no caminho. Neste local deveria ser alargado o passeio, dar-lhe continuidade até à entrada do estacionamento da loja do cidadão, implicando a eliminação de 3 lugares de estacionamento atualmente aqui existentes.



Do lado sul, identifica-se também um passeio estreito com obstáculos, não permitindo também o acesso a cadeira de rodas. Também aqui o passeio termina sem rampa, em cima de um local de estacionamento. Já na descida para o local onde estacionam os autocarros de turismo não existe sequer berma para circular, sendo um trajeto desconfortável e perigoso para os peões. Além disso, neste local, conforme se observa na figura seguinte, existe uma paragem de autocarro. A solução aqui passa por alargar o passeio e dar-lhe continuidade até à bolsa de estacionamento. Para uma correta requalificação deste trecho poderá ser necessário recorrer-se a expropriações. Após a requalificação em ambos os lados, deverá considerar-se a implementação de uma passadeira.



Outro local identificado como problemático é o acesso ao Museu do Azeite. Propõe-se criar, pelo menos, acesso desde o passeio existente, para dentro do espaço do museu através de escadas e rampa e ter acesso ao museu por aí. A construção de passeio em frente ao museu é impossibilitada por falta de espaço, sendo que apenas poderia ser considerado com uma reformulação profunda da rua neste local.



Outro local onde é pode ser necessário intervir é no lado norte do Largo Dr. António José de Almeida. Aqui existe um passeio estreito, em mau estado de conservação, com uma descontinuidade a meio e sem continuidade até ao cruzamento com a Rua Pedro Álvares Cabral. Propõe-se assim a construção de um novo passeio neste local.



Outro dos pontos referidos foi a falta de rampas nos passeios, no atravessamento a nascente do edifício da câmara municipal, na Rua Pedro Álvares Cabral. Propõe-se a construção de rampas nestes dois passeios.



Na continuidade da Rua Pedro Álvares Cabral, para nascente, identificam-se passeios muito estreitos e não rebaixados.

Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património.

1.5.4.

## Melhorias de acesso e sinalética

Uma das situações identificada na AHP do Piódão refere-se à necessidade de melhoria do acesso ao *photopoint* existente na aldeia, bem como da respetiva sinalética direcional. É de ressaltar que este local é alvo de muitas visitas por parte de visitantes para tirar fotografias.

Figura 1.28 – *Photopoint* existente na AHP Piódão e respetivo acesso



A melhoria deste acesso enquadra-se na melhoria de um percurso pedestre existente (PR3-AGN) no troço entre o Inatel e o acesso poente da AHP, onde se propõe a construção de uma bolsa de estacionamento. Este percurso passa pela antiga escola, pela Capela da Senhora do Bom Parto e junto ao photopoint. Tem já sinalética e equipamentos de apoio (banco e caixote).



A intervenção deverá permitir tornar este caminho pedonal mais acessível a todos, através do reperfilamento e regularização do mesmo, mantendo a sua natureza.

A sinalética deverá ser melhorada, tendo por base o tipo de sinalética usualmente utilizada em percursos pedestres, com marcas e códigos internacionalmente conhecidos e aceites. Deverá recorrer-se a placas direcionais, painéis informativos e totem a localizar nos cruzamentos ao longo do percurso, bem como na Rua Cónego Manuel Fernandes Nogueira.



1.5.5.

### Propostas para a integração do transporte público na experiência turística

Em complemento a medida 1.3.2, onde a implementação do carsharing sugere a integração com o turismo, propõe-se que esta seja uma parte crucial do modelo de negócio, impulsionando um turismo mais sustentável e acessível. A ideia é que os veículos elétricos se tornem uma extensão da experiência turística, permitindo aos visitantes explorarem a região onde se inserem as AHP de forma independente, mas ecologicamente correta. Além disso, essa medida contribuirá para promover estes destinos como locais que valorizam a preservação do património histórico e ambiental.

Turismo e transporte são indissociáveis. Para viajar, o turista precisa de boas formas de se deslocar, tanto entre destinos como dentro das localidades. A experiência com as vias urbanas, a sinalização, a segurança e até o atendimento na compra de bilhetes influencia a visão do viajante sobre os destinos.

Os próprios meios de transporte podem transformar-se em atrações turísticas, seja pela sua infraestrutura, pela qualidade dos serviços oferecidos ou pelo conteúdo turístico agregado. Os

elétricos de Lisboa, o Funicular dos Guindais no Porto e os tradicionais barcos rabelos que cruzam o Rio Douro são exemplos dessa possibilidade.

A mobilidade urbana tem um papel imprescindível no turismo. A falta de integração do sistema de transportes públicos pode inviabilizar uma viagem. O transporte público deve oferecer ligação entre as áreas de destino e de origem, como unidades hoteleiras, terminais rodoviários, estações ferroviárias e aeroportos. A integração entre modos também é essencial para que a mobilidade urbana tenha um papel facilitador para o turismo.

De um modo geral, quando os serviços de transporte público são eficientes para os moradores, também são adequados para a experiência dos visitantes. Ainda assim, a mobilidade urbana dos turistas merece atenção especial. A atividade turística não depende apenas de recursos naturais e culturais, mas também de ações de planeamento e gestão que devem incorporar medidas estruturadoras de mobilidade urbana para aumentar a acessibilidade e a atratividade dos pontos de interesse.

A **criação de corredores turísticos**, como por exemplo, rotas de autocarro que conectam as Aldeias Históricas de Portugal com horários regulares e adaptados às necessidades dos visitantes, é um exemplo de abordagem sistémica nesse sentido. A instalação dessas estruturas deve considerar a preservação das paisagens urbanas e naturais como geradoras de valorização dos destinos turísticos, de modo a proporcionar a perceção de uma identidade do local visitado.

As AHP apresentam um potencial turístico ímpar, contudo, a integração do transporte público na experiência turística ainda carece de desenvolvimento. A criação de um sistema de transporte público eficiente, atrativo e adaptado às necessidades dos visitantes, como serviços de **ligação às aldeias próximas** (medida 1.2.1) e a implementação de **sistemas de bicicletas partilhadas** (medida 1.3.1), é crucial para o desenvolvimento turístico sustentável das AHP.

Inspirada no projeto LIMA (Lindholmen Integrated Mobility Arena)<sup>8</sup> da Drive Sweden, em Gotemburgo, Suécia, iniciado em 2018, na qual 19 parceiros desenvolveram uma solução MaaS (Mobility as a Service) onde um serviço digital oferece diversas alternativas de viagem,

---

<sup>8</sup> Para entender melhor o projeto LIMA, sugere-se conhecer os detalhes em: <https://www.drivesweden.net/en/lima>

esta rede conectaria os principais pontos de interesse turístico através de um sistema de transporte flexível a pedido e outros modos partilhados, como sugerido nas medidas 1.2.1, 1.3.1, 1.3.2, 1.3.4 e 1.3.5 . As vantagens desse sistema de transporte para os turistas são:

- ❖ Flexibilidade e conveniência: o sistema adaptar-se-ia às necessidades dos turistas, oferecendo opções de transporte personalizadas e horários flexíveis.
- ❖ Cobertura abrangente: permitiria o acesso a locais de difícil acesso por transporte público convencional, incluindo aldeias mais isoladas e pontos de interesse turístico dispersos.
- ❖ Sustentabilidade: a otimização de rotas e a utilização de veículos elétricos ou de baixo consumo energético contribuiriam para a redução da pegada ecológica do turismo nas AHP.
- ❖ Integração com a oferta turística: a aplicação móvel poderia integrar informações sobre horários de atrações turísticas, eventos, restaurantes e alojamentos, proporcionando uma experiência turística completa.

A ideia do MaaS é oferecer uma combinação de diferentes serviços de mobilidade compartilhada que juntos possam substituir em maior medida o carro particular. Para que isto seja bem-sucedido, são necessários serviços de mobilidade partilhada atraentes. É também importante que os serviços partilhados se complementem e sejam facilmente acessíveis aos utilizadores.

Seguindo as lições aprendidas no projeto LIMA (medida 1.4.2), a criação de "**Mobility Hubs**", em locais estratégicos, como parques de estacionamento, entradas das aldeias e principais pontos de interesse turístico, funcionaria como interface entre diferentes modos de transporte.

Os "Mobility Hubs" seriam espaços acolhedores e funcionais, com painéis informativos digitais, sinalética clara e intuitiva, pontos de carregamento para veículos elétricos, estacionamento para bicicletas e serviços de apoio ao turista. Além da integração com a rede de transporte flexível a pedido, os "Mobility Hubs" poderiam oferecer serviços como *sharing* (medidas 1.3.1 e 1.3.2) e áreas de descanso. As vantagens desse sistema de transporte para os turistas são:

- ❖ Melhoria da experiência turística: os "Mobility Hubs" proporcionariam aos visitantes um ponto de referência centralizado para aceder a informações e serviços de mobilidade.

- ❖ Promoção da mobilidade sustentável: incentivaria a utilização de modos de transporte alternativos ao automóvel privado, contribuindo para a redução do tráfego e das emissões nas AHP.
- ❖ Criação de espaços públicos de qualidade: os "Mobility Hubs" seriam concebidos como espaços públicos atrativos e funcionais, sempre sem interferir com a imagem arquitetónica das AHP.

Além das sugestões acima, a **Grande Rota 22** é já uma rota turística que combina modos ativos de transporte, como a bicicleta e o pedonal e explora a riqueza patrimonial, natural e cultural das AHP.

A integração do transporte na experiência turística é fundamental para o desenvolvimento turístico sustentável das AHP. A implementação das propostas referidas contribuirá para melhorar a acessibilidade, a mobilidade e a experiência dos visitantes, promovendo o crescimento económico e a preservação do património destas aldeias únicas.

1.6.

## Telemática

A telemática associada aos transportes refere-se à aplicação de tecnologias de telecomunicação e informática no apoio à gestão e operação do sistema de transportes, com vista a otimizar a sua eficiência, ter uma gestão mais inteligente e garantir a segurança das operações. É uma área que tem revolucionado o modo de interação entre a infraestrutura, os veículos e os utilizadores.

1.6.1.

### Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões nas AHP

Uma das intenções para a gestão do espaço público na Rede AHP consiste em conseguir contabilizar os fluxos de veículos e peões que circulam nas áreas classificadas ou em vias de classificação das AHP.

A informação recolhida terá como objetivo:

- ❖ a contabilização de pessoas no interior das AHP;
- ❖ a monitorização do tráfego de entrada e saída;
- ❖ a ocupação de determinados locais como pontos turísticos nas aldeias.

Os dados são recolhidos em tempo real e utilizados na gestão da mobilidade de visitantes da Rede AHP, com vista a ajustar o fluxo de pessoas e criar estratégias de gestão para melhorar a experiência dos visitantes e minimizar congestionamentos nas áreas mais populares.

Será feita uma análise da capacidade de cada Aldeia Histórica, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação das AHP em tempo real, sugerindo alternativas menos congestionadas.

A capacidade limite de cada AHP deverá ser estimada tendo por base o seguinte.

	Indicadores	Como medir
Capacidade geral das AHP	Residentes (valor fixo) + Nº de visitantes admitidos	diferença entre entradas e saídas – medida pelos contadores a colocar nas entradas/saídas das AHP
Número máximo de pessoas nos locais de maior afluxo identificados	Nº máximo de pessoas por m <sup>2</sup>	Taxa de ocupação – medida pelos contadores de lotação a colocar nos locais de maior afluxo

Relativamente aos residentes, poderá considerar-se a contabilização feita em sede de Diagnóstico, mas sugere-se que estes valores sejam atualizados. Já o número de visitantes admitidos varia de aldeia para aldeia consoante a capacidade de cada uma. No quadro seguinte apresentam-se os valores de população residente em 2021 e o nº médio de visitantes por dia do mês mais fraco e do mês mais forte, segundo os dados dos postos de turismo das AHP. Estes valores são apenas indicativos do que se pode esperar em termos de visitantes. Destaca-se que uma vez que não foram fornecidos dados segundo o dia da semana, não foi possível diferenciar dia útil de fim-de-semana, sendo estes valores médios dos sete dias da semana.

AHP	Pop AHP 2021 (estimada pelas BGRIs)	Nº médio de visitantes esperados por dia (mín. – máx.)
Almeida	225	127 - 325

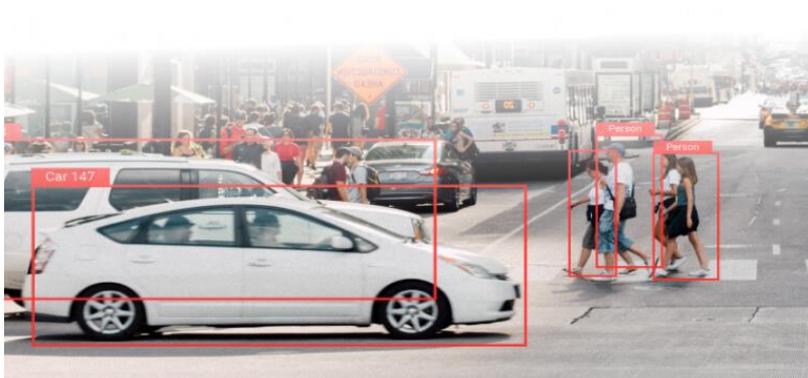
AHP	Pop AHP 2021 (estimada pelas BGRIs)	Nº médio de visitantes esperados por dia (mín. – máx.)
Belmonte	104	84 – 240
Castelo Mendo	31	3 – 45
Castelo Novo	88	4 – 68
Castelo Rodrigo	46	22 – 363
Idanha-a-Velha	48	5 – 60
Linhares da Beira	73	13 – 58
Marialva	26	16 – 125
Monsanto	98	4 – 34
Piódão	46	10 – 64
Sortelha	1	43 – 146
Trancoso	234	10 – 100

Relativamente à densidade, 0,5 a 1 pessoa por m<sup>2</sup> é considerado um nível confortável, 1 a 2 pessoas por m<sup>2</sup> é considerado uma densidade moderada e acima de 2 pessoas por m<sup>2</sup> pode considerar-se densidade elevada que pode gerar desconforto.

Assim, o número de visitantes a admitir, calculado para cada nível de ocupação, dependerá da capacidade da Aldeia, de onde se deverá retirar o número de residentes que se considera um valor fixo como estando sempre presente.

Podem sugerir-se 3 níveis de ocupação, consoante os limites dos indicadores definidos, e sinalizados na plataforma como verde (confortável), amarelo (moderado) ou vermelho (desconfortável).

Existem diversas opções no mercado para a contagem de fluxo de peões e viaturas. O mais comum é um sistema composto por câmaras que registam a passagem de pessoas por um ou vários acessos e fazem a contagem através de um software em tempo real.



Os equipamentos serão instalados em todas as AHP, conforme apresentado nas fichas respetivas das propostas.

1.6.2.

## Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada

Com as medidas de condicionamento de acesso às AHP (medida 1.1.1) e de criação de mais estacionamento exterior (medida 1.1.4) será de considerar o encaminhamento na chegada de visitantes, para os devidos locais de estacionamento, por forma prestar uma correta informação, evitar a circulação indevida e o congestionamento, em alguns casos. Associado à sinalização é necessário também proceder à contagem das viaturas estacionadas.

Deste modo, a implementação de um **Sistema de Sinalização Inteligente** é importante para melhorar a mobilidade e a experiência turística nas AHP. Ao fornecer informações em tempo real sobre a disponibilidade de vagas de estacionamento, tanto em painéis, como on-line, os visitantes podem planear melhor as suas viagens, evitando possíveis congestionamentos junto às entradas das AHP e minimizando o número de estacionamentos desordeiros ou abusivos.

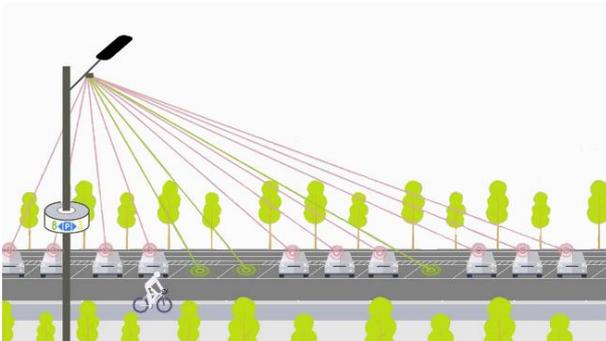
Será necessário identificar a **capacidade do estacionamento** externo, tanto em lugares como em bolsa/ parque, devendo contabilizar-se o total de lugares segundo a tipologia do lugar, o que irá permiti saber se os lugares para mobilidade condicionada e para carregamento elétrico estão disponíveis. O método de contagem da taxa de ocupação poderá divergir consoante a solução a aplicar em cada aldeia e deverá ser sempre validado tecnicamente.

Considerando-se fundamental a implementação deste sistema nas AHP, reconhecendo-se que para tal será necessário adaptar esse tipo de tecnologia ao contexto histórico onde será inserido, de modo a preservar o património cultural e arquitetónico, sem comprometer a estética das aldeias.

Uma das opções para **contabilização das viaturas** é a utilização de tecnologia com sensores de solo. Este tipo de sensores, instalados diretamente no pavimento, monitorizam a ocupação de vagas de forma discreta, sem causar impacto visual contrastante com a sua envolvente, fornecendo ao mesmo tempo dados em tempo real sobre a disponibilidade de lugares.

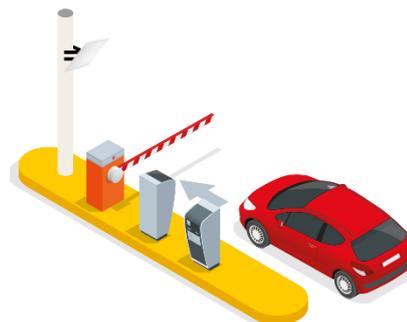


Outra opção é a instalação de um sensor, como o *Clevrciti Sensor*, que tem a capacidade de cobrir até 100 lugares de estacionamento, e tem a vantagem de poder ser instalado em infraestrutura pré-existente, como um candeeiro, ou a fachada de um prédio.



Em Belmonte, uma vez que o parque de estacionamento é de grandes dimensões, não é viável a contabilização da ocupação através de soluções como as anteriores. Desse modo, propõe-se que a contagem de entradas e saídas seja feita através de barreiras acionadas. O parque continua de uso gratuito.

Esses dispositivos contabilizam o número de entradas e saídas, de modo a contabilizar quantos veículos se encontram dentro do parque de estacionamento, indicando assim o número de vagas disponíveis.



Qualquer uma das opções anteriores só é viável em parques de estacionamento devidamente organizados, sendo necessário que todos os parques estejam estruturados de forma a permitir a implementação de qualquer sistema de gestão.

A opção por cada uma das soluções, sensor no solo ou câmara, dependeu da configuração do estacionamento e do entendimento da sua viabilidade. O quadro seguinte resume o que foi considerado em cada AHP.

AHP	Sensor no solo	Câmara do tipo Cleverciti Sensor	Barreira
Almeida	6	3	0
Belmonte	47	0	2
Castelo Mendo	4	1	0
Castelo Novo	13	1	0
Castelo Rodrigo	0	4	0
Idanha-a-Velha	22	1	0
Linhares da Beira	40	1	0
Marialva	20	2	0
Monsanto	0	0	0
Piódão	48	2	0
Sortelha	0	4	0
Trancoso	0	2	0

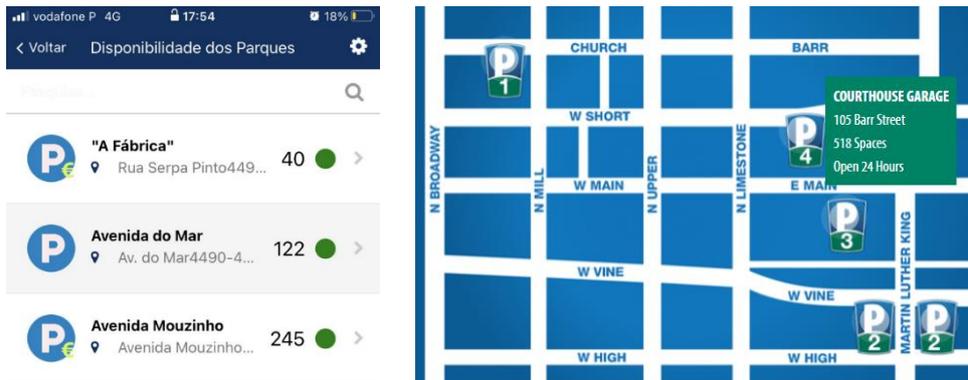
Para a transmissão da informação em tempo real sobre o estacionamento – número de lugares disponíveis e local – propõem-se duas medidas, complementares: a instalação de painéis informativos junto das vias de acesso das AHP e a disponibilização dessa mesma informação on-line.

A presença de **painéis informativos** sobre o número de lugares de estacionamento disponíveis apresenta-se como a melhor opção para evitar a circulação em locais onde se quer retirar visitantes. Assim, além de melhorarem a vida de quem habita nas AHP, ajuda a melhorar a experiência turística, oferecendo mais eficiência e conveniência.



Em complemento, deverá ser colocada sinalização de encaminhamento nos devidos locais de chegada, como rotundas, cruzamentos, bifurcações, por forma a conduzir devidamente os visitantes para os locais de estacionamento e assim evitar que andem a circular.

Como complemento aos painéis informativos, considera-se importante a **disponibilização dessa informação on-line**, através do site ou plataforma AHP, onde se poderá disponibilizar a informação sobre o número o estado da capacidade do estacionamento e o número de lugares disponíveis, e ainda a sua localização exata.



A aplicação de um sistema de sinalização Inteligente para a gestão do estacionamento nas AHP enfrenta desafios específicos. Um dos principais obstáculos é a infraestrutura limitada em muitas dessas áreas, que podem carecer de conectividade adequada para suportar tecnologias avançadas. Neste sentido ressalva-se a importância da medida 1.6.4, de melhoria da conectividade nas aldeias, sendo que poderá ter de ser alargada a estes locais.

Outro desafio prende-se com a introdução de tecnologias em locais com contextos históricos muito valorizados, como é o caso das AHP, em que a procura pela preservação e valorização limitam o tipo de soluções a adotar.

Cada uma das AHP tem as suas características específicas, sendo que cada uma terá a sua proposta de introdução deste tipo de sistemas.

Na AHP de Monsanto considera-se que este encaminhamento já está previsto, estando já instalados sensores e sinalização inteligente.

Na AHP Piódão o encaminhamento de viaturas, especialmente de pesados de passageiros, implica a adoção de várias medidas, tornando-se um exercício mais complexo. Na chegada por poente, e tendo por base a intenção de retirar autocarros da circulação junto à AHP, os quais são sempre obrigados a ir fazer a inversão junto à entrada, num local com pouco espaço e que muitas vezes implica um forte congestionamento da circulação, a única solução será impedir que estas viaturas desçam até à AHP, proporcionando um local onde podem parar, estacionar e inverter a marcha. Neste sentido, foi proposto, na medida 1.1.4, um parque de estacionamento no trajeto entre o Inatel e a AHP para o efeito, num local que não interfere com a vista da AHP. Deste modo, como complemento a esta medida, será necessário criar um **caminho pedonal** com cerca de 600 m, para aceder à AHP, desde o parque de estacionamento. Propõe-se a construção de um passadiço em madeira, podendo até servir de passeio turístico, com usufruto da paisagem e miradouro sobre a AHP. No entanto, este percurso pode não servir a todos, tanto pela extensão como pela inclinação. Assim, poderá ter de ser criado um serviço tipo *shuttle* para transporte de turistas, podendo ser limitado, em fase de teste, a pessoas com mobilidade mais condicionada. Este serviço não está orçamentado, devendo ser analisada a sua necessidade.

Na AHP Sortelha não é possível o acesso de viaturas pesadas até à AHP, pelo que os visitantes deverão ser largados e recolhidos num local definido na EM 542 e seguir para o local de estacionamento identificado. Deverá assim estar disponível um serviço de transfer dos visitantes desde esse local até à Porta da Vila em minibus, o qual poderá ser acionado mediante pedido.

1.6.3.

## Aplicação de sistemas inteligentes no apoio à gestão do estacionamento das AHP

O estacionamento desordenado e/ou abusivo não só compromete a acessibilidade e a circulação, mas também pode causar danos ao património cultural e arquitetónico. Soluções podem passar por um sistema de câmaras inteligente que permita monitorizar o tipo de ocupação do espaço público, alertando em tempo real as autoridades sobre irregularidades, sem a necessidade de estruturas físicas invasivas que destoe com a envolvente histórica.

A necessidade deste tipo de sistema também surge da crescente pressão turística sentida nas AHP, onde o espaço público disponível é limitado e importante para a vivência e convívio da população. Sem uma gestão adequada, o estacionamento abusivo pode gerar congestionamentos, prejudicar o comércio local e degradar a experiência dos visitantes. A sinalização inteligente permite uma abordagem mais subtil e eficaz, respeitando o ambiente histórico e reduzindo a necessidade de medidas físicas, como pilaretes, que podem ser incompatíveis com o carácter do local.

Os objetivos e benefícios desta mediada são os seguintes:

- ❖ Reduzir o estacionamento abusivo, de modo a preservar o espaço público e a circulação na rede viária;
- ❖ Proteger e valorizar o património cultural, procurando minimizar a presença de automóveis junto desses locais;
- ❖ Melhorar a experiência turística, através da diminuição de automóveis estacionados em locais individuais;
- ❖ Aumento da eficiência da fiscalização através implementação de sistema inteligente que monitoriza em tempo real o tipo de ocupação da via pública por parte dos automóveis.

Posto isto, de modo a mitigar o problema do estacionamento abusivo nas AHP, propõem-se a **instalação de câmaras com sensores** capazes de identificar estacionamento indevido. Estas câmaras, equipadas com tecnologia de reconhecimento de padrões ou matrículas, monitorizam automaticamente as vagas de estacionamento e enviam alertas em tempo real

quando ocorrem infrações. Este sistema permite uma vigilância constante, sem necessidade de intervenção humana imediata, cobrindo áreas extensas e difíceis de serem monitoradas apenas por agentes. Juntas, estas medidas garantem um controlo mais eficaz e abrangente, protegendo o património e a mobilidade nas zonas históricas.

Refere-se como exemplo o projeto-piloto que está a ser implementado na cidade de Braga, numa parceria entre o município e a start-up “Hayden AI”, uma iniciativa apoiada pelo EIT Community AI Challenge, um prémio Transatlântico de Inteligência Artificial do Instituto Europeu de Inovação e Tecnologia. Está a ser implementado um sistema de câmaras em alguns autocarros que, com recurso à inteligência artificial, vai permitir identificar o estacionamento ilegal nas paragens de autocarro dos Transportes Urbanos de Braga, em tempo real. Nesta fase, os dados recolhidos serão apenas para tratamento estatístico. É uma tecnologia que está a ser usada em grandes cidades como Nova Iorque e Washington e que, em breve, chegará também a Barcelona.

A instalação destas câmaras deve abranger todas as AHP, sendo que a sua localização específica deverá ser definida em colaboração com as entidades locais, que têm o conhecimento necessário para identificar os pontos críticos onde o estacionamento abusivo compromete a circulação automóvel e a preservação do património. Estima-se uma necessidade máxima de 36 câmaras distribuídas por todas as aldeias.

#### 1.6.4.

### Melhoria da conectividade nas AHP

A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.

Como referido em sede de Diagnóstico, existe já uma rede wifi em todas as AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir áreas identificadas como essenciais.

Deste modo, com vista ao aumento da conectividade dentro das AHP, sugerem-se as áreas a reforçar, estando devidamente apresentadas nas fichas das propostas apresentadas.

AHP	Área Wifi atual (m <sup>2</sup> )	Área proposta a reforçar (m <sup>2</sup> )	Total de área Wifi (m <sup>2</sup> )
Almeida	36 227	59 940	96 167
Belmonte	19 448	30 042	49 490
Castelo Mendo	1 228	12 976	14 204
Castelo Novo	5 740	22 605	28 345
Castelo Rodrigo	5 873	14 822	20 695
Idanha-a-Velha	17 968	11 327	29 295
Linhares da Beira	5 040	15 509	20 549
Marialva	3 911	26 077	29 988
Monsanto	6 038	15 226	21 264
Piódão	2 471	6 011	8 482
Sortelha	3 684	7 800	11 484
Trancoso	8 188	14 929	23 117
<b>TOTAL</b>	<b>115 816</b>	<b>237 264</b>	<b>353 080</b>

Deste modo é aumentada a área em cerca de 66% relativamente à área atual.

Esta medida contempla o alargamento às zonas de estacionamento, por forma a garantir a conectividade nestas zonas de chegada de visitantes e onde serão instalados os contadores.

1.7.

## Informação ao público sobre mobilidade

A transmissão da informação sobre o sistema de transportes é crucial para garantir que cada individuo toma decisões relativas às suas deslocações de forma informada. A disponibilização de horários, rotas e alternativas disponíveis ajudam a otimizar viagens, levando a uma redução do seu tempo e minimizando o seu impacte ambiental. Além disso, uma comunicação clara e acessível sobre mobilidade promove a inclusão social, permitindo que todos, independentemente das suas condições financeiras, possam planear e realizar as suas viagens com autonomia e conforto.

1.7.1.

## Informação e sensibilização da população acerca do sistema de transportes

A divulgação da informação junto da população acerca do sistema de transportes é fundamental para garantir uma utilização eficaz e consciente dos recursos disponíveis. A divulgação clara da informação sobre as rotas, horários, preços e alternativas ou combinações facilita a acessibilidade e inclusão de todos os utilizadores, permitindo a cada cidadão planear melhor as suas deslocações, aumentando assim a probabilidade usufruírem da rede de transportes.

A sensibilização da população também desempenha um papel crucial na promoção de comportamentos mais sustentáveis. Campanhas educativas que destacam os benefícios ambientais e económicos de optar pelos transportes públicos ou por meios de transporte partilhados, como bicicletas ou mesmo automóveis, ajudam a mudar mentalidades e hábitos.

Por fim, a transparência no sistema de transportes reforça a confiança da população nas soluções de mobilidade oferecidas. Quando os cidadãos compreendem como o sistema funciona, incluindo as medidas de segurança e as inovações tecnológicas implementadas, estão mais inclinados a utilizá-lo com regularidade. A boa comunicação entre os gestores do sistema e os utilizadores também promove o *feedback* e a melhoria contínua dos serviços, tornando o transporte público uma opção cada vez mais eficiente e atrativa.

Deste modo propõe-se a **melhoria da informação disponibilizada**, focada nas interfaces e nas paragens de Transporte Coletivo Rodoviário, e a campanhas de sensibilização junto das povoações. Entende-se que a qualidade da informação e a facilidade de acesso à mesma, são fatores potenciadores da utilização do transporte público.

Os objetivos e benefícios desta mediada são os seguintes:

- ❖ Tornar o transporte coletivo mais atrativo e funcional, promovendo a sua utilização e em detrimento da utilização do transporte individual e conseqüentemente as emissões poluentes;
- ❖ Aumentar a consciência ambiental, através de campanhas de sensibilização, sobre a importância de reduzir a pegada de carbono.

- ❖ Incrementar a qualidade de serviço do sistema de transporte público, prestando melhor informação nas interfaces e paragens da rede de transportes coletivos;
- ❖ Garantir informação adequada e intuitiva sobre todos os modos de transporte disponíveis, a todos os utilizadores;
- ❖ Incentivar e incrementar a repartição modal.

Pretendendo-se um sistema integrado de informação, deverá existir nas interfaces e paragens informação acerca do Transporte Coletivo Rodoviário, bem como sobre os restantes modos. Nas interfaces onde não existe serviço de táxis, deverá estar incluída a informação relativa a estes, nomeadamente números de telefone.

Assim, a informação a disponibilizar inclui informação geral sobre todos os serviços, horários, mapas de rede e percursos, tarifas, alterações ao serviço em tempo real, estimativas de viagens, agendamento de campanhas e eventos ligados à mobilidade e outras informações.

A produção dos conteúdos a disponibilizar nos pontos de acesso à rede de transporte, como mapas de rede e outros materiais de divulgação, deverá ser responsabilidade das CIM, pelo que a função das Câmaras Municipais é garantir a disponibilização desses elementos nas interfaces e paragens de TCR. Prevê-se ainda a necessidade de monitorização indireta, de modo a garantir que a informação é disponibilizada e se encontra atualizada nestes pontos de acesso ao transporte coletivo.

Como complemento, e de modo a difundir mais as informações sobre a rede de transportes, considera-se fundamental o **investimento em campanhas de sensibilização** sobre a oferta de transporte público, tendo como objetivos promover o uso de transportes coletivos, educar a população sobre os seus benefícios e incentivar uma mudança de comportamento em prol de uma mobilidade mais sustentável.

Deste modo considera-se importante a **organização de sessões informativas** junto das povoações das AHP, tanto em espaços públicos, como em equipamentos públicos que apresentem dimensão e condições favoráveis, na quais deverão ser apresentadas as vantagens do transporte público, bem como as informações principais acerca dos mesmos, das suas rotas e ligações intermodais, mas também acerca dos modos de transporte mais sustentáveis e que poderão vir a fazer parte da realidade dos municípios onde se inserem as

AHP (rede de transporte a pedido, bicicletas partilhadas, carsharing, mopedsharing, sistemas de boleias, rede ciclável virtual, etc).

Estes eventos, em particular no contexto dos modos ativos, poderão incluir, entre outros:

- ❖ Congressos, feiras e exposições;
- ❖ Debates;
- ❖ Participações em rádio e podcasts;
- ❖ Passeios de cicloturismo, com demonstração de trechos da rede ciclável;
- ❖ Iniciativas “Bike to work”, organizadas nomeadamente em grandes polos de emprego;
- ❖ Dias sem carro nos núcleos urbanos das cidades, ligados a eventos importantes;
- ❖ Pequenos mercados de venda de material usado;
- ❖ Organização de grupos de Caminhada, como atividade regular de final de dia ou fim-de-semana.



### 1.7.2.

## Plataforma digital integradora de informação e bilhética

Um dos problemas identificados na utilização do transporte público na área de abrangência das AHP tem a ver com a dificuldade de entender as opções de transporte disponíveis. Isto deve-se ao facto de existirem vários operadores, onde para aceder à informação de horários e percursos é necessário aceder a cada site individualmente, além de a informação ser apresentada de formas distintas e por vezes sem a informação toda necessária. Este sistema também dificulta muito quando é necessário usar mais do que um transporte, sendo um

exercício complexo entender as articulações e transbordos possíveis, especialmente numa área tão vasta.

Deste modo, a **criação de uma plataforma digital**, disponibilizada tanto em website como em app, que centralize todas as informações de transportes públicos da área de influência das AHP, e possibilite a aquisição de bilhetes em formato digital, é vista como uma das modernizações do sistema de transportes mais importantes a ser realizada.

Ao reunir, num único espaço, dados sobre horários, percursos e ligações a outros meios de transporte, esta plataforma oferece aos utilizadores uma visão clara e em tempo real do funcionamento da rede, permitindo um planeamento mais preciso das viagens. Além de reduzir o tempo de espera e melhorar a experiência dos passageiros, promove uma utilização mais eficiente dos transportes públicos, contribuindo para uma mobilidade urbana sustentável.

No que diz respeito à bilhética, a plataforma digital tem um papel crucial ao disponibilizar a opção de compra de bilhetes digitais e/ou a consulta do preço dos mesmos. A possibilidade de adquirir bilhetes digitais, por exemplo, simplifica o processo de pagamento, eliminando a necessidade de filas ou de dinheiro físico, contribuindo também para uma diminuição dos atrasos. Além disso, o acesso fácil a informações sobre tarifas, descontos e diferentes tipos de bilhetes permite que o utilizador escolha a opção mais conveniente, incentivando o uso dos transportes públicos.

A criação de uma plataforma digital integradora de informação sobre as várias redes de transportes e a bilhética são os seguintes:

- ❖ Facilitar o planeamento de viagens, disponibilizando abertamente informações sobre os horários, percursos e ligações em tempo real;
- ❖ Reunir toda a informação importante num só sítio, facilitando o acesso de forma rápida e intuitiva;
- ❖ Melhorar a intermodalidade, fornecendo informações sobre os diferentes meios de transporte (autocarros e comboios), facilitando assim os transbordos;
- ❖ Possibilitar a compra digital de bilhetes, simplificando assim o processo e eliminando a necessidade de recorrer a pontos de venda físicos, proporcionando uma experiência de compra mais conveniente, nomeadamente a turistas.

1.8.

## Modelo de Gestão da Mobilidade

Com a tecnologia em apoio à gestão da mobilidade, é possível obter um planeamento sustentável do transporte, de modo a elevar os níveis de qualidade de vida dos cidadãos e ajudar a garantir metas ambientais estipuladas.

Um modelo de gestão da mobilidade deverá permitir planear ações, implementar medidas e monitorizar resultados acerca dos transportes e da deslocação eficiente das pessoas dentro da área de influência da rede AHP. O intuito é sempre o de promover a sustentabilidade e garantir a acessibilidade e a mobilidade com eficiência e segurança, integrando diferentes modos de transporte.

Tal como no modelo de gestão do estacionamento, o qual se enquadra aqui, no modelo de gestão da mobilidade para as AHP, a etapa inicial será de identificar, geolocalizar e caracterizar todas as infraestruturas, modos de transporte, sistemas de informação e tecnologias envolvidas.

Uma série de medidas propostas neste Plano serão fundamentais, algumas das quais envolvem a implementação de tecnologias que facilitam a gestão e a monitorização, entre elas o Desenvolvimento de uma plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento (medida 1.9.2) e o desenvolvimento de uma Plataforma digital integradora de informação e bilhética (medida 1.7.2).

O modelo de gestão irá agregar os indicadores que podem estar associados às medidas a implementar no terreno e monitorizá-los, por forma a perceber o nível de eficácia de cada medida.

O objetivo é avaliar a evolução do sistema de mobilidade sustentável como um todo, fornecendo informações sobre o impacto das ações executadas. Esta análise permitirá identificar áreas que necessitem de adaptação ou correção.

A concretização das medidas propostas deverá levar, em muitos casos, a contribuir para a diminuição da emissão de CO<sub>2</sub>. Este valor é difícil de estimar nesta fase, devendo ser definido na fase em que o desenvolvimento das medidas terá um maior grau de maturidade.

A cooperação entre o setor do turismo e o setor da mobilidade pode trazer benefícios, uma vez que deverá garantir melhores experiências ao turista, ajudar ao desenvolvimento económico da região e reduzir impactos ambientais. Tem como princípios:

- ❖ Reduzir o impacto ambiental do turismo nas AHP e sua envolvente, promovendo transportes de baixa emissão de carbono;
- ❖ Garantir a acessibilidade dos destinos turísticos procurados;
- ❖ Facilitar a deslocação interna dos turistas, melhorando a experiência;
- ❖ Oferecer uma rede de transporte integrada que permita as chegadas dos turistas à região de forma cómoda.

Uma das medidas onde pode haver esta cooperação é introdução de informação sobre transportes na plataforma AHP em conjunto com informações turísticas ou medidas de integração do transporte como experiência turística. Também a criação de uma rede de transporte a pedido de apoio à GR22 (medida 1.2.1) é um exemplo onde a cooperação é essencial.

1.9.

## Inteligência Territorial

1.9.1.

### Definição da Estratégia de Inteligência Territorial das AHP

A Estratégia de Inteligência Territorial envolve a recolha, análise e utilização de uma série de dados e informações geográficas, com vista a melhorar a tomada de decisões.

No contexto das AHP, a quantidade de informação e dados a recolher é relativamente simples, visto tratar-se de aglomerados pequenos. No entanto, estende-se por território diverso, abrangendo várias regiões.

A recolha dos dados deve basear-se em:

- ❖ fontes estatísticas como os censos da população e outras, onde se recolhe informação atual sobre população, indicadores sociais e dinâmicas territoriais, como educação, emprego, habitação, saúde e economia;
- ❖ dados de uso e ocupação do solo;
- ❖ dados ambientais e climáticos, onde se incluem recursos naturais e áreas de risco;
- ❖ infraestruturas, nomeadamente as relacionadas com transportes e serviços públicos como escolas, hospitais, centros de saúde e outros polos geradores de tráfego;
- ❖ inquéritos realizados à população das AHP, mais abrangentes do que o proposto na medida 1.2.4, com vista a colmatar a lacuna de dados existente ou atualizar os dados recolhidos
- ❖ inquéritos às empresas localizadas nas AHP.

É importante a integração e participação da comunidade, por meio de consultas públicas ou plataformas digitais, para uma abordagem mais colaborativa.

Estes dados recolhidos devem ter uma atualização periódica. Devem ser agregados e manipulados através de sistemas de informações geográficas (SIG), por forma a permitir integrar e visualizá-los em formato de mapa e georreferenciá-los com informação futura a recolher. A manipulação de dados em excel ou softwares específicos, permitem a criação de *dashboards* para visualização da informação de forma mais clara e atrativa.

A informação deverá estar estruturada em diferentes camadas e dimensões, que permitam o cruzamento e a análise integrada dos dados. É preciso garantir a capacidade e robustez para a manipulação de grandes volumes de dados.

A base digital deverá corresponder a mapas, imagens de satélite, infraestruturas urbanas, dados de ocupação do solo, devendo definir-se o sistema de coordenadas a utilizar.

A informações compiladas visam ajudar a identificar oportunidades e vulnerabilidades em diferentes áreas. O acompanhamento das mudanças no território em tempo real permite ajustar estratégias conforme as informações vão surgindo.

Outra informação será produzida no decurso da aplicação das medidas propostas neste Plano, quando da realização de estudos e projetos e dados em tempo real decorrentes da aplicação

de sistemas inteligentes. Esta deverá ser incorporada na mesma base SIG, onde deverá estar toda a informação agregada.

Uma vez que os dados advêm de diversas fontes e precisam de ser integrados numa mesma base, por forma a garantir a patilha destes dados e a sua aquisição de forma eficaz, deverão definir-se protocolos de comunicação com entidades tecnológicas e institucionais. Estes são conjuntos de regras que definem como os dados são transmitidos entre dispositivos e sistemas, por forma a garantir padrões de interoperabilidade.

Será necessário identificar as fontes de dados e os formatos usados, definir e estabelecer os padrões necessários, nunca esquecendo os requisitos de segurança na troca de dados. De seguida deverão ser definidas as tecnologias e a arquitetura apropriada para posterior desenvolvimento e implementação.

#### 1.9.2.

### Desenvolvimento de plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento

O desenvolvimento de uma plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento aplicado à rede AHP constitui uma ferramenta estratégica para garantir a preservação do património, a eficiência na gestão dos recursos e a melhoria contínua da experiência de quem visita ou vive nestas localidades. A rede das AHP, composta por aldeias de valor histórico e cultural inestimável, enfrenta desafios específicos devido à sua geografia, características demográficas e vulnerabilidade ambiental, exigindo soluções tecnológicas integradas que apoiem a sua sustentabilidade e desenvolvimento.

Esta plataforma tem como objetivo central a recolha e análise de dados em tempo real sobre diversos aspetos, como o tráfego de veículos, número de pessoas, a ocupação dos espaços de estacionamento, o fluxo turístico e a gestão de serviços essenciais, como resíduos e energia. Através da monitorização contínua destes dados, as entidades responsáveis podem tomar decisões informadas e de forma proativa, ajustando as suas estratégias de gestão à realidade dinâmica de cada aldeia. Por exemplo, é possível identificar padrões de utilização e sobrecarga em determinados períodos, ou reconhecer determinados padrões, permitindo assim tomar

decisões de modo a garantir que a infraestrutura das aldeias não é comprometida pelo aumento da pressão turística.

Além disso, uma plataforma nestes moldes permitirá antecipar futuras necessidades e implementar melhorias contínuas. Com base nas informações recolhidas, podem ser simulados vários cenários, pessimistas, moderados ou ambiciosos, sobre determinados aspetos, com população, alterações climáticas ou turismo, permitindo às entidades locais e regionais competentes planear de forma eficiente novas políticas e novos investimentos em infraestruturas ou serviços.

Considera-se, igualmente, que esta plataforma facilita uma comunicação mais eficiente entre as várias entidades envolvidas, promovendo uma coordenação mais eficaz entre as administrações locais, as autoridades regionais e operadores privados. Através de um sistema centralizado, onde todos os intervenientes podem consultar e partilhar dados relevantes, torna-se mais simples para essas entidades colaborarem na implementação de medidas que assegurem simultaneamente a conservação do património e o desenvolvimento económico das AHP.

Esta plataforma considera-se essencial para a implementação de outras ações, como a disponibilização de informação em tempo real ao visitante.

Deste modo, considera-se que uma **plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento** permitirá:

- ❖ Melhorar a gestão de recursos ao permitir uma monitorização em tempo real;
- ❖ Aumentar da eficiência na coordenação entre entidades, facilitando a tomada de decisões coordenadas e informadas;
- ❖ Promover um desenvolvimento sustentável, ao garantir a preservação do património através de uma melhor gestão do fluxo turístico;
- ❖ Reduzir o impacto ambiental através da otimização de serviços como a gestão de resíduos e o consumo de energia;

Esta medida complementa várias outras medidas propostas, como a introdução de contadores de fluxo, contagem de estacionamento, a criação de modos alternativos de transporte, etc. São estes e outros dados que alimentam uma plataforma de apoio à gestão.

A definição de indicadores de apoio à monitorização, gestão e planeamento de transportes é essencial para garantir a eficiência, segurança e sustentabilidade dos sistemas de transporte. Esses indicadores fornecem informações quantitativas e qualitativas que ajudam na tomada de decisões e no acompanhamento do desempenho do sistema de transporte. Com eles é possível a construção de *dashboards* que permitem obter uma interface mais fácil de ler e utilizar.



Alguns dos indicadores associados, entre outros, podem ser:

- ❖ Fluxos de entrada e saída das AHP;
- ❖ Ocupação do estacionamento;
- ❖ Taxa de ocupação do transporte público;
- ❖ Pontualidade e regularidade dos serviços;
- ❖ Satisfação do utilizador;
- ❖ Informação sobre intermodalidade;
- ❖ Consumo de energia;
- ❖ Emissões de gases poluentes;
- ❖ Necessidades de manutenção;
- ❖ Acidentes e incidentes;
- ❖ Custos e receitas.

A escolha dos indicadores deve ser adaptada ao contexto e objetivos específicos do sistema de transporte, considerando variáveis como área, tipo de transporte e os desafios associados à rede AHP.

2.

## Resumo orçamental das Propostas

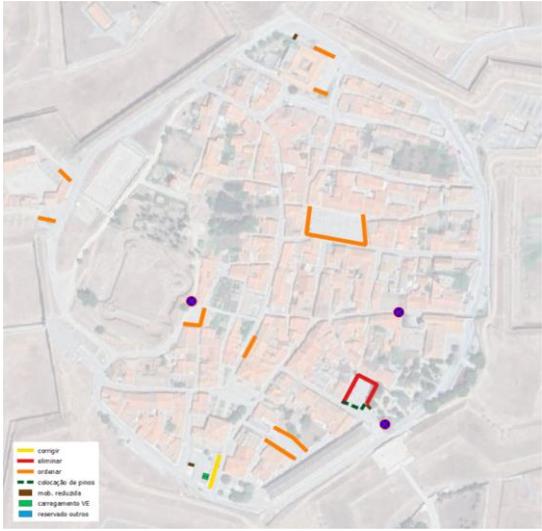
Em termos de orçamento das propostas estima-se um total de cerca de 9,3 milhões de euros. Tendo em conta a prioridade associada a cada proposta e a cada AHP, apresenta-se o orçamento no quadro seguinte. Na **Erro! A origem da referência não foi encontrada.** apresenta-se o orçamento segundo cada objetivo estratégico.

Quadro 2.1 – Estimativa orçamental segundo a prioridade alta

	Prioridade Alta
AHP Almeida	445 410 €
AHP Belmonte	321578 €
AHP Castelo Mendo	225 279 €
AHP Castelo Novo	275 660 €
AHP Castelo Rodrigo	275 624 €
AHP Idanha-a-Velha	139 021 €
AHP Linhares da Beira	311 403 €
AHP Marialva	134 638 €
AHP Monsanto	112 725 €
AHP Piódão	210 990 €
AHP Sortelha	227 265 €
AHP Trancoso	160 457 €
AHP-ADT	143 105,40 €
<b>TOTAL</b>	<b>2 983 155,40 €</b>

Anexo A:  
Propostas Almeida

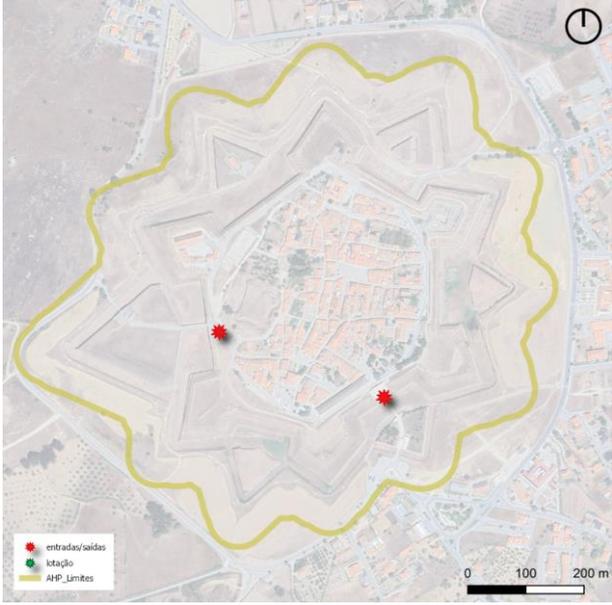
<p align="center"><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Almeida</b></p>		<p><b>1.1.1/1</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Almeida</p> <p><b>Almeida</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Almeida deverá optar-se pelo condicionamento com recurso a pilaretes automáticos, equipados com sistemas de leitura de matrículas integrados no pilarete. Estes deverão instalar-se nas 3 portas. O esquema de entradas e saídas mantém-se, com a Porta Nova permitindo entradas e saídas, a Porta de São Francisco apenas entradas e a Porta de Sto. António apenas saídas.</p> <p>Em complemento à restrição física deverá ser colocada sinalização de proibição de trânsito, com exceção de residentes, mobilidade reduzida e outros veículos autorizados. Para o controlo de matrículas, as mesmas devem ser registadas numa plataforma desenvolvida para o efeito. Todos os residentes deverão registar as suas viaturas, bem como as viaturas associadas a determinados serviços no interior da AHP, nomeadamente viaturas em funções no âmbito das competências do município. Os táxis do concelho, bem como as viaturas associadas a operações de carga e descarga, também deverão estar registados. As operações de carga e descarga devem ser limitadas a um período de 30 minutos.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> - Nº de pilaretes automáticos instalados:
Ações Imateriais	-	
Empreitadas	33.000 €	3
Outras aquisições de serviços	10.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> - Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:
Certificações	-	
<b>Total</b>	<b>43.000 €</b>	<b>0%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 68000 €		
Empreitada: aquisição e instalação de pilaretes (3); aquisição e instalação de sinalética. Outras aquisições e serviços: software e outras necessidades.		

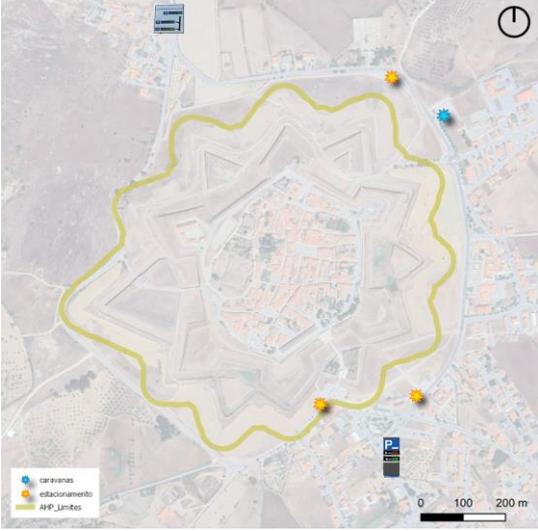
<b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Almeida</b>		<b>1.1.3/1</b>
		Prioridade Alta AHP Almeida Almeida
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Almeida não se identifica necessidade de criar estacionamento. Identificam-se diversos lugares de estacionamento, especialmente na Rua da Muralha, que não são utilizados. Deste modo, apenas será necessário ordenar e restringir o estacionamento em alguns locais, bem como sensibilizar a população para a adoção de novo hábitos.</p> <p>Esta proposta recai sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ordenar o estacionamento na Rua do Castelo (5 lugares), Pç António de Sousa Júnior (14 lugares), Terreiro do Poço do Rancho (15 lugares);</li> <li>- colocação de sinalização por forma a ordenar o estacionamento junto à Pousada (11 lugares) e junto ao Picadeiro (8 lugares);</li> <li>- impedir o estacionamento na Praça Dr. Casimiro Matias através da introdução de pinos;</li> <li>- corrigir a largura dos lugares na Rua S. João de Deus para 2,5 m (11 lugares);</li> <li>- introduzir 3 lugares para mobilidade reduzida, um na Pç António de Sousa Júnior, um na bolsa de estacionamento existente no Largo Prof. Eduardo Lourenço e outro junto à Pousada. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha;</li> <li>- introduzir 2 lugares para carregamento de viaturas elétricas na bolsa de estacionamento da Rua do Hospital Velho;</li> <li>- introduzir sinalização de proibição de estacionamento e paragem (C16) nos 3 locais assinalados.</li> </ul> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	35.450 €	69
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>35.450 €</b>	<b>0</b>
Empreitada: marcação de lugares com trabalhos no pavimento (50€/m2); sinalética		

<b>Parque de estacionamento junto à AHP Almeida</b>		<b>1.1.4/1</b>
		Prioridade Alta AHP Almeida Almeida
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Apesar de existir algum estacionamento junto aos acessos à AHP de Almeida, fora da fortaleza, identifica-se a necessidade de aumentar esta oferta.</p> <p>Deste modo, esta proposta baseia-se em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- criação de um parque de estacionamento junto à Porta de São Francisco, com cerca de 1 970 m<sup>2</sup> e capacidade para cerca de 28 veículos ligeiros e 4 pesados de passageiros;</li> <li>- ordenamento de uma bolsa existente a norte, junto ao cemitério, com cerca de 1 160 m<sup>2</sup> e capacidade para cerca de 36 veículos ligeiros</li> <li>- criação de dois lugares destinados a carregamento de veículos elétricos, numa bolsa de lugares de estacionamento existente, junto ao PT, fora da área fortificada da vila</li> </ul> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gravilha permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais. A sinalização de trânsito associada a estes parques está incluída.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	25.460 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	239.800 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>265.260 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Almeida considerou-se 50€/m<sup>2</sup> e 90€/m<sup>2</sup></p>		

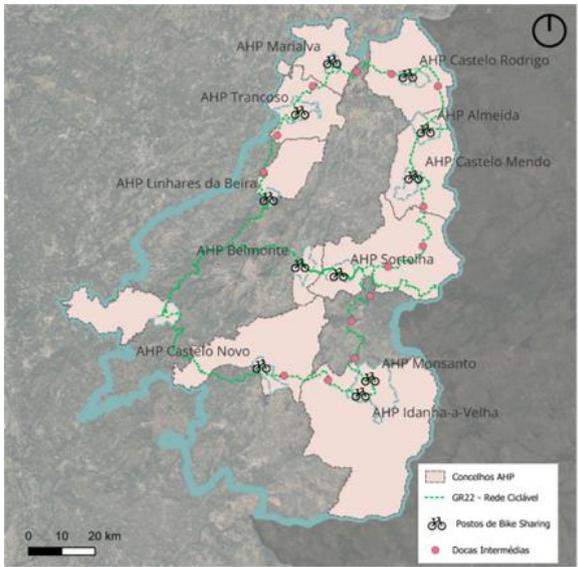
<b>Viatura elétrica de apoio à AHP Almeida</b>		<b>1.3.3/1</b>
		Prioridade Alta AHP Almeida <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> N° de viaturas em funcionamento (n°):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	1
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> N° de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Almeida</h2>		1.4.1/1
		Prioridade Alta AHP Almeida Almeida
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de postos de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A porposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de estacionamento existente na Rua do Hospital Velho, no interior da AHP de Almeida, a pedido do município;</li> <li>- junto a uma bolsa de lugares de estacionamento existente, junto ao PT, fora da área fortificada da vila.</li> </ul>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBE	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	<b>&gt;20%</b>

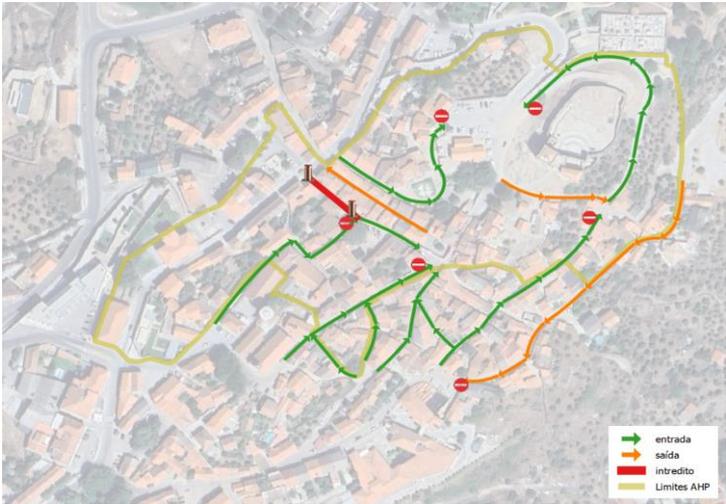
<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Almeida</b>		<b>1.6.1/1</b>
		Prioridade Alta AHP Almeida <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 2 sensores de contagem nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>É de referir que na Porta Nova existe já um sensor de contagem, pelo que se considera não ser necessário instalar aqui. Já nas restantes Portas considerou-se a instalação de sensores, no entanto, será necessário aferir se os mesmo já estarão a ser considerados pelo município.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	6.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>6.000 €</b>	<b>&gt; 99 000</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 12000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Almeida</h2>		1.6.2/1
		Prioridade Alta AHP Almeida <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de estacionamento de autocarros existente no exterior da AHP, junto ao restaurante Granitus - 6 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento a criar no exterior da AHP (medida 1.1.4) - 32 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento norte, a criar no exterior da AHP (medida 1.1.4) - 36 lugares;</li> <li>- no parque de caravanas, para monitorização da capacidade de parqueamento - 20 lugares.</li> </ul> <p>É ainda, na instalação de sinalização inteligente e de encaminhamento para os parques de ligeiros e pesados.</p> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p>		 <p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto prazo - 2024-2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	25.200 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>25.200 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 32000 €		<b>&gt; 50%</b>

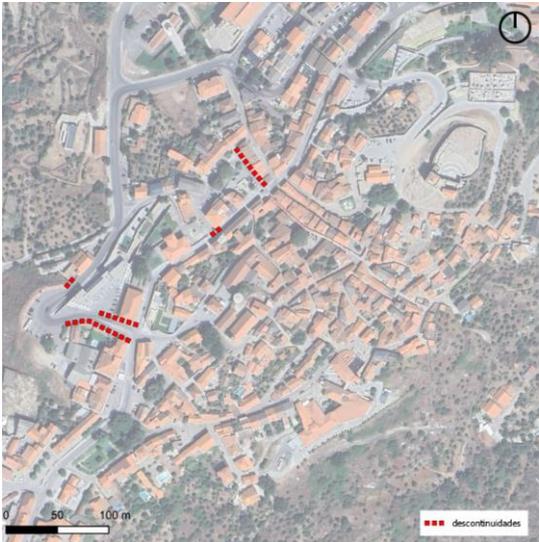
<b>Melhoria da conectividade na AHP Almeida</b>		<b>1.6.4/1</b>
		Prioridade Alta
		AHP Almeida
		<b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como as áreas da Praça Alta, do Museu Histórico Militar, da Praça Dr. Casimiro Matias, a Praça da Liberdade, a zona da Rua dos Fornos, a zona junto à Junta de Freguesia e serviços e as áreas de estacionamento, entre outras.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	59940
Outras aquisições de serviços	17.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>17.500 €</b>	<b>165,0%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 10000 €		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Almeida</b>	1.3.1/1		
	Prioridade Alta		
	AHP Almeida		
	Almeida		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b> 32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo B:  
Propostas Belmonte

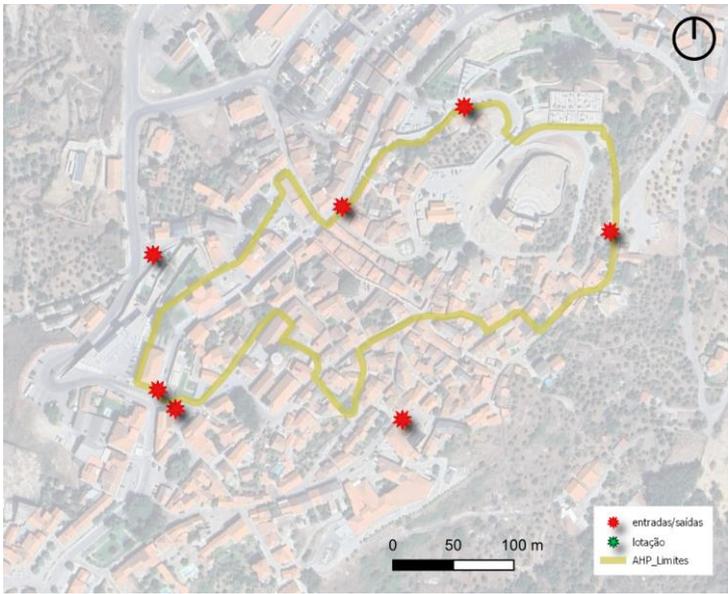
Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Belmonte		1.1.1/2
		Prioridade Alta
		AHP Belmonte
		<b>Belmonte</b>
Objetivo Estratégico		
E - Regular a circulação no interior das AHP		
Temáticas		
Circulação e Estacionamento		
Descrição		
<p>Na AHP de Belmonte propõe-se a reorganização dos sentidos de algumas ruas no interior da AHP.</p> <p>Propõe-se a interdição ao tráfego automóvel de parte da rua 1 de Maio, através da colocação de pilaretes.</p> <p>Relativamente aos sentidos de trânsito, apresentados na figura como sentidos de entrada e saída da zona do castelo de Belmonte, destaca-se algumas alterações como a rua da Fonte da Rosa, a rua Direita, a rua 25 de Abril ou a rua N.ª Sra.ª da Esperança.</p> <p>Para a concretização destas alterações será necessário recorrer a sinalização de proibição de trânsito e a remoção da mesma em alguns locais.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental	
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> N.º de pilaretes fixos instalados: 2
Ações Imateriais	-	
Empreitadas	22.000 €	
Outras aquisições de serviços	10.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:
Certificações	-	
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>	0%
Empreitada: aquisição e instalação de pilaretes (2); aquisição e instalação de sinalética. Outras aquisições e serviços: software e outras necessidades.		

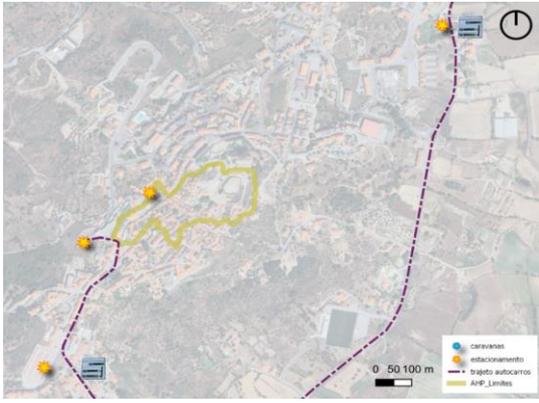
Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Belmonte		1.1.3/2
		Prioridade Alta
		AHP Belmonte
		<b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Belmonte existe uma grande necessidade de ordenar o estacionamento.</p> <p>Identificam-se locais onde é preciso marcar devidamente os lugares, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Largo Dr. António José de Almeida (30 lugares), bolsa junto ao jardim da Alameda (15 lugares), topo norte do Largo São Tiago (11 lugares), bolsa junto ao Largo Cidade de Santarém (8 lugares), Largo 5 de Outubro (15 lugares);</li> <li>- introduzir 2 lugares para mobilidade reduzida, um no Largo Dr. António José de Almeida e outro no Largo do Brasil. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.</li> </ul> <p>Inclui-se nesta proposta a criação de 6 lugares dedicados a carregamento de viaturas elétricas, 4 no parque de estacionamento existente a sul da AHP, onde serão introduzidos os postos de carregamento, e 2 na bolsa de estacionamento da Rua Pedro Álvares Cabral, junto ao banco Totta.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	14.958 €	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	91.010 €	Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Outras aquisições de serviços	0 €	85
Certificações	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
<b>Total</b>	<b>105.968 €</b>	
		Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
		0
Sinalética e marcação de lugares com trabalho no pavimento (90€/m2)		

<h2>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Belmonte (correção de passeios)</h2>		1.1.3/2.1
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta pretende corrigir uma série de descontinuidades identificadas em passeios na AHP Belmonte, por forma a permitir aos peões circular em de forma cómoda e segura. Foram identificados vários problemas, entre eles interrupções em passeios, ausência de passeio, passeios subdimensionados, passeios não rebaixados e falta de passadeiras.</p> <p>Deste modo, esta proposta englobará cerca de 171 m de extensão de intervenção nos seguintes locais:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção de passeios no Largo Bombeiros Voluntários, em ambos os sentidos;</li> <li>- Acesso ao Museu do Azeite, com a construção de escadas e rampa;</li> <li>- Construção de passeio no Largo Dr. António José de Almeida;</li> <li>- Construção de rampas na Rua Pedro Álvares Cabral.</li> </ul> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
Considerou-se como valores unitários 120€/m2 para uma requalificação simples e 240€/m2 uma mais complexa.		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal de Belmonte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	-	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> Extensão da rede pedonal construída (m)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	63.960 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de deslocações pendulares realizadas a pé pela população residente nos anos seguintes (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>63.960 €</b>	
requalificação urbana simples (120€/m2); requalificação urbana mais complexa (240€/m2); passadeira (50€/m2);		>20%

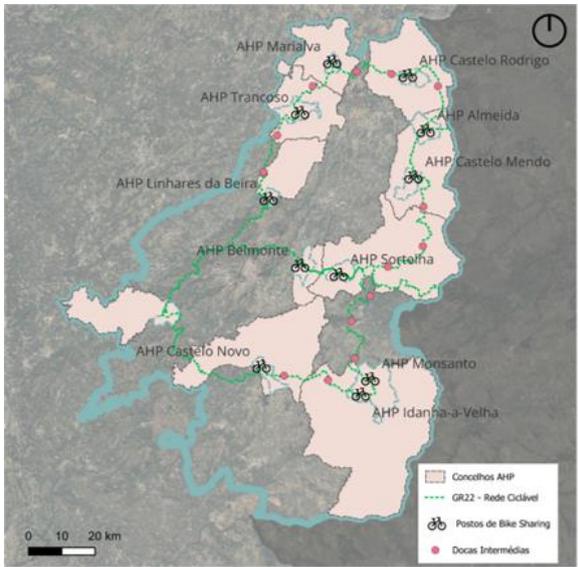
<b>Viatura Elétrica de Apoio à AHP Belmonte</b>		<b>1.3.3/2</b>
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos Transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Belmonte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	<i>Curto Prazo - 2024/2027</i>	
<b>Concretização</b>	<i>Pontual</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração custos de exploração que se estimam ser de 9.000€		

<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Belmonte</h2>		1.4.1/2
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de postos de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos, no parque de estacionamento existente a sul da AHP e na bolsa de estacionamento da Rua Pedro Álvares Cabral, junto ao banco Totta.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBE	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	>20%

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Belmonte</b>		<b>1.6.1/2</b>
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 7 sensores de contagem nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município Belmonte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 108 700</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 42000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Belmonte</h2>		1.6.2/2
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes. Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de autocarros existente junto à loja do cidadão - 5 lugares;</li> <li>- no Largo Dr. António José de Almeida - 30 lugares</li> <li>- no parque do Ginjal - 12 lugares</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>A contabilização no parque de estacionamento no exterior da AHP, consistirá na instalação de barreiras, por forma a contabilizar entradas e saídas. Esta solução toma-se mais eficaz do que com sensor, devido tratar-se de um parque de grandes dimensões. O parque de estacionamento continuará de uso gratuito. Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real. Também se inclui nesta proposta, a instalação de sinalização de encaminhamento para os parques de ligeiros e pesados.</p> <p>A chegada de autocarros à vila faz-se sempre por sul, conforme já está definido no terreno atualmente. Caso seja necessário, podera equacionar-se a largada de passageiros num local mais próximo da AHP, para posterior estacionamento nos parques designados.</p>		 <p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Belmonte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto prazo - 2024-2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	26.400 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>26.400 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 40500 €		

<h2>Melhoria da conectividade na AHP Belmonte</h2>		1.6.4/2
		Prioridade Alta AHP Belmonte <b>Belmonte</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como o Largo Banda Filarmónica, a zona junto à Igreja Matriz, a zona do Castelo, a zona da Sinagoga e as áreas de estacionamento e instalação de contadores de fluxo.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Belmonte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):  30042
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:  154,0%
Outras aquisições de serviços	19.250 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>19.250 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 11000 € *Nota: O valor apresentado para Estudos e Projetos constitui uma parcela do valor global que agrega Estudo/Projeto para todas as AHP		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Belmonte</b>	1.3.1/2		
	Prioridade Alta		
	AH Belmonte		
	<b>Belmonte</b>		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Belmonte		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo C:  
Propostas Castelo Mendo

<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Castelo Mendo</b></p>		<p><b>1.1.1/B</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Castelo Mendo</p> <p>Almeida</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Castelo Mendo deverá optar-se pelo condicionamento com recurso a pilaretes automáticos, equipados com sistemas de leitura de matrículas integrados no pilarete, a instalar nas 2 portas de entrada. O esquema de entradas e saídas mantém-se, com a Porta da Vila permitindo entradas e saídas.</p> <p>Uma vez que se considera negativo o impacto de sinalização junto das portas da muralha e pretendendo-se que não haja estacionamento no largo em frente à Porta da Vila, o sinal de zona de trânsito proibido (G5a) deverá ser colocado antes deste, com exceção de residentes, serviços existentes na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis ou outras viaturas de transporte partilhado.</p> <p>Para o controlo de matrículas, as mesmas devem ser registadas numa plataforma desenvolvida para o efeito. Todos os residentes deverão registar as suas viaturas, bem como as viaturas associadas a determinados serviços no interior da AHP, nomeadamente viaturas em funções no âmbito das competências do município. Os táxis do concelho, bem como as viaturas associadas a operações de carga e descarga, também deverão estar registados. As operações de carga e descarga devem ser limitadas a um período de 30 minutos.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Junta de Freguesia, AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de pilaretes automáticos instalados:</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>-</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>21.500 €</p>	<p>2</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>10.000 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:</p>
<p>Certificações</p>	<p>-</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>31.500 €</b></p>	<p>0%</p>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 60000 €</p>		
<p>Empreitada: aquisição e instalação de pilaretes (2); aquisição e instalação de sinalética. Outras aquisições e serviços: software e outras necessidades.</p>		

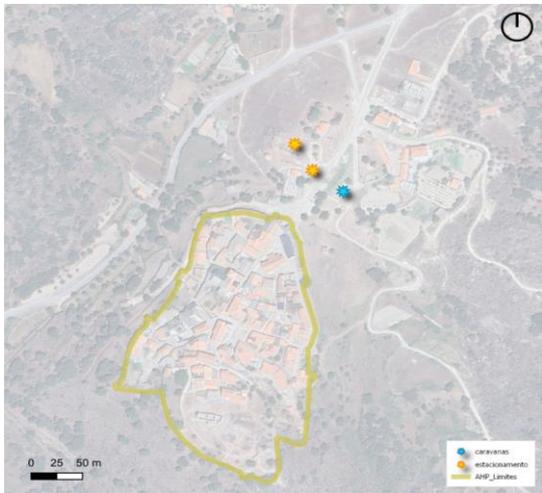
<p><b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Mendo</b></p>		<p><b>1.1.3/B</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP Castelo Mendo não existe espaço para criar bolsas para o estacionamento de residentes no seu interior. Deste modo, sugere-se que 13 dos lugares existentes junto ao largo de entrada, fora da muralha, sejam reservados a moradores. As necessidades deverão ir sendo monitorizadas e aumentado o número de lugares reservados conforme a necessidade. Poderá ainda ser avaliada a necessidade de criar sombra nestes lugares, por forma a incentivar os residentes ao seu uso.</p> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize nem no largo do Pelourinho nem junto a monumentos.</p> <p>Propõe-se ainda introduzir um lugar de mobilidade condicionada na primeira bolsa, antes destes lugares para residentes. Uma vez que este lugar requer mais largura, esta bolsa que atualmente tem 4 lugares passará a ter apenas 3.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Junta de Freguesia</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	<p>Número de lugares de estacionamento ordenados (n°):</p>
<p>Empreitadas</p>	<p>3.965 €</p>	<p>1</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p>
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	<p>Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (n°):</p>
<p><b>Total</b></p>	<p><b>3.965 €</b></p>	<p>0</p>
<p>Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (50€/m2)</p>		

Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Mendo		1.1.4/3
		Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Apesar de existir algum estacionamento junto à AHP de Castelo Mendo, do lado exterior da muralha, esses lugares serão reservados a residentes. Identifica-se assim a necessidade de criar oferta bem como encontrar um local para implementação de carregadores elétricos. A proibição do estacionamento no largo em frente à Porta da Vila está implicado no condicionamento de acesso e circulação automóvel da medida 1.1.1.</p> <p>Deste modo, esta proposta baseia-se na criação de um parque de estacionamento no espaço existente entre o cemitério e o calvário, com cerca de 880 m<sup>2</sup> e capacidade para cerca de 15 veículos ligeiros e 2 pesados de passageiros.</p> <p>Junto ao posto de transformação existente, a norte da AHP, serão criados 4 lugares destinados a carregamento elétrico/carsharing. Será preciso averiguar a necessidade de expropriações.</p> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área classificada é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralilha permeável.</p> <p>A sinalização de trânsito associada a estes parques está incluída.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	10.424 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	94.840 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>105.264 €</b>	
		> 50%
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Castelo Mendo considerou-se 90€/m<sup>2</sup> e 140€/m<sup>2</sup></p>		

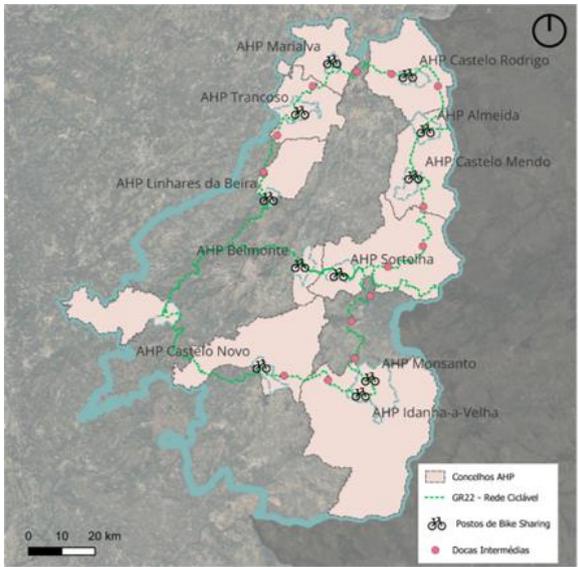
<b>Viatura elétrica de apoio à AHP Castelo Mendo</b>		<b>1.3.3/B</b>
		Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia. Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		   
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Outras aquisições de serviços	21.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

<p><b>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Mendo</b></p>		<p><b>1.4.1/3</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Castelo Mendo</p> <p><b>Almeida</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Descarbonização dos transportes</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos eléctricos, no parque de estacionamento proposto na medida 1.1.4, junto ao PT.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Câmara Municipal</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT, MOBE</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º):</p> <p>valor a definir pela ADT-AHP</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Taxa de ocupação dos postos:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>0 €</b></p>	<p>&gt;20%</p>

<h2>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Castelo Mendo</h2>		1.6.1/B
		Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia;</li> <li>- 1 no local de maior afluxo no interior da AHP, nomeadamente no acesso ao Castelo, para contabilização de pessoas nesse local específico</li> </ul> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	9.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>9.000 €</b>	<b>&gt; 7 500</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 18000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

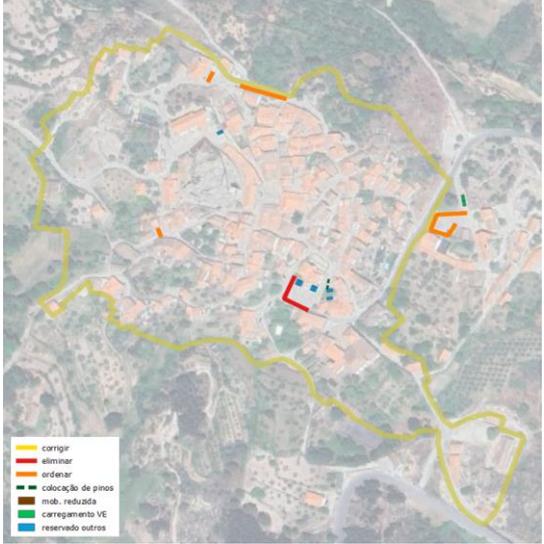
<p><b>Contagem dos veículos na oferta de estacionamento existente/criada na AHP Castelo Mendo</b></p>		<p><b>1.6.2B</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de estacionamento a criar no exterior da AHP (medida 1.1.4) - 17 lugares;</li> <li>- no parque de caravanas, para monitorização da capacidade de parqueamento - 4 lugares.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>Não se estima ser necessário colocação de sinalização de encaminhamento, visto que o parque de estacionamento se encontra perfeitamente visível na chegada.</p>		 <p>Valor unitários considerados: 200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município de Almeida</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>13.800 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>13.800 €</b></p>	<p>&gt; 50%</p>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 13000 €</p>		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Castelo Mendo</b>		<b>1.6.4/3</b>
		Prioridade Alta AHP Castelo Mendo <b>Almeida</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona do Castelo, a zona das duas entradas da AHP, a Rua Direita e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	12.976
Outras aquisições de serviços	8.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>8.750 €</b>	<b>1057%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 5000 €		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Castelo Mendo</b>	<b>1.3.1/3</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Castelo Mendo		
	<b>Almeida</b>		
Objetivo Estratégico			
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Almeida		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

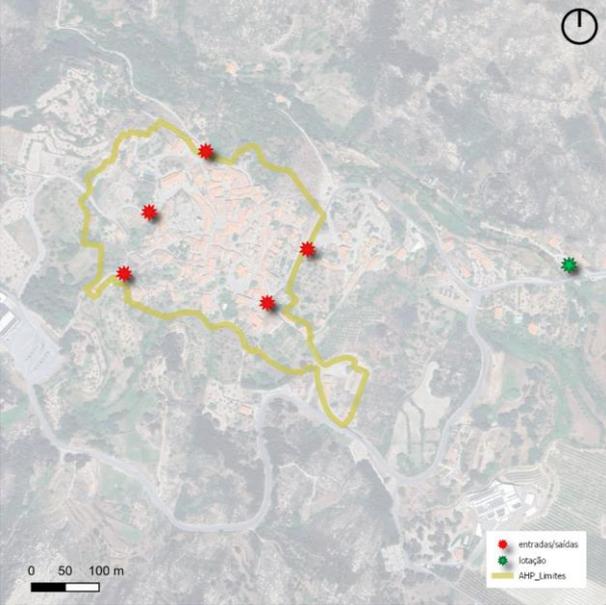
Anexo D:  
Propostas Castelo Novo

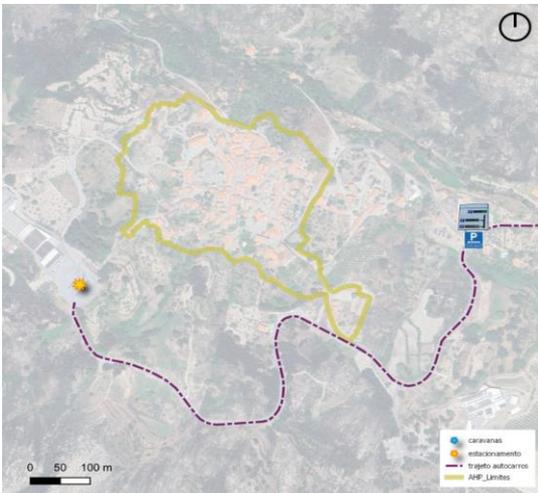
<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Castelo Novo</b></p>		<p><b>1.1.1/4</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Castelo Novo</p> <p><b>Fundão</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>A AHP de Castelo Novo tem já sinalização de acesso proibido a pesados. Será necessário limitar o acesso, com recurso apenas a sinalização (G5a), a residentes, serviços existentes na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis ou outras viaturas de transporte partilhado. Serviços do tipo obras, reparações e manutenções, deverão ter horário restrito.</p> <p>A sinalização deverá substituir a já existente, no início da Rua de São Braz e junto ao parque de estacionamento do Alardo. Poderá colocar-se ainda na Rua de Santana.</p> <p>Esta sinalização deverá ser complementada com o encaminhamento de visitantes para estacionamento no parque do Alardo (incluído na medida 1.6.2.).</p> <p>O maior desafio aqui prende-se com o possível incumprimento das regras, uma vez que não há impedimento físico nem fiscalização ativa. Deste modo, a situação deverá sendo avaliada ao longo do tempo, de modo a perceber a necessidade de medidas adicionais mais extremas.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Junta de Freguesia, AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de sinais de zona instalados:</p>
<p>Ações Imateriais</p>	-	
<p>Empreitadas</p>	<p>3.750 €</p>	<p>5</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	-	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:</p>
<p>Certificações</p>	-	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>3.750 €</b></p>	<p>0%</p>
<p>Considera 5 sinais de trânsito (750€/sinal). Ver descritivo acima</p>		

<b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Novo</b>		<b>1.1.3/4</b>
		Prioridade Alta AHP Castelo Novo <b>Fundão</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Castelo Novo sente-se alguma necessidade de ordenar o estacionamento interno. No entanto, não existe muito espaço para garantir bolsas de estacionamento para os residentes.</p> <p>Sugere-se o ordenamento de alguns locais, nomeadamente;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no Largo Dom Manuel I - 11 lugares, contando já com um lugar para mobilidade condicionada e onde 2 serão reservados a carregamento de viaturas elétricas</li> <li>- no Largo da Bica - 1 lugar reservado ao posto médico, 1 lugar reservado à junta de freguesia, colocação de pinos em frente ao posto de turismo para impedimento do estacionamento, 4 lugares reservados a mobilidade em frente à casa a Centro de Atividades Escolhas e 1 lugar na lateral da casa</li> <li>- na Rua da Gardunha - 7 lugares</li> <li>- no Largo Petras Guteni - 2 lugares</li> <li>- no Largo do Adro - 1 lugar reservado para apoio à paróquia</li> </ul> <p>Visto tratarem-se de poucos lugares, sugere-se que seja encontrado pelo Município um terreno no interior da AHP que possa ser utilizado para criar uma bolsa de estacionamento com maior capacidade, não sendo possível, no âmbito deste Plano, sugerir-se um local. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p> <p>Inclui-se nesta proposta a criação de 4 lugares destinados a carregamento de viaturas elétricas no parque de estacionamento do Alardo, onde serão instalados postos de carregamento.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica orçamental	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	23.870 €	32
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>23.870 €</b>	<b>0</b>
Sinalética e marcação de lugares com trabalho no pavimento (50€/m2 e 90€/m2)		

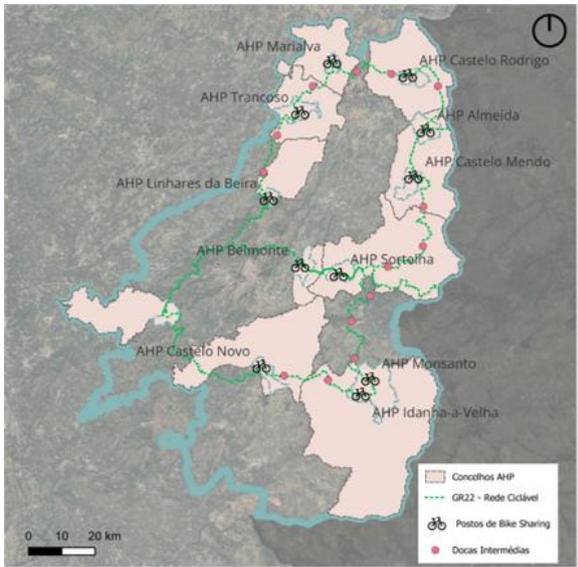
<b>Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Novo</b>		<b>1.1.4/4</b>
		Prioridade Alta AH Castelo Novo <b>Fundão</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Apesar de existir estacionamento de apoio à visitação à Aldeia, na época veraneio adensa-se o problema em Castelo Novo motivado pela afluência à praia fluvial, causando transtornos no trânsito e potencia problemas de segurança rodoviária. A fim de se atenuar esta problemática torna-se imprescindível a criação de uma nova bolsa de estacionamento de apoio à praia fluvial.</p> <p>Esta bolsa de estacionamento tem aproximadamente 600m2 que permite um parqueamento de cerca de 40 viaturas ligeiras. Este parque de estacionamento é também útil aquando da ocorrência de eventos na Aldeia Histórica uma vez que a oferta existente nestes momentos torna-se parca, como sendo disto exemplo a época da cereja (março a junho).</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município do Fundão	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	13.690 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	143.500 €	40
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>157.190 €</b>	<b>&gt;50%</b>
<small>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Castelo Novo considerou-se 140€/m2</small>		

<p><b>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Novo</b></p>		<p><b>1.4.1/4</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Castelo Novo Fundão</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Descarbonização dos transportes</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A porposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos eléctricos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- junto ao parque de estacionamento existente na entrada da AHP, no Largo Dom Manuel I</li> <li>- no parque de estacionamento do Alardo</li> </ul>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Câmara Municipal</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT, MOBLE</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos eléctricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>0 €</b></p>	<p>&gt;20%</p>

<h2>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Castelo Novo</h2>		1.6.1/4
		Prioridade Alta AHP Castelo Novo Fundão
<b>Objetivo Estratégico</b>		
H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 5 nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia;</li> <li>- 1 na Praia Fluvial, para contabilização de pessoas nesse local específico</li> </ul> <p>Será feita uma análise da capacidade da Aldeia Histórica, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP (medida 1.9.2). Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação de todas as AHP em tempo real.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Município, Turismo de Portugal	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	18.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>18.000 €</b>	<b>&gt; 6 900</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 36000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

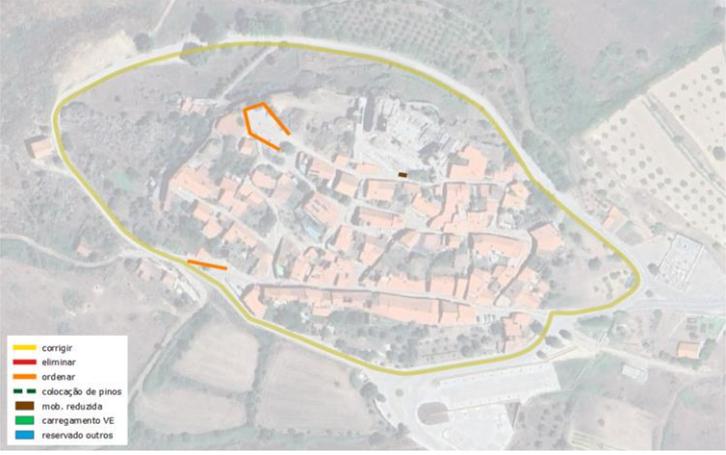
<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Castelo Novo</h2>		1.6.2/4
		Prioridade Alta AHP Castelo Novo Fundão
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de estacionamento existente na Águas do Alardo - 42 lugares;</li> <li>- na bolsa a ordenar no Largo Dom Manuel I - 11 lugares.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada dos visitantes, ligeiros e autocarros, deve ser encaminhada diretamente para o parque de estacionamento do Alardo. Deste modo, é necessário a instalação de sinalização de encaminhamento para o parque na bifurcação da Estr. da Santa da Sra do Convento com a Caminho de Barrigoso. Atualmente tem sinalética para autocarros de turismo, mas faz-se notar pouco.</p>		 <p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Município do Fundão	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos 0	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	14
Outras aquisições de serviços	18.100 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>18.100 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 20500 €		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Castelo Novo</b>		<b>1.6.4/4</b>
		Prioridade Alta AHP Castelo Novo <b>Fundão</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona do Cahfariz e Capela de Santa Ana, o Cruzeiro, o Largo da Igreja da Misericórdia, a Torre do Relógio, a Rua da Gardunha, a zona da Lagariça e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município Fundão	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	22.605
Outras aquisições de serviços	22.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>22.750 €</b>	<b>394%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 13000 €		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Castelo Novo</b>	<b>1.3.1/4</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Castelo Novo		
	<b>Fundão</b>		
Objetivo Estratégico			
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo)</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Fundão		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €	Número de estações de acoplagem instaladas (nº):	
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €	Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):	
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo E:  
Propostas Castelo Rodrigo

<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Castelo Rodrigo</b></p>		<p><b>1.1.1/5</b></p>	
		<p>Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo <b>Fig. Castelo Rodrigo</b></p>	
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>			
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>			
<p><b>Temáticas</b></p>			
<p>Circulação e Estacionamento</p>			
<p><b>Descrição</b></p>			
<p>Na AHP de Castelo Rodrigo será de condicionar o acesso através de sinalização (G5a), permitindo apenas residentes, serviços a realizar na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis. Serviços do tipo obras, reparações e manutenções, deverão ter horário restrito.</p> <p>A sinalização deverá ser implantada nas três entradas de viaturas identificadas – Porta da Muralha e nos dois extremos da Rua da Cadeia.</p> <p>O maior desafio aqui prende-se com o possível incumprimento das regras, uma vez que não há impedimento físico nem fiscalização ativa. Deste modo, a situação deverá sendo avaliada ao longo do tempo, de modo a perceber a necessidade de medidas adicionais mais extremas.</p>			
<b>Entidade Responsável</b>	Município		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia, AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental		
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	-	Nº de sinais de zona instalados:	
Empreitadas	2.250 €	3	
Outras aquisições de serviços	-	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	-	Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:	
<b>Total</b>	<b>2.250 €</b>	<b>0%</b>	
<p>Considera 3 sinais de trânsito (750€/sinal). Ver descritivo acima</p>			

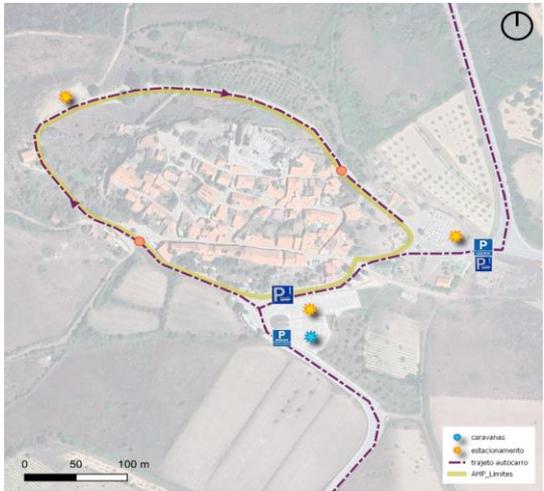
<b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Castelo Rodrigo</b>		<b>1.1.3/5</b>
		Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo <b>Fig. Castelo Rodrigo</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Castelo Rodrigo será de ordenar o estacionamento no Largo de São João (8 lugares) e na entrada poente da Rua da Cadeia (5 lugares). Neste último, visto que se encontra junto ao limite da AHP, deverá colocar-se sinalização a indicar ser exclusivo a residentes.</p> <p>Também se sugere que seja reforçada a sinalização do lugar de mobilidade reduzida existente no interior da AHP junto ao acesso ao castelo. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.</p> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize junto a monumentos.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	11.375 €	Número de lugares de estacionamento ordenados (n°):
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>11.375 €</b>	
		<b>13</b>
		<b>0</b>
Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (50€/m2; 90€/m2)		

Parque de estacionamento junto à AHP Castelo Rodrigo		1.1.4/5
		Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo Fig. Castelo Rodrigo
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Fora da muralha de Castelo Rodrigo existe já um parque de estacionamento para viaturas ligeiras, devidamente ordenado. Junto ao cemitério, está identificada uma zona de parqueamento, com sinal G1, mas sem lugares ordenados. Deste modo, esta proposta baseia-se no ordenamento de duas zonas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- junto ao cemitério, do lado nascente, junto ao posto de transformação existente, com cerca de 510 m<sup>2</sup>, terá capacidade para 10 viaturas ligeiras, onde se incluem 3 lugares destinados a carregamento elétrico (medida 1.4.1);</li> <li>- a norte da AHP, com cerca de 816 m<sup>2</sup>, com capacidade para 6 pesados de passageiros e 6 viaturas ligeiras.</li> </ul> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralilha permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p> <p>A sinalização de trânsito associada a estes parques está incluída.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	12.509 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	142.740 €	22
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>155.249 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Castelo Rodrigo considerou-se 50€/m<sup>2</sup> e 140€/m<sup>2</sup></p>		

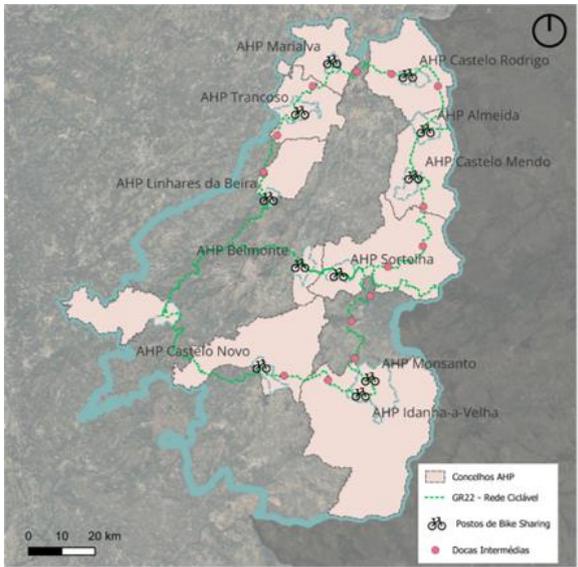
<h2>Viatura Elétrica de Apoio à AH de Castelo Rodrigo</h2>		1.3.3/4
		Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo FCR
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Figueira de Castelo Rodrigo	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
Outras aquisições de serviços	21.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

<p><b>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Castelo Rodrigo</b></p>		<p><b>1.4.1/5</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Castelo Rodrigo</p> <p><b>Fig. Castelo Rodrigo</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Descarbonização dos transportes</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento dos veículos eléctricos no parque de estacionamento existente, e a ordenar no âmbito da medida 1.1.3, junto ao cemitério.</p> <p>Necessita de aumento de potência.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Câmara Municipal</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT, MOBLE</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º):</p> <p>valor a definir pela ADT-AHP</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Taxa de ocupação dos postos:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>0 €</b></p>	<p>&gt;20%</p>

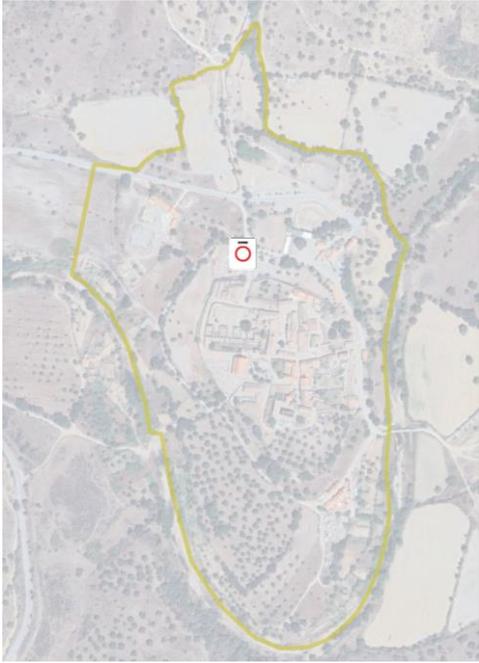
<h2>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Castelo Rodrigo</h2>		1.6.1/5
		Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo <b>Fig. Castelo Rodrigo</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia;</li> <li>- 1 junto ao acesso ao Castelo/ Posto de Turismo, para contabilização de lotação nesse local específico</li> </ul> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Figueira de Castelo Rodrigo	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	15.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>15.000 €</b>	<b>&gt; 82 500</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 30000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<p><b>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Castelo Rodrigo</b></p>		<p><b>1.6.2/5</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Castelo Rodrigo</p> <p>Fig. Castelo Rodrigo</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes. Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parques de estacionamento a criar no exterior, a norte da AHP (medida 1.1.4) - 12 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento a ordenar junto ao cemitério (medida 1.1.4) - 10 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento existente a sul da AHP - 27 lugares;</li> <li>- no parque de caravanas, para monitorização da capacidade de parqueamento - 8 lugares.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada dos visitantes em viatura ligeira deve ser encaminhada diretamente para o parque de estacionamento existente a sul da AHP, sendo necessário sinalização de encaminhamento para quem vem de nascente como de sul.</p> <p>Já a circulação de autocarros de turismo, deverá ser encaminhada por forma a circular a AHP no sentido dos ponteiros do relógio, podendo largar passageiros nos dois pontos assinalados (Rua da Cadeia, ou Porta da Muralha) e seguir para o estacionamento devido ou para o parque de lazer. Tal com é feito atualmente, onde a chegada de autocarros de turismo é coordenada para que não haja muitos em simultâneo, o mesmo deverá poder ser feito com a utilização da informação a disponibilizar na plataforma digital.</p>		 <p><b>Valor unitários considerados:</b> 200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município de Figueira de Castelo Rodrigo</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de refeito que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>23.000 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>23.000 €</b></p>	<p>&gt; 50%</p>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 29000 €</p>		

<h2>Melhoria da conectividade na AHP Castelo Rodrigo</h2>		1.6.4/5
		Prioridade Alta AHP Castelo Rodrigo Fig. Castelo Rodrigo
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona do Castelo, o Largo de São João, a zona da entrada pela Porta da Muralha e a Rua da Cadeia, a Rua da Tapada, a Rua da Sinagoga, a zona da paragem de transporte coletivo e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Figueira de Castelo Rodrigo	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	14.822
Outras aquisições de serviços	15.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>15.750 €</b>	<b>252%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 € *Nota: O valor apresentado para Estudos e Projetos constitui uma parcela do valor global que agrega Estudo/Projeto para todas as AHP		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Castelo Rodrigo</b>	1.3.1/5		
	Prioridade Alta		
	AH Castelo Rodrigo		
	FCR		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para alugar. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Figueira de Castelo Rodrigo		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €	Número de estações de acoplagem instaladas (nº):	
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €	Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):	
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo F:  
Propostas Idanha-a-Velha

<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Idanha-a-Velha</b></p>		<p><b>1.1.1/6</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Idanha-a-Velha</p> <p>Idanha-a-Nova</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>A AHP de Idanha-a-Velha tem já sinalização que condiciona o acesso apenas a residentes e serviços de cargas e descargas. Esta proibição não é totalmente eficaz, no entanto, a maior problemática nesta AHP não são os visitantes mas sim o estacionamento interno dos residentes, o qual é tratado na medida 1.1.4.</p> <p>Deste modo, propõe-se que seja reforçada a sinalização com um sinal de zona do tipo G5a, na Rua da Palma, na entrada norte, de forma a que fique mais clara, mantendo a permissão de acesso a residentes, serviços a realizar na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis. Serviços do tipo obras, reparações e manutenções, deverão ter horário restrito.</p> <p>Mantendo apenas a sinalização é possível que haja incumprimento das regras, uma vez que não há impedimento físico nem fiscalização ativa. No entanto, como o correto encaminhamento para os parques exteriores espera-se que não haja este problema. Ainda assim, a situação deverá ser avaliada ao longo do tempo, de modo a perceber a necessidade de medidas adicionais mais extremas.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica orçaria	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de sinais de zona instalados:
Ações Imateriais	-	
Empreitadas	1.500 €	2
Outras aquisições de serviços	-	<b>Indicador de Resultado:</b> Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:
Certificações	-	
<b>Total</b>	<b>1.500 €</b>	0%
<p>Considera 2 sinais de trânsito (750€/sinal). Ver descritivo acima</p>		

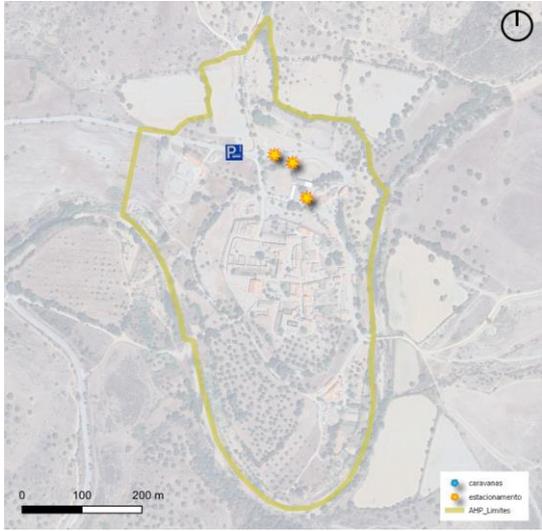
<h2>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.1.3/6
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>A AHP de Idanha-a-Velha caracteriza-se pela falta de ordenamento do estacionamento dos residentes.</p> <p>No PEDU estão identificados vários pontos com problema de estacionamento, sendo proposta a implementação de duas ou três bolsas de estacionamento, no sentido de desobstruir as ruas, utilizando alguns dos espaços livres existentes no aglomerado, ou até mesmo utilizar alguns dos pavilhões em ruína para o efeito.</p> <p>Deste modo, esta proposta recai sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- criar bolsa de estacionamento para cerca de 10 viaturas num terreno junto à Rua do Tronco, aproveitando a sombra das árvores e se necessário criar mais sombras;</li> <li>- criar bolsa de estacionamento para cerca de 8 viaturas num terreno junto à Rua do Castelo, com sombras;</li> <li>- ordenar o estacionamento no Largo do Espírito Santo (10 lugares), introduzindo 1 lugar para mobilidade condicionada. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.</li> </ul> <p>Será preciso averiguar a necessidade de expropriações ou aluguer de terreno. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize em determinados locais como o Largo da Igreja, junto à Torre dos Templários e outros monumentos.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	30.695 €	Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>30.695 €</b>	Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
		<b>28</b>
		<b>0</b>
Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (50€/m2; 90€/m2)		

<h2>Bolsa de estacionamento junto à AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.1.4/6
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha <b>Idanha-a-Nova</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Fora da muralha de Idanha-a-Velha existe já estacionamento ordenado para 19 viaturas ligeiras e 3 autocaros.</p> <p>É no entanto necessário criar lugares de estacionamento para carregamento de viaturas elétricas, em complemento à medida 1.4.1.</p> <p>Deste modo, esta proposta baseia-se na criação de 4 lugares de estacionamento junto ao posto de transformação existente, conforme representado na figura. A sinalização de trânsito associada está incluída.</p> <p>Será preciso averiguar a necessidade de expropriações.</p> <p>É de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralilha permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	3.176 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	7.500 €	4
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>10.676 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Idanha-a-Velha considerou-se 140€/m2</p>		

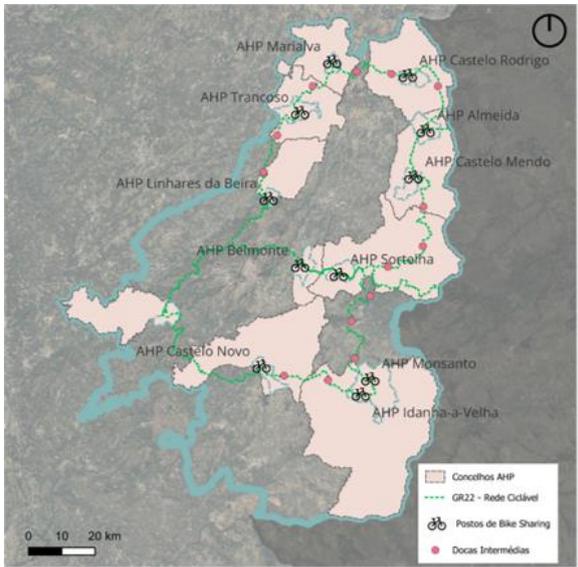
<h2>Viatura Elétrica de Apoio à AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.3.3/5
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos Transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	Nº de reservas mensais:
		<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração custos de exploração que se estimam ser de 9.000€		

<p><b>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Idanha-a-Velha</b></p>		<p><b>1.4.1/6</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Idanha-a-Velha</p> <p><b>Idanha-a-Nova</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Descarbonização dos transportes</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos eléctricos na bolsa de estacionamento a criar no âmbito da medida 1.1.4, junto ao PT.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Câmara Municipal</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT, MOBE</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º):</p> <p>valor a definir pela ADT-AHP</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Taxa de ocupação dos postos:</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>0 €</b></p>	<p>&gt;20%</p>

<h2>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.6.1/6
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 3 sensores de contagem, nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	9.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>9.000 €</b>	<b>&gt; 8 400</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 18000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.6.2/6
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nos lugares de estacionamento a norte - 19 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento de autocarros existente no exterior da AHP - 3 lugares;</li> <li>- na bolsa de estacionamento a ordenar no Largo do Espírito Santo (medida 1.1.3) - 10 lugares.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada de autocarros deverá ser encaminhada para o devido local de estacionamento.</p> <p>Deverá ainda ser colocada sinalização nos locais de estacionamento de ligeiros a norte da AHP e sinalização de encaminhamento para os lugares de carregamento elétrico.</p>		 <p>Valor unitários considerados:                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	22
Outras aquisições de serviços	18.400 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>18.400 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 22000 €		

<h2>Melhoria da conectividade na AHP Idanha-a-Velha</h2>		1.6.4/6
		Prioridade Alta AHP Idanha-a-Velha <b>Idanha-a-Nova</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona de entrada norte (Rua da Palma), o Largo da Amoreira, a zona do Pelourinho e Igreja, a zona da Torre dos Templários e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	11.327
Outras aquisições de serviços	15.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>15.750 €</b>	<b>63%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Idanha-a-Velha</b>	<b>1.3.1/6</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Idanha-a-Velha		
	<b>Idanha-a-Nova</b>		
Objetivo Estratégico			
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	<i>Curto Prazo - 2024/2027</i>		
<b>Concretização</b>	<i>Contínua</i>		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo G:  
Propostas Linhares da Beira

<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Linhares da Beira</b></p>		<p><b>1.1.1/7</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Linhares da Beira será de condicionar o acesso através de sinalização (G5a), permitindo apenas o acesso de residentes, serviços a realizar na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis. Serviços do tipo obras, reparações e manutenções, deverão ter horário restrito.</p> <p>A sinalização deverá ser implantada em três acessos, garantindo o atravessamento da aldeia pela Rua Direita, de acesso à serra. Estes locais são na entrada pelo cemitério, do lado norte; no acesso ao interior da aldeia a partir da Rua Direita e no acesso ao interior da aldeia a partir da Rua Campo. Deve ainda reforçar-se o condicionamento no cruzamento que dá acesso à rua do cemitério.</p> <p>Esta medida deve ser complementada com medida de encaminhamento do tráfego para o parque de estacionamento a construir, que será abordada na medida 1.6.2.</p> <p>O maior desafio aqui prende-se com o possível incumprimento das regras, uma vez que não há impedimento físico nem fiscalização ativa. Deste modo, a situação deverá ser avaliada ao longo do tempo, de modo a perceber a necessidade de aplicar outras medidas adicionais.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> - Nº de sinais de zona instalados:
Ações Imateriais	-	
Empreitadas	2.500 €	4
Outras aquisições de serviços	-	<b>Indicador de Resultado:</b> - Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:
Certificações	-	
<b>Total</b>	<b>2.500 €</b>	0%
<p>Considera 3 sinais de trânsito (750€/sinal) + 1 sinal 250€. Ver descritivo acima</p>		

<p><b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Linhares da Beira</b></p>		<p><b>1.1.3/7</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Linhares da Beira há a necessidade de ordenar o estacionamento interno. Sugere-se a marcação de lugares e respetiva sinalização nos locais assinalados na figura, prefazendo 24 lugares. Propõe-se que o lugar destinado a mobilidade condicionada seja realocado, pretendendo-se que a vista para o Castelo fique limpa de viaturas. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.</p> <p>Um dos locais onde se propõe criar estacionamento, nomeadamente enquadrado entre a Travessa do Passadiço e a Travessa de São Pedro, será de averiguar visto tratar-se possivelmente de um terreno privado.</p> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize em determinados locais como junto ao Castelo e outros monumentos.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Junta de Freguesia</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	<p>Número de lugares de estacionamento ordenados (n°):</p>
<p>Empreitadas</p>	<p>26.295 €</p>	<p>24</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p>
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	<p>Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (n°):</p>
<p><b>Total</b></p>	<p><b>26.295 €</b></p>	<p>0</p>
<p>Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (50€/m2; 140€/m2)</p>		

<h2>Parque de estacionamento junto à AHP Linhares da Beira</h2>		1.1.4/7
		Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Propõe-se a criação de parque de estacionamento, num terreno de 912 m<sup>2</sup>, junto à entrada poente da AHP, na Rua Direita. Com projeto já desenvolvido em parte pelo município, prevê 9 lugares para viaturas ligeiras, onde 1 é destinado a pessoas com mobilidade reduzida. Conta ainda com 2 lugares para autocarros e a construção de instalações sanitárias. Por forma a complementar esta oferta, propõe-se ainda o ordenamento de 8 lugares de estacionamento para viaturas ligeiras na Rua do Campo, junto ao posto de transformação existente, onde 3 lugares são destinados a carregamento de viaturas elétricas e o ordenamento de 40 lugares de estacionamento para viaturas ligeiras ao redor do antigo campo de futebol.</p> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralhinha permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p> <p>A sinalização de trânsito associada a estes parques está incluída.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	15.178 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	160.930 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>176.108 €</b>	
		48
		> 50%
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Linhares da Beira considerou-se 50€/m<sup>2</sup> e 140€/m<sup>2</sup></p>		

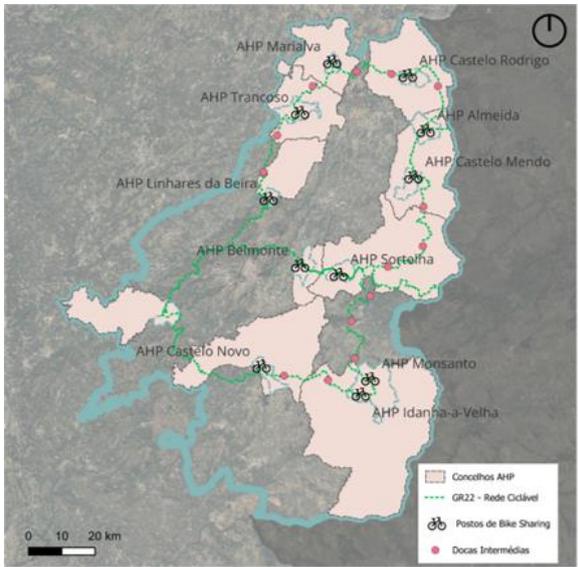
<h2>Viatura elétrica de apoio à AHP Linhares da Beira</h2>		1.3.3/6
		Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Celorico da Beira	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	Nº de reservas mensais:
		> 20
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Linhares da Beira		1.4.1/7
		Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de postos de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento dos veículos eléctricos junto aos lugares propostos junto ao PT.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBE	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	>20%

<p><b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Linhares da Beira</b></p>		<p><b>1.6.1/7</b></p>
		<p>Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento Telemática</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 3 sensores de contagem, nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade da Aldeia Histórica, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP (medida 1.9.2). Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação de todas as AHP em tempo real.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município de Celorico da Beira</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>0 €</p>	
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>9.000 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):</p>
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>9.000 €</b></p>	<p>&gt; 21 200</p>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 18000 € Considerou-se 3.000€/sensor</p>		

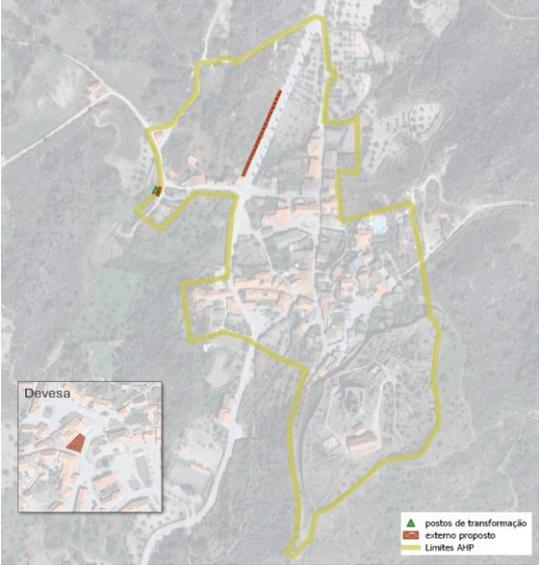
<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Linhares da Beira</h2>		1.6.2/7
		Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- no parque de estacionamento a criar no exterior da AHP (medida 1.1.4) - 11 lugares</li> <li>- nos lugares a ordenar (medida 1.1.4) - 40 lugares</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada dos visitantes, ligeiros e autocarros, deve ser encaminhada por poente, para os estacionamentos previstos, evitando que haja subidas à AHP pela rua do cemitério.</p>		
<p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Celorico da Beira	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de refeito que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	41
Outras aquisições de serviços	23.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>23.500 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 34000 €		

<h2>Melhoria da conectividade na AHP Linhares da Beira</h2>		1.6.4/7
		Prioridade Alta AHP Linhares da Beira Celorico da Beira
<b>Objetivo Estratégico</b>		
H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona do Largo da Igreja e Rua da Igreja, os acessos até à Rua do Campo, a Rua do Penedo e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Celorico da Beira	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	15.509
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>308%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 12000 €		

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Linhares da Beira</b>	<b>1.3.1/7</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Linhares da Beira		
	<b>Celorico da Beira</b>		
Objetivo Estratégico			
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Celorico da Beira		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo H:  
Propostas Marialva

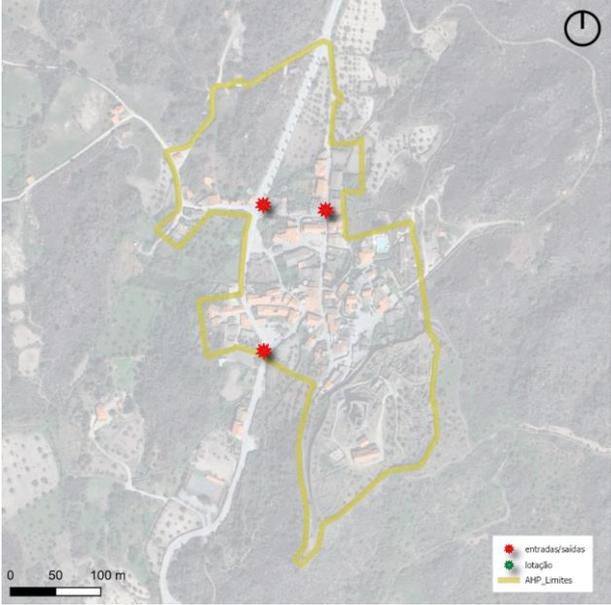
<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Marialva</b></p>		<p><b>1.1.1/8</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Marialva</p> <p>Mêda</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Marialva será de condicionar o acesso através de sinalização (G5a e C2), permitindo apenas o acesso de residentes, serviços a realizar na AHP, pessoas com mobilidade reduzida e táxis.</p> <p>A sinalização deverá ser implantada nas duas principais entradas de viaturas identificadas – na Rua da Pocinha, na entrada sul, e na Rua da Corredoura, do lado norte e também nos acessos da Rua do Tanque e da Travessa do Tanque.</p> <p>Propõe-se ainda a colocação de sinalização sem saída (H4) junto ao posto de turismo.</p> <p>Esta medida deve ser complementada com medida de encaminhamento do tráfego para o parque de estacionamento a construir, que será abordada na medida 1.6.2.</p> <p>O maior desafio aqui prende-se com o possível incumprimento das regras, uma vez que não há impedimento físico nem fiscalização ativa. Deste modo, a situação deverá ser avaliada ao longo do tempo, de modo a perceber a necessidade de medidas adicionais mais extremas.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Junta de Freguesia, AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual, com operação e monitorização contínua</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de sinais de trânsito instalados:</p>
<p>Ações Imateriais</p>	-	
<p>Empreitadas</p>	2.250 €	
<p>Outras aquisições de serviços</p>	-	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:</p>
<p>Certificações</p>	-	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>2.250 €</b></p>	<p>5</p> <p>0%</p>
<p>Considera 2 sinais de trânsito (750€/sinal) + 3 sinal 250€/sinal. Ver descritivo acima</p>		

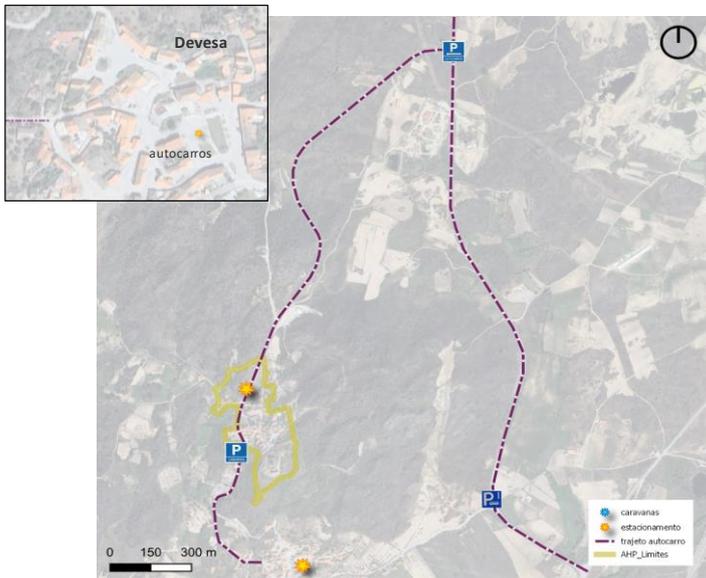
Lugares de estacionamento junto à AHP Marialva		1.1.4/8
		Prioridade Alta
		AHP Marialva
		<b>Méda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Marialva identifica-se a necessidade de criar alguns lugares de estacionamento para visitantes, bem como de encontrar um local para implementação de carregadores elétricos.</p> <p>Deste modo, esta proposta baseia-se na criação de 22 lugares de estacionamento a norte da AHP, para veículos ligeiros, sendo 2 deles destinados a carregamento elétrico e localizados junto ao PT existente. A sinalização de trânsito necessária está incluída.</p> <p>É de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralva permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p> <p>Também deverão ser criados 2 lugares destinados a carregamento elétrico na Devesa, no largo do Toural, junto à Junta de Freguesia.</p> <p>Já o estacionamento de viaturas pesadas de passageiros deverá fazer-se na Devesa, onde deverá ser formalizado este estacionamento, de pelo menos 2 lugares.</p>		 <p>▲ postos de transformação externo proposto ■ limites AHP</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	2.788 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	27.850 €	26
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>30.638 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Marialva considerou-se 90€/m<sup>2</sup></p>		

<b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Marialva</b>		<b>1.1.3/8</b>
		Prioridade Alta AHP Marialva <b>Méda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP Marialva não se identifica grande necessidade de lugares para residentes. Apenas é necessário ordenar.</p> <p>Deste modo, propõe-se o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- o estacionamento no Largo do Côro apenas será permitido a mobilidade reduzida, existindo já 1 lugar para esta finalidade e a serviços de carga e descarga limitados em tempo para apoio ao alojamento local;</li> <li>- criação de 4 lugares no Largo do Tanque, devidamente sinalizados como exclusivo para residentes.</li> </ul> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize em determinados locais como junto a monumentos.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	4.750 €	4
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>4.750 €</b>	<b>0</b>
Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (90€/m2)		

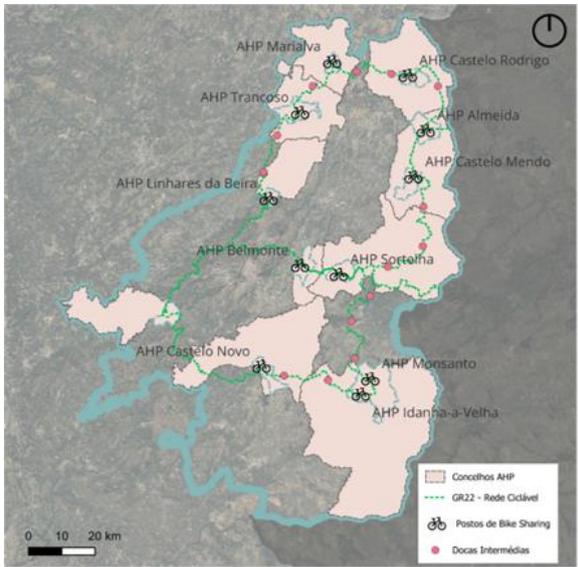
<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Marialva</h2>		1.4.1/8
		Prioridade Alta AHP Marialva <b>Méda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- junto aos lugares de estacionamento a criar na via de acesso norte da AHP;</li> <li>- na Devsa, no Largo do Tournal, junto ao edifício da Junta de Freguesia.</li> </ul>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBLE	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	>20%

<b>Viatura elétrica de apoio à AHP Marialva</b>		<b>1.3.3/7</b>
		Prioridade Alta AHP Marialva <b>Mêda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia. Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Mêda	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Marialva</b>		<b>1.6.1/8</b>
		Prioridade Alta AHP Marialva <b>Mêda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 3 sensores de contagem, nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>	 <p>0 50 100 m</p> <p> <span style="color: red;">●</span> entradas/saídas  <span style="color: green;">●</span> lotação  <span style="color: yellow;">—</span> AHP_Limites         </p>	
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Mêda	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	9.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>9.000 €</b>	<b>&gt; 24 400</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 18000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Marialva</h2>		1.6.2/8
		Prioridade Alta AHP Marialva Média
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nos lugares a criar a norte da AHP</li> <li>- no parque de estacionamento na Devesa, onde estacionarão os autocarros</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade. Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada dos visitantes, em viatura ligeira, deve ser encaminhada diretamente para os lugares de estacionamento a criar. Os autocarros turísticos deverão obrigatoriamente ser encaminhados pela entrada norte da AHP, largar os visitantes num dos acessos à AHP e seguir para a Devesa, pelo que se prevê a colocação de sinalização de encaminhamento.</p>		
<p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Mêda	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	22
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 27000 €		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Marialva</b>		<b>1.6.4/8</b>
		Prioridade Alta
		AHP Marialva
		<b>Mêda</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como o Largo da Figueira, o Largo do Tanque e as áreas de estacionamento tanto na AHP como na Devesa.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Mêda	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	26.077
Outras aquisições de serviços	14.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>14.000 €</b>	<b>667%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 7000 €		

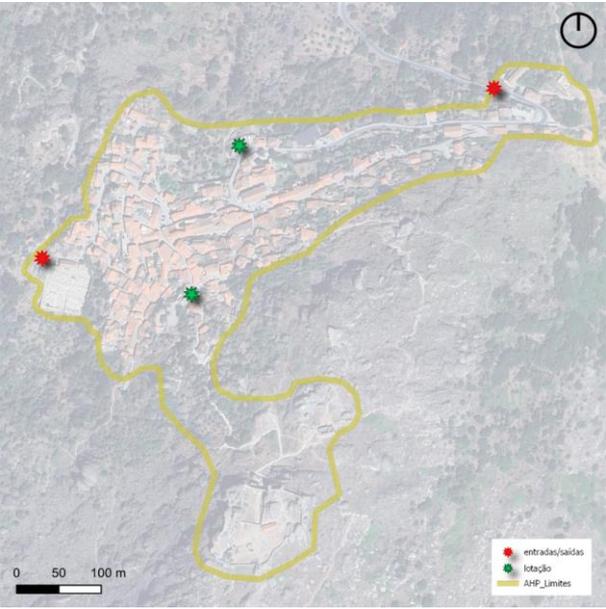
Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Marialva</b>	1.3.1/8		
	Prioridade Alta		
	AH Marialva		
	<b>Mêda</b>		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b> 32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para aluguer. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Mêda		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo I:  
Propostas Monsanto

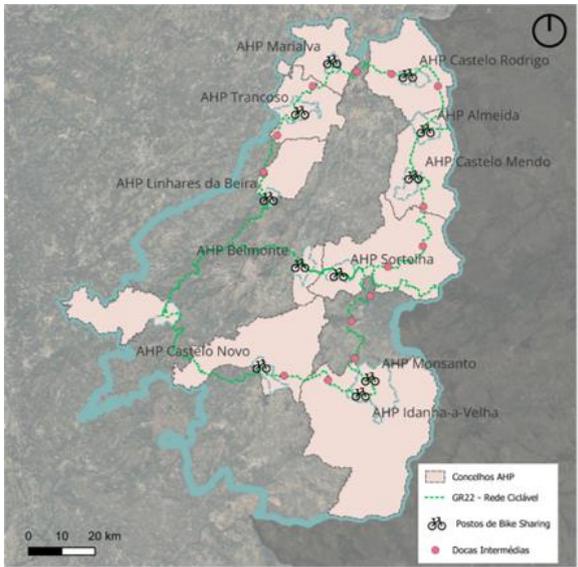
<b>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Monsanto</b>		<b>1.1.3/9</b>
		Prioridade Alta AHP Monsanto Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP de Monsanto a grande dificuldade passa por oferecer lugares suficientes para a população residente no seu interior. Atualmente identifica-se estacionamento habitual em locais onde não deveria existir. No entanto, são poucos os locais onde se pode ordenar o estacionamento. Destaca-se o Largo da Misericórdia (5 lugares), a Rua da Igreja (4 lugares), 1 lugar junto ao cemitério, 2 lugares na Rua Fernando Namora e uma pequena bolsa também na Rua Fernando Namora (4 lugares).</p> <p>Propõe-se ainda introduzir 1 lugar para mobilidade reduzida na Rua do Sol Velho. Para esta ação deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha.</p> <p>Consideram-se ainda a criação de 2 lugares dedicados a carregamento de viaturas elétricas no Baluarte, onde será instalado o posto.</p> <p>Em complemento, deverá apostar-se na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize em determinados locais como o largo do Pelourinho, em frente à Igreja da Misericórdia, junto à Torre de Lucano, no miradouro da Rua da Soenga, entre outros monumentos. Deverá também sensibilizar-se a população para que utilizem as garagens disponíveis.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<p>Entidade Responsável</p> <p>Outras Entidades a envolver</p> <p>Horizonte Temporal</p> <p>Concretização</p> <p>Possível Financiamento</p>		
Município		
Junta de Freguesia		
Curto Prazo - 2024/2027		
Pontual		
Linha +Interior Turismo		
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	23.125 €	Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Outras aquisições de serviços	0 €	19
Certificações	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b>
<b>Total</b>	<b>23.125 €</b>	
		Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
		0
Sinalética e marcação de lugares com trabalhos no pavimento (90€/m2)		

<b>Viatura elétrica de apoio à AHP Monsanto</b>		<b>1.3.3/8</b>
		Prioridade Alta AHP Monsanto Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia. Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		 
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Outras aquisições de serviços	21.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 9000 €		

<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Monsanto</h2>		1.4.1/9
		Prioridade Alta AHP Monsanto Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de posto de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos no Baluarte, junto ao PT existente.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBIe	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	<b>&gt;20%</b>

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Monsanto</b>		<b>1.6.1/9</b>
		Prioridade Alta AHP Monsanto Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia;</li> <li>- 2 em locais de maior afluxo no interior da AHP, nomeadamente no Baluarte e no acesso ao Castelo, para contabilização de pessoas nesse local específico.</li> </ul> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP. Considera-se que a monitorização da capacidade de estacionamento está já contemplada pelo projeto do município já instalado, que aguarda a entrada em funcionamento.</p>		
 <p>O mapa mostra a localização da Aldeia Histórica de Monsanto, delimitada por uma linha amarela. São indicados dois pontos de contagem de entradas/saídas (marcados com pontos vermelhos) e dois pontos de contagem de lotação (marcados com pontos verdes). Um ícone de relógio indica a monitorização em tempo real. Uma escala de 0 a 100 metros e uma legenda são também apresentadas.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	12.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>12.000 €</b>	<b>&gt; 6 500</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 24000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

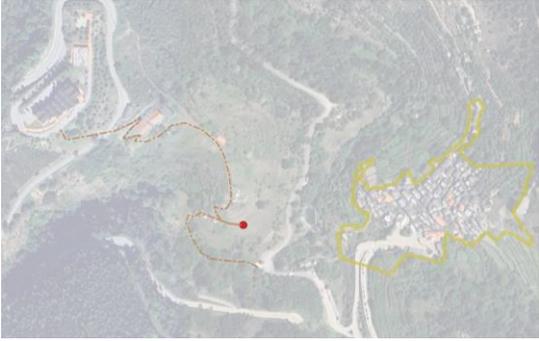
<b>Melhoria da conectividade na AHP Monsanto</b>		<b>1.6.4/9</b>
		Prioridade Alta
		AHP Monsanto
		Idanha-a-Nova
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como completar o acesso ao Castelo (Rua do Castelo), Rua Marquês da Graciosa, a Rua Fernando Namora, a Rua da Soenga, a Rua do Relógio, a zona desde a entrada do Baluarte até à Igreja e Cruzeiro e as áreas de estacionamento e de instalação dos contadores de fluxo.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	15.226
Outras aquisições de serviços	22.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>22.750 €</b>	<b>252%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 13000 €		

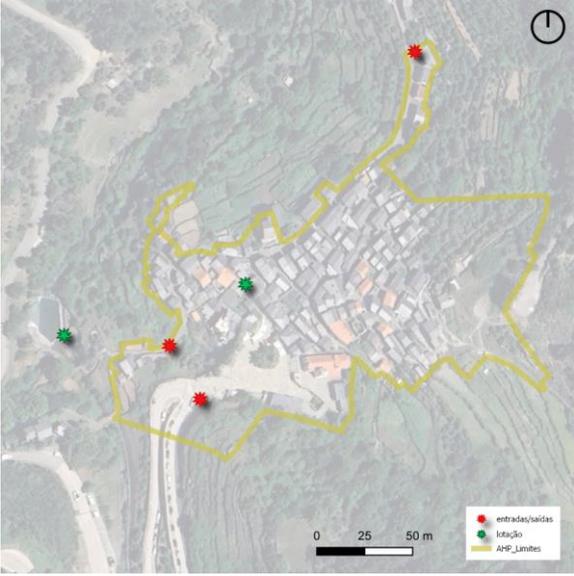
Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Monsanto</b>	<b>1.3.1/9</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Monsanto		
	<b>Idanha-a-Nova</b>		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p>Valor unitário considerados 32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para alugar. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Idanha-a-Nova		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

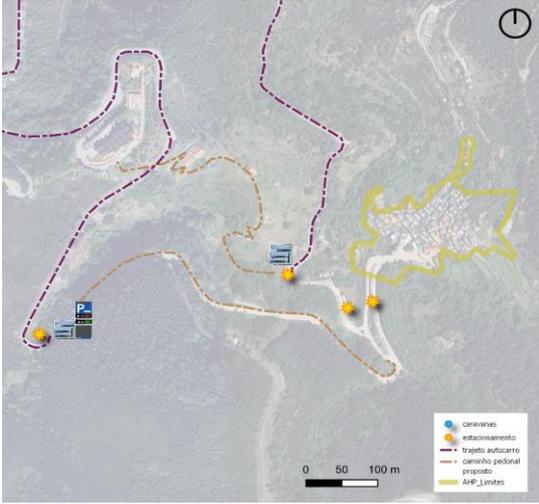
Anexo J:  
Propostas Piódão

<b>Bolsas de estacionamento junto à AHP Piódão</b>		<b>1.1.4/9</b>
		Prioridade Alta AHP Piódão Arganil
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Apesar da existência de lugares junto à entrada principal da AHP, na aldeia do Piódão existe uma grande necessidade de criar lugares de estacionamento, tanto para viaturas ligeiras como para autocarros. No entanto, a orografia do terreno, o espaço disponível e a preservação da paisagem, são as grandes dificuldades com que se depara na envolvente desta aldeia.</p> <p>De modo diferente das restantes AHP aqui existe a necessidade de haver lugares destinados exclusivamente a residentes, uma vez que no interior da AHP não circulam viaturas.</p> <p>Deste modo, propõe-se a criação de pequenas bolsas em diferentes locais, também para que não haja um impacto grande na paisagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bolsa de 4 lugares junto ao cemitério (acesso norte), exclusivamente para residentes, com devida sinalização;</li> <li>- bolsa de 4 lugares junto à Eira (acesso norte/nascente), exclusivamente para residentes, com devida sinalização;</li> <li>- bolsa de 480 m<sup>2</sup>, com capacidade para 10 viaturas ligeiras e 2 autocarros, no Caminho Municipal 1134, junto ao acesso pedonal poente;</li> <li>- bolsa de 4 lugares no Caminho Municipal 1134, a norte da praia fluvial.</li> </ul> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, que sirvam o propósito e sejam sustentáveis, protegendo o solo e mantendo a permeabilidade deste. São exemplo os pavimentos pedra ou em gralva permeável, que podem ser de pedra variada, adaptando-se a qualquer estilo e materiais.</p> <p>A sinalização de trânsito associada a estas bolsas de estacionamento está incluída. Será preciso averiguar a necessidade de expropriações.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	9.140 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	84.250 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>93.390 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4 e 1.5.4, estimando-se 8% do valor total destas 4 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Piódão considerou-se 50€/m<sup>2</sup> e 140€/m<sup>2</sup></p>		

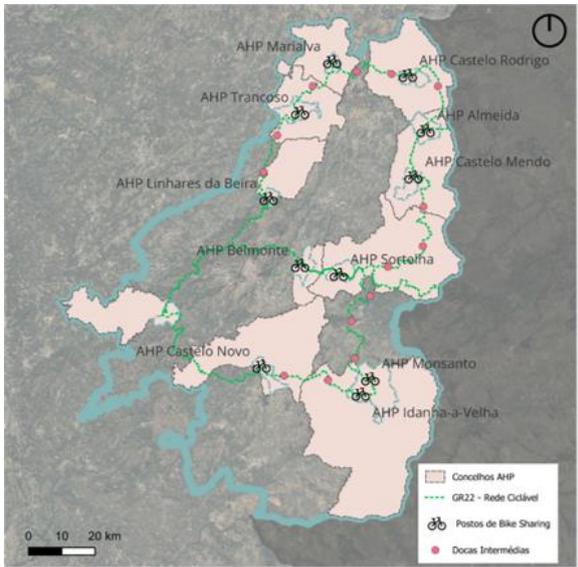
<b>Viatura Elétrica de Apoio à AHP Piódão</b>		<b>1.3.3/9</b>
		Prioridade Alta
		AHP Piódão
		Arganil
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos Transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		   
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Arganil	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; J unta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	
		<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração custos de exploração que se estimam ser de 9.000€		

<p><b>Melhoria de acesso e sinalética desde o Inatel e ao photopoint da AHP Piódão</b></p>		1.5.4/1
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Piódão</p> <p>Arganil</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Mobilidade como experiência turística</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Necessidade de melhoria do acesso ao photopoint existente na aldeia, bem como da respetiva sinalética direcional. É de ressaltar que este local é alvo de muitas visitas por parte de visitantes para tirar fotografias. A melhoria deste acesso enquadra-se na proposta de melhoria de um percurso pedestre existente (PR3-AGN) no troço entre o Inatel e o acesso poente da AHP, onde se propõe a construção de uma bolsa de estacionamento. Este percurso, com cerca de 620 m, passa pela antiga escola, pela Capela da Senhora do Bom Parto e junto ao photopoint.</p> <p>A intervenção deverá permitir tornar este caminho pedonal mais acessível a todos, através do reperfilamento e regularização do mesmo, mantendo a sua natureza.</p> <p>A sinalética deverá ser melhorada, tendo por base o tipo de sinalética usualmente utilizada em percursos pedestres, com marcas e códigos internacionalmente conhecidos e aceites. Deverá recorrer-se a placas direcionais, painéis informativos e totem a localizar nos cruzamentos ao longo do percurso, bem como na Rua Cónego Manuel Fernandes Nogueira.</p>		 
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município de Arganil</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>AHP-ADT</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>Pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	<p>Extensão de caminho intervencionada (m):</p>
<p>Empreitadas</p>	<p>30.000 €</p>	<p>620</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p>
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	<p>Nº de visitas ao photopoint:</p>
<p><b>Total</b></p>	<p><b>30.000 €</b></p>	<p>não existe histórico que permita a medição</p>
<p>regularização caminho/pavimentação; limpeza; sinalética; mobiliário; guardas de segurança, etc.</p>		

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Piódão</b>		<b>1.6.1/10</b>
		Prioridade Alta AHP Piódão <b>Arganil</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 3 nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia;</li> <li>- 2 em locais de maior afluxo, um na Praia Fluvial e outro no interior da AHP, na Rua Manuel Nunes Pacheco, para contabilização de pessoas nesse local específico.</li> </ul> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Arganil	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	15.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>15.000 €</b>	<b>&gt; 13 100</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 30000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Piódão</h2>		1.6.2/9
		Prioridade Alta AHP Piódão Arganil
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nos lugares de estacionamento junto à entrada da AHP - 48 lugares;</li> <li>- na bolsa de estacionamento a criar a poente do núcleo da AHP (medida 1.1.4) - 12 lugares.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A chegada dos visitantes vinda por norte, pelo CM 1134, pode ser encaminhada ou para a bolsa de estacionamento ou para o parque de estacionamento a criar. A chegada por poente, pelo Inatel, deverá ser encaminhada para o parque de estacionamento a criar, informando os condutores acerca da disponibilidade de estacionamento nos lugares junto à AHP. No caso dos autocarros, é completamente aconselhável a não seguirem até à AHP, deixando os visitantes aqui.</p>		
<p><b>Valor unitários considerados:</b>                  200€/ sensor solo; 3000€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Arganil	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	50
Outras aquisições de serviços	34.100 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>34.100 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 53000 €		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Piódão</b>		<b>1.6.4/10</b>
		Prioridade Alta
		AHP Piódão
		<b>Arganil</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como completar o acesso da Rua Manuel Nunes Pacheco, o acesso à praia fluvial e as áreas de estacionamento e de instalação dos contadores de fluxo.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Arganil	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	6.011
Outras aquisições de serviços	17.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>17.500 €</b>	<b>243%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 10000 €		

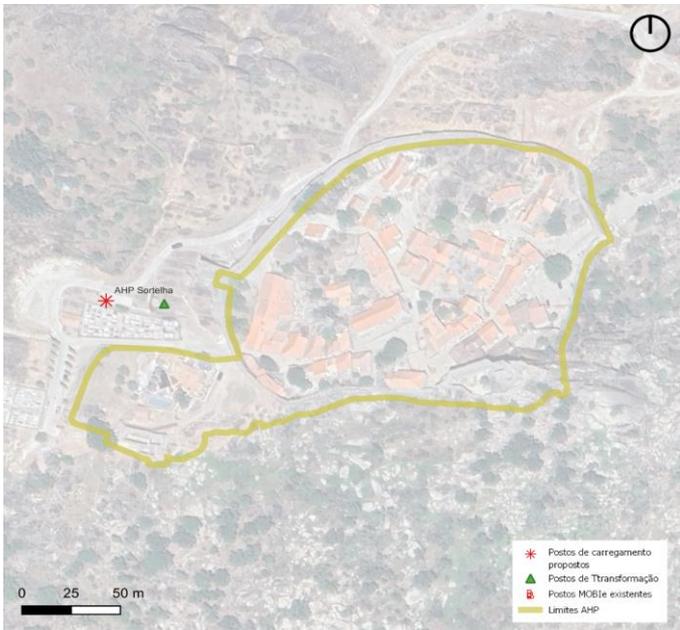
Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Piódão</b>	<b>1.3.1/10</b>		
	Prioridade Alta		
	AH Piódão		
	<b>Arganil</b>		
Objetivo Estratégico			
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b> 32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para alugar. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Arganil		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

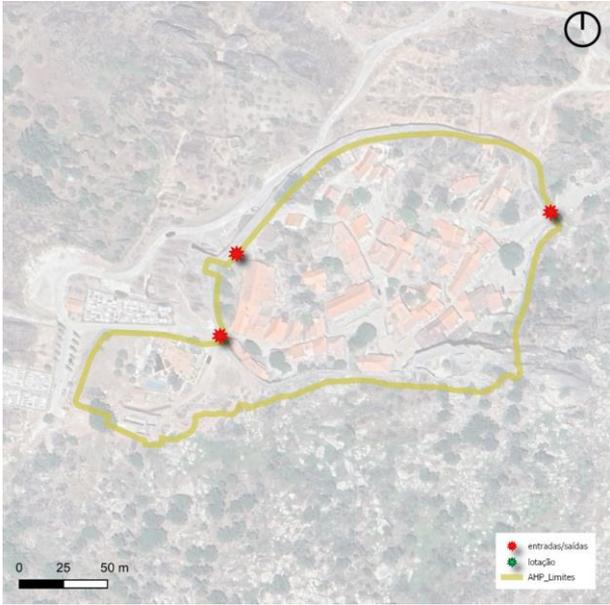
Anexo K:  
Propostas Sortelha

<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Sortelha</b></p>		<p><b>1.1.1/10</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Sortelha</p> <p><b>Sabugal</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Na AHP de Sortelha poderia pensar-se suficiente o condicionamento com recurso apenas a sinalização. No entanto, considera-se que a sinalização tem demasiado impacto na imagem arquitetónica da aldeia e nomeadamente nas suas portas de entrada, pelo que se deverá optar por pilarete retrátil.</p> <p>O esquema de entradas e saídas mantém-se, com a Porta da Vila e a Porta Nova permitindo entradas e saídas, estando proibido o trânsito, com exceção de residentes, mobilidade reduzida e outros veículos autorizados.</p> <p>Os pilaretes terão câmara incorporada para controlo de matrículas. Todos os residentes deverão registar as suas viaturas, bem como as viaturas associadas a determinados serviços no interior da AHP, nomeadamente viaturas em funções no âmbito das competências do município. Os táxis do concelho, bem como as viaturas associadas a operações de carga e descarga, também deverão estar registados. As operações de carga e descarga devem ser limitadas a um período de 30 minutos e os serviços do tipo obras, reparações e manutenções, deverão ter horário restrito.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Junta de Freguesia, AHP-ADT</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p><i>pontual, com operação e monitorização contínua</i></p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p><i>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental</i></p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030, Fundo Ambiental</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de pilaretes automáticos instalados:</p>
<p>Ações Imateriais</p>	-	
<p>Empreitadas</p>	<p>20.500 €</p>	<p>2</p>
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>10.000 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Emissões CO2e associadas a visitantes, no interior da AHP:</p>
<p>Certificações</p>	-	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>30.500 €</b></p>	<p>0%</p>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 60000 €</p>		
<p>Empreitada: aquisição e instalação de pilaretes (2); aquisição e instalação de sinalética. Outras aquisições e serviços: software e outras necessidades.</p>		

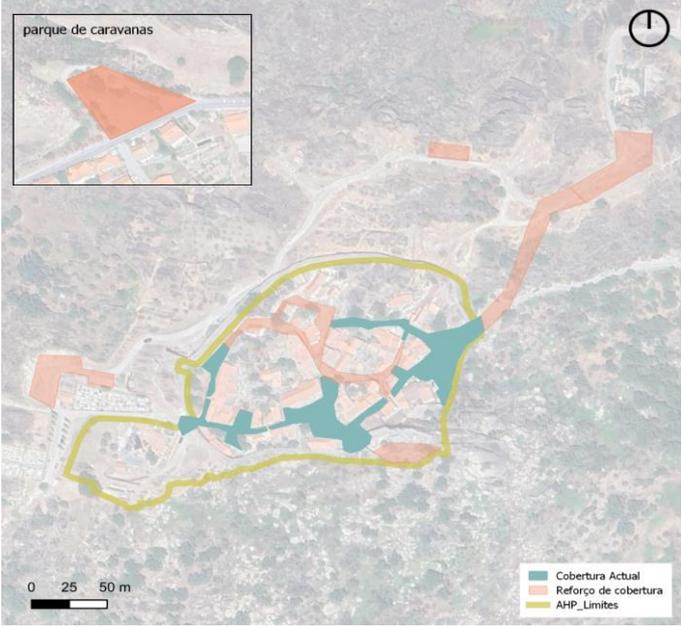
<b>Parque de estacionamento junto à AHP Sortelha</b>		<b>1.1.4/10</b>
		Prioridade Alta AHP Sortelha Sabugal
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Atualmente existem apenas 5 lugares para viaturas ligeiras junto à entrada poente da AHP de Sortelha, dos quais 4 serão destinados a carregamento de viaturas elétricas, no âmbito da medida 1.4.1.</p> <p>De forma a complementar esta oferta, é proposto a criação de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bolsa de 430 m<sup>2</sup>, com capacidade para 13 viaturas ligeiras, junto à entrada poente da AHP;</li> <li>- bolsa de 6 lugares, a norte da AHP;</li> <li>- bolsa de 8 lugares, a nordeste da AHP;</li> <li>- formalização de 3 lugares de estacionamento para autocarros no atual parque de caravanas</li> <li>- formalização de 3 lugares dedicados ao carregamento de viaturas elétricas, nos lugares já existentes, junto ao PT nas imediações da Porta Nova, a poente da AHP</li> </ul> <p>Apesar destes locais se encontrarem fora da área em vias de classificação, é de extrema importância o tipo de materiais a utilizar, devendo enquadrar-se devidamente na paisagem. Aconselham-se soluções simples mas eficazes, em linha com os estacionamentos já existentes neste local. Estas intervenções poderão ter de ter um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento. A sinalização de trânsito associada a estas bolsas de estacionamento está incluída.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Junta de Freguesia	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Horizonte Temporal</b>	Pontual	
<b>Concretização</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	9.390 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	86.875 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>96.265 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
<p>A rubrica estudos e projetos considera as necessidades relativas às ações 1.1.1; 1.1.3; 1.1.4, estimando-se 8% do valor total destas 3 ações. Para o cálculo da empreitada foi tido em conta os níveis previstos no relatório, pág. 18. No caso de Sortelha considerou-se 50€/m<sup>2</sup>, 90€/m<sup>2</sup> e 140€/m<sup>2</sup>.</p>		

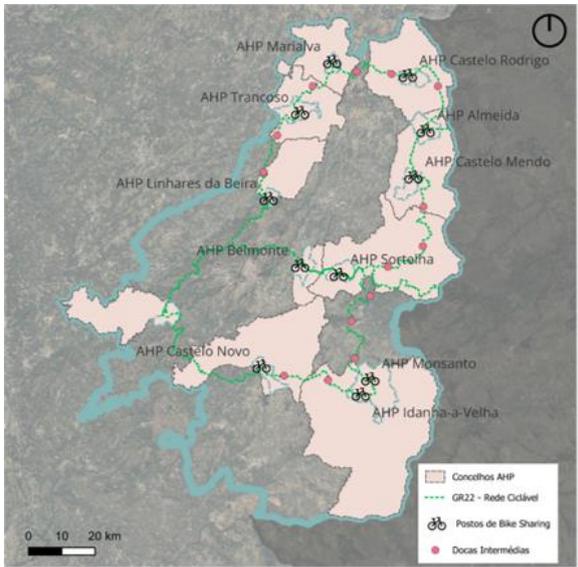
<b>Viatura Elétrica de Apoio à AHP Piódão</b>		<b>1.3.3/10</b>
		Prioridade Alta AHP Sortelha <b>Sabugal</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamentos Descarbonização dos Transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Sabugal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; J unta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	<i>Curto Prazo - 2024/2027</i>	
<b>Concretização</b>	<i>Pontual</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	
		<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração custos de exploração que se estimam ser de 9.000€		

<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Sortelha</h2>		1.4.1/11
		Prioridade Alta AHP Sortelha Sabugal
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de postos de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A proposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos nos lugares de estacionamento existentes junto ao PT nas imediações da Porta Nova, a poente da AHP.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBE	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	<b>&gt;20%</b>

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Sortelha</b>		<b>1.6.1/11</b>
		Prioridade Alta AHP Sortelha <b>Sabugal</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 3 sensores de contagem, nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Sabugal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	9.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>9.000 €</b>	<b>&gt; 35 600</b>
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 18000 € Considerou-se 3.000€/sensor</p>		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente/criada na AHP Sortelha</h2>		1.6.2/10
		Prioridade Alta AHP Sortelha Sabugal
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes. Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- na bolsa a criar a poente do núcleo da AHP (medida 1.1.4) - 13 lugares;</li> <li>- na bolsa a criar a norte do núcleo da AHP (medida 1.1.4) - 6 lugares.</li> <li>- na bolsa a criar a nodeste do núcleo da AHP (medida 1.1.4) - 8 lugares;</li> <li>- no parque de estacionamento para autocarros e caravanas.</li> </ul> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade. Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>O encaminhamento dos visitantes, em viatura ligeira, deverá ser feita de forma a circundar a AHP por norte, evitando acessos por nascente. Os autocarros deverão ser encaminhados pela EM542 até ao local destinado a parqueamento, no atual parque de caravanas, largando os passageiros junto às casas de banho e MB no cruzamento com a R ua do Caminho Novo. O transfer de visitantes até à Porta da Vila deverá ser assegurado em minibus, através de um serviço disponibilizado mediante pedido. A necessidade de aquisição desta vistoria deverá ser analisada, bem como o modelo de funcionamento deste serviço (não orçamentado).</p>		
		<p>Valor unitários considerados:                  200€/ sensor solo; 5 500€/ câmara; 1 500€/ barreira; 2 000€/ sin. inteligente.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Junta de Freguesia	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Horizonte Temporal</b>	<i>pontual, com operação e monitorização contínua</i>	
<b>Concretização</b>	<i>Linha +Interior Turismo</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	22.750 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>22.750 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 29000 €		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Sortelha</b>		<b>1.6.4/11</b>	
		Prioridade Alta AHP Sortelha <b>Sabugal</b>	
<b>Objetivo Estratégico</b>			
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>			
<b>Temáticas</b>			
Telemática			
<b>Descrição</b>			
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a zona do Castelo, a zona mais interna da AHP, as áreas de estacionamento e os locais de instalação dos contadores de fluxo.</p>			
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Sabugal		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Pontual		
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir		
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):	
Ações Imateriais	0 €		7.800
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:	
Outras aquisições de serviços	15.750 €		212%
Certificações	0 €		
<b>Total</b>	<b>15.750 €</b>		
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 8000 €			

Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Sortelha</b>	1.3.1/11		
	Prioridade Alta		
	AH Sortelha		
	<b>Sabugal</b>		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para alugar. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Sabugal		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €		Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €		Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

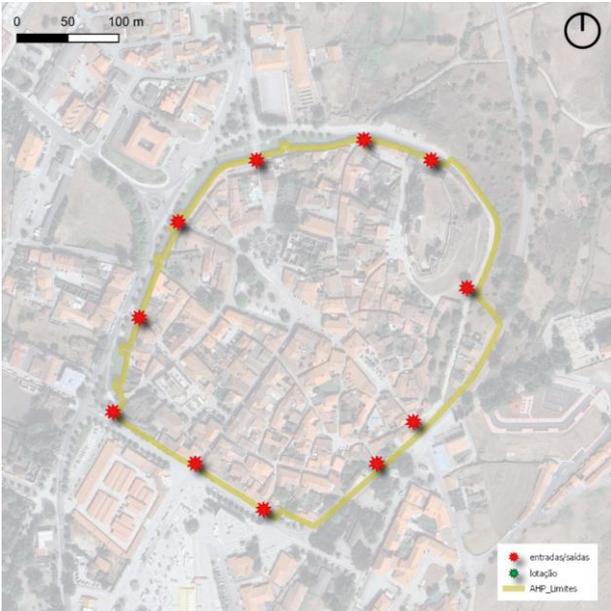
Anexo L:  
Propostas Trancoso

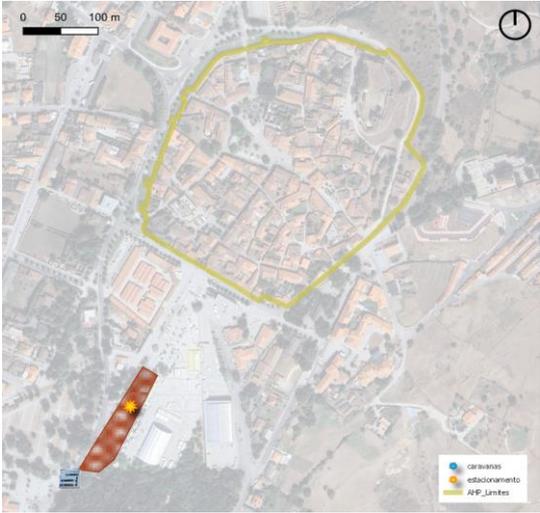
<p><b>Condicionamento de acesso e circulação automóvel no interior da AHP Trancoso</b></p>		<p><b>1.1.1/11</b></p>
		<p>Prioridade Alta</p> <p>AHP Trancoso</p> <p>Trancoso</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Circulação e Estacionamento</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Esta medida constitui uma forma de dissuadir o estacionamento dentro da AHP, sobretudo quando associado a um parque de estacionamento gratuito nas imediações. Consiste assim na colocação de parquímetros na Rua da Corredoura e na Rua Xavier da Cunha.</p> <p>Esta ação deverá ter em consideração a necessidade do município realizar campanhas de fiscalização, para verificação do cumprimento do pagamento destes estacionamentos. Cuidamos-se ainda a atenção que a introdução de estacionamento pago nestas duas ruas, pode levar a que o estacionamento abusivo aumente no interior da AHP, sendo por isso essencial a fiscalização e monitorização do resultado desta intervenção. É de relembrar que a finalidade da ação é dissuadir o estacionamento no interior da AHP.</p> <p>Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<p><b>Entidade Responsável</b></p>	<p>Município</p>	
<p><b>Outras Entidades a envolver</b></p>	<p>-</p>	
<p><b>Horizonte Temporal</b></p>	<p>Curto Prazo - 2024/2027</p>	
<p><b>Concretização</b></p>	<p>pontual</p>	
<p><b>Possível Financiamento</b></p>	<p>Linha +Interior Turismo, Portugal 2030</p>	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
<p>Estudos e Projetos</p>	<p>considerado em rubrica própria</p>	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de parquímetros a instalar: 2</p>
<p>Ações Imateriais</p>	<p>0 €</p>	
<p>Empreitadas</p>	<p>4.243 €</p>	
<p>Outras aquisições de serviços</p>	<p>0 €</p>	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Taxa de ilegalidade do estacionamento no interior da AHP: 0%</p>
<p>Certificações</p>	<p>0 €</p>	
<p><b>Total</b></p>	<p><b>4.243 €</b></p>	
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 6000 €</p>		
<p>Instalação de parquímetros; sinalética e marcação de lugares</p>		

<h2>Ordenamento do estacionamento no interior da AHP Trancoso</h2>		1.1.3/10
		Prioridade Alta
		AHP Trancoso Trancoso
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Na AHP Trancoso já existe muito estacionamento ordenado atualmente, estimando-se cerca de 90 lugares. O maior problema identificado prende-se com o estacionamento abusivo identificado.</p> <p>Será de considerar nesta proposta o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ordenar o estacionamento em frente ao Castelo (7 lugares, onde um deles será para mobilidade condicionada) e junto ao Largo Dr. Eduardo Cabral (2 lugares). No caso do lugar destinado a mobilidade reduzida deverá adotar-se a marcação horizontal, tal como existe nos lugares de mobilidade reduzida no interior da AHP de Sortelha;</li> <li>- impedir o estacionamento na Praça Dom Dinis através do recuo dos pinos aqui existentes;</li> <li>- proibir o estacionamento junto ao Pelourinho, no Largo Eduarda Lapa, garantindo 2 lugares reservados às farmácias;</li> <li>- proibir o estacionamento em redor da grande Tília no Largo Dr. Eduardo Cabral e junto à igreja;</li> <li>- apostar na sensibilização da população e solicitar que o estacionamento interno não se realize em determinados locais como em frente ao Castelo e junto a monumentos.</li> </ul> <p>Inclui-se nesta proposta a formalização de 6 lugares dedicados a carregamento de viaturas elétricas, na bolsa de estacionamento existente, junto ao PT, a norte da AHP. Estas intervenções deverão ter sempre um acompanhamento arqueológico, por forma a garantir a preservação do património. De referir que este serviço não é orçamentado nesta ação, por se considerar que as Câmaras Municipais já possuem equipas internas para realizar esse tipo de acompanhamento.</p>		
<p>Entidade Responsável: Município</p> <p>Outras Entidades a envolver: Junta de Freguesia</p> <p>Horizonte Temporal: Curto Prazo - 2024/2027</p> <p>Concretização: Pontual</p> <p>Possível Financiamento: Linha +Interior Turismo</p>		
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	considerado em rubrica própria	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento ordenados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	21.875 €	17
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Viaturas estacionadas desordenadamente no interior da AHP (nº):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.875 €</b>	<b>0</b>
<p>*Nota: O valor apresentado para Estudos e Projetos constitui uma parcela do valor global que agrega Estudo/Projeto para todas as AHP</p>		

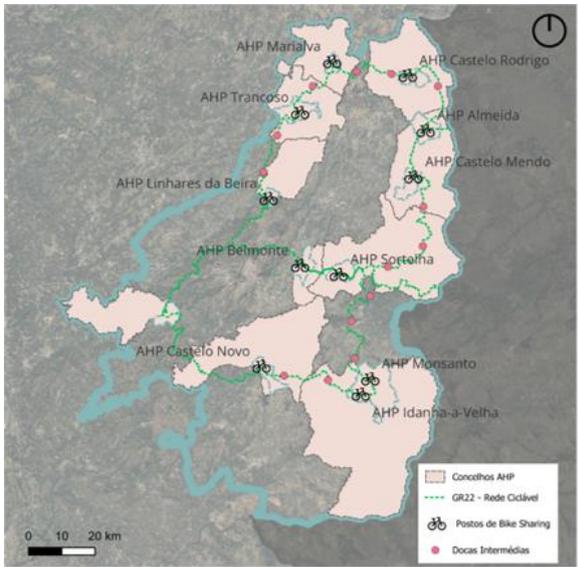
<b>Viatura Elétrica de Apoio à AHP Trancoso</b>		<b>1.3.3/11</b>
		Prioridade Alta AHP Trancoso Trancoso
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos Transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Aquisição e operacionalização de uma viatura elétrica para apoio às necessidades de locomoção dentro da aldeia.</p> <p>Esta viatura servirá no:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- apoio aos residentes</li> <li>- apoio às atividades logísticas do tecido empresarial presente (emcomendas, transporte de bagagens, limpeza de alojamentos, etc)</li> <li>- apoio em serviços municipais</li> </ul> <p>Com intuito de servir de viatura comunitária para deslocações no interior da aldeia, deverá consistir numa viatura do estilo Neighborhood Electric Vehicle (NEV), que são carros elétricos pequenos, estilo carrinho de golfe, que operam a uma velocidade máxima de 40 km/h.</p> <p>O sistema de reservas poderá estar incorporado e ser gerido na plataforma da ADT-AHP.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Trancoso	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT; Junta de Freguesia; estabelecimentos comerciais, etc.	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha apoio + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de viaturas em funcionamento (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	21.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de reservas mensais:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>21.000 €</b>	<b>&gt; 20</b>
Deve ser tido em consideração custos de exploração que se estimam ser de 9.000€		

<h2>Instalação de postos de carregamento elétrico na AHP Trancoso</h2>		1.4.1/12
		Prioridade Alta AHP Trancoso Trancoso
<b>Objetivo Estratégico</b>		
A - Promover modos de deslocação sustentáveis		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>Instalação de postos de carregamento para abastecimento de viaturas elétricas, como promoção da Mobilidade Elétrica na Rede AHP e apoio ao serviço de carsharing elétrico (medida 1.3.2).</p> <p>Esta ação consistirá numa ação coletiva a ser implementada por via de Procedimento Concursal Coletivo, à exceção da Aldeia Histórica de Piódão.</p> <p>A porposta consiste em instalar postos de carregamento, do tipo semirrápido e/ou rápido, para abastecimento de veículos elétricos numa bolsa de estacionamento existente, junto ao PT, a norte da AHP.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Câmara Municipal	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, MOBIe	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Fundo Ambiental	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Postos de abastecimento para veículos elétricos instalados (n.º): valor a definir pela ADT-AHP
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos postos:
Outras aquisições de serviços	0 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>0 €</b>	>20%

<b>Sistema de contagem de fluxo de veículos e peões na AHP Trancoso</b>		<b>1.6.1/12</b>
		Prioridade Alta AHP Trancoso Trancoso
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de fluxos de veículos e peões usando sistemas inteligentes.</p> <p>Consistirá na implementação de 11 sensores de contagem nas entradas/saídas da AHP, para contabilização de pessoas no interior da aldeia.</p> <p>Tem por objetivo realizar uma análise em tempo real sobre a capacidade da Aldeia, cuja informação será transmitida em painéis dedicados para o efeito na Aldeia e através da app e plataforma AHP</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Trancoso	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de contadores implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	33.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Nº de visitantes que entram na AHP por ano (teve por base os valores dos postos de turismo em 2023):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>33.000 €</b>	<b>&gt; 28 800</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 66000 € Considerou-se 3.000€/sensor		

<h2>Contagem e encaminhamento dos veículos para a oferta de estacionamento existente em Trancoso</h2>		1.6.2/11
		Prioridade Alta AHP Trancoso Trancoso
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na contabilização de lugares de estacionamento e encaminhamento de visitantes, usando sistemas inteligentes. Esta medida serve como forma de persuadir o turista/visitante a aparcar o carro fora dos limites da AHP.</p> <p>Consistirá na implementação de sensores de contagem individuais ou de cobertura, para monitorização da capacidade de estacionamento no parque de estacionamento do Largo da Feira, junto à AHP. Será feita uma análise da capacidade do estacionamento associado à AHP, sendo a informação divulgada na plataforma digital AHP. Esta visa informar os visitantes sobre os níveis de ocupação em tempo real.</p> <p>A opção pelo tipo de tecnologia usada deverá ser devidamente estudada no projeto desta especialidade.</p> <p>O encaminhamento dos visitantes deverá ser feita através da implementação de um painel informativo digital, o qual deverá conter informação sobre o facto de ser um parque gratuito, a sua capacidade máxima e a indicação do número de lugares livres.</p> <p>Esta medida implica ainda a marcação dos lugares efetivos de estacionamento.</p> <p>Este parque de estacionamento tem o condicionalismo de se encontrar encerrado parcialmente às sextas feiras, até ao início da tarde, por motivos de realização do mercado/feira semanal.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Município	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de sensores/câmaras instalados (de referir que este número pode variar consoante o que ficar definido no projeto a realizar):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	20.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Taxa de ocupação dos lugares:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>20.000 €</b>	<b>&gt; 50%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 20000 €		

<b>Melhoria da conectividade na AHP Trancoso</b>		<b>1.6.4/12</b>
		Prioridade Alta AHP Trancoso <b>Trancoso</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Telemática		
<b>Descrição</b>		
<p>A cobertura wifi é nos dias de hoje fundamental, tanto para garantir um bom serviço a visitantes, de modo a poderem usar aplicativos durante a visita, bem como servir de base para utilização de diversos sistemas inteligentes.</p> <p>Existe já uma rede wifi na AHP. No entanto, sugere-se que a área atual seja reforçada, de modo a cobrir área identificadas como essenciais, como a área da Câmara Municipal, a Rua da Corredoura, o Largo do Cruzeiro, o Largo Luís Albuquerque e as áreas de estacionamento.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Trancoso	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	responsabilidade AHP	<b>Indicador de Execução:</b> Área de cobertura a reforçar (m2):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	14.929
Outras aquisições de serviços	26.250 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Aumento de ligações Wifi (%) [calculado com base no nº de ligações contabilizadas em 2022 e 2023]:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>26.250 €</b>	<b>182%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 15000 €		

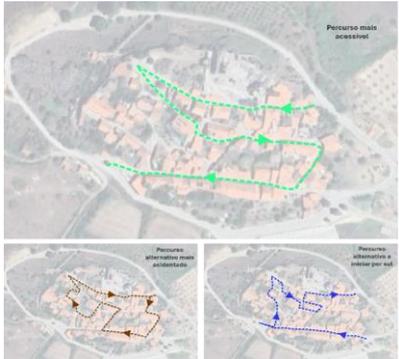
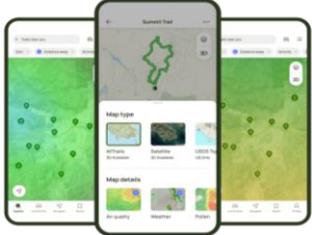
Descrição			
<b>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 1ª Fase AHP Trancoso</b>	1.3.1/12		
	Prioridade Alta		
	AH Trancoso		
	Trancoso		
Objetivo Estratégico			
A - Promover modos de deslocação sustentáveis			
Temáticas			
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada			
Descrição			
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) nas proximidades das AHP. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a possibilidade de circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 11 estações a localizarem-se em todas as AHP, com exceção do Piódão. Considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas, embora apenas 4 bicicletas elétricas sejam atribuídas numa fase inicial, num total de 44 bicicletas. Sempre que possível, as docas devem ser instaladas em parques de estacionamento automóvel (Mobility Hubs), próximos das AHP em questão.</p>	 <p><b>Valor unitário considerados</b>                      32 000€/ estação (inclui bicicletas, sistema de reserva, equipamentos para alugar. Pretende-se o fornecimento de energia seja provindo das comunidades de autoconsumo coletivo</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município de Trancoso		
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT		
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027		
<b>Concretização</b>	Contínua		
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo		
ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO		RESULTADOS ESPERADOS	
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	0 €	Número de estações de acoplagem instaladas (nº):	
Empreitadas	0 €		1
Outras aquisições de serviços	32.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €	Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):	
<b>Total</b>	<b>32.000 €</b>		<b>&gt; 0,25%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração que se estimam serem cobertos em parte pelas receitas			

Anexo M:

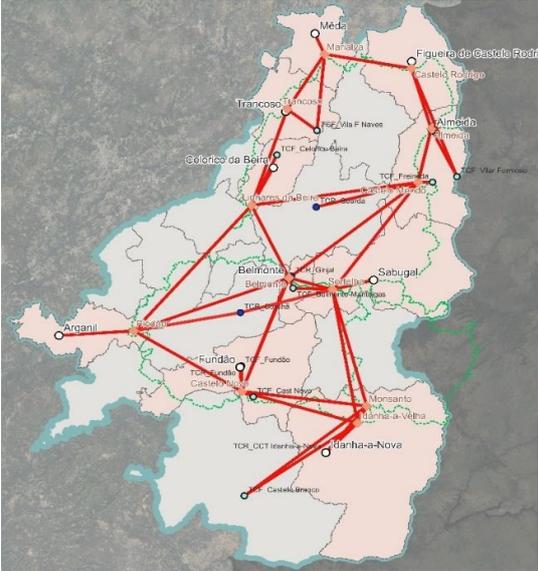
AHP

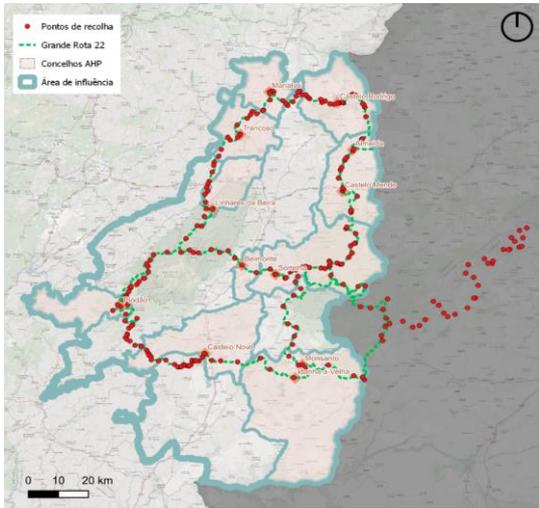
<b>Ações Transversais da Responsabilidade AHP</b>		<b>Temáticas: 3; 5; 6; 7; 8;9</b>	
		Prioridade Alta	
		Rede AHP	
		Todas as Aldeias	
<b>Objetivo Estratégico</b>			
C - Promover a mobilidade partilhada e alternativas de transporte para territórios de baixa densidade; E - Regular a circulação no interior das AHP; H - Introdução de sistemas inteligentes de apoio à mobilidade; I - Gestão da Mobilidade			
<b>Temáticas</b>			
Mobilidade como experiência turística; Mobilidade Partilhada; Gestão da Mobilidade; Inteligência Territorial			
<b>Descrição</b>			
Dada a existência de um dashboard de gestão dos acessos ao Wi-Fi gratuito nas AHP, e para efeitos de redução de preço do serviço e da necessária interoperabilidade com os sistemas inteligentes já existentes, a AHP-ADT assume como promotora da aquisição de serviços para os projetos de execução dedicados à expansão da conectividade a à aferição dos sensores/câmaras de circulação de peões e viaturas, bem como a gestão telemática dos estacionamento, cujos dados migram para a plataforma da AHP e respetiva App, cabendo aos municípios a aquisição dos equipamentos a instalar. Para efeitos de uma gestão adequada, a plataforma já existentes necessita ser ajustada para receber e disponibilizar a informação gerada pelos sistemas inteligentes, pelo que previu cerca de 50.000€ para o efeito. Por último, e porque se trata de um projeto em rede, faz sentido que as ações de comunicação e sensibilização sejam da responsabilidade da AHP-ADT, com o resto já tem vindo a acontecer e com amplo impacto, conforme demonstra os instrumentos de monitorização que temos ao nosso dispor.			
<b>Entidade Responsável</b>		AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>		Todos os Municípios integrantes da Rede AHP	
<b>Horizonte Temporal</b>		Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>		Pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>		Linha + Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>	
Estudos e Projetos	73.105 €	<b>Indicador de Execução:</b>	
Ações Imateriais	20.000 €	N. estudos e projetos: 12 N.º Campanhas: 4 Atualização plataforma:1 Elaboração Plano de Ação Mobilidade	
Empreitadas	0 €		
Outras aquisições de serviços	50.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b>	
Certificações	0 €	12 sistemas inteligentes integrados na plataforma AHP; acesso a dados estatísticos da diminuição de CO2; remoção da circulação rodoviária do interior das AHP das viaturas de turísticas	
<b>Total</b>	<b>143.105 €</b>		

Anexo N:  
Propostas Gerais

<b>Encaminhamento da circulação pedonal no interior das AHP</b>		<b>1.1.2/1</b>
		Prioridade Baixa todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>E - Regular a circulação no interior das AHP</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Mobilidade como experiência turística		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste na disponibilização de uma funcionalidade numa aplicação móvel (a incluir na app AHP) que permita encaminhar os visitantes para rotas pedonais alternativas, sempre que haja congestionamento em algum local da Aldeia Histórica. Deverá permitir ainda que possam ser definidas rotas adaptadas a pessoas com necessidade específicas, como mobilidade reduzida ou carrinhos de bebé.</p> <p>Para o seu funcionamento será necessário a criação de mapas digitais com toda a informação acerca das ruas, seu estado e características (escadas, rampas, obstáculos, etc), que deverão ser atualizados com uma regularidade trimestral ou semestral.</p> <p>A informação acerca do fluxo de visitantes pode ser fornecida pelos contadores a implementar na medida 1.6.1 ou através de inteligência artificial que analisa o tráfego em tempo real.</p> <p>Pode ainda ser disponibilizada informação complementar como condições climáticas, informação sobre transportes ou informação turística.</p>		
	The AllTrails app	
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Posto de Turismo	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	3.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de rotas alternativas carregadas no sistema (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	25.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Decréscimo do congestionamento comparativamente à situação antes da implementação da medida (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>28.000 €</b>	
		36
		não existe histórico que permita a medição
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 300000 €		

<b>Parque de estacionamento junto à AHP Piódão</b>		<b>1.1.4/9</b>
		Prioridade Baixa AHP Piódão Arganil
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>F - Organizar o sistema de estacionamento</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento		
<b>Descrição</b>		
<p>Apesar da existência de lugares junto à entrada principal da AHP, na aldeia do Piódão existe uma grande necessidade de criar lugares de estacionamento, tanto para viaturas ligeiras como para autocarros. No entanto, a orografia do terreno, o espaço disponível e a preservação da paisagem, são as grandes dificuldades com que se depara na envolvente desta aldeia.</p> <p>Deste modo, propõe-se a construção de um parque de estacionamento numa área com 2000 m<sup>2</sup>, envolvendo a construção de uma grande infraestrutura que poderá acomodar outros serviços. Poderá comportar pelo menos 50 viaturas ligeiras e 6 autocarros, na zona da curva acentuada da EM 508-1 a poente da AHP. Este local garante que não haja um impacto grande na paisagem. A intenção de criar este parque tem também por objetivo que muitos dos autocarros deixem de aceder à zona próxima da AHP. Para tal é preciso encontrar formas de os visitantes se deslocarem até à AHP.</p> <p>Como complemento a esta medida, será necessário criar um caminho pedonal com cerca de 600 m, para aceder à AHP, desde o parque de estacionamento. Propõe-se em passadiço, podendo até servir de passeio turístico, com usufruto da paisagem e miradouro sobre a AHP. Esta solução poderá ter de ser complementada com serviços shuttle para transporte de pessoas com mobilidade mais condicionada. A sinalização de trânsito necessária está incluída.</p> <p>Será preciso averiguar a necessidade de expropriações.</p>		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"><b>Nota:</b> Esta proposta constitui uma intenção futura</div>		
<b>Entidade Responsável</b>	Município	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Junta de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	<i>Data a definir</i>	
<b>Concretização</b>	<i>Pontual</i>	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	60.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de lugares de estacionamento disponibilizados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	4.200.000 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Ocupação do parque de estacionamento:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>4.260.000 €</b>	<b>&gt; 50%</b>

<h2>Rede de Transporte a Pedido nas AHP</h2>		1.2.1/1
		Prioridade Intermediária
		todas
		todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b>		
<b>Temáticas</b>		
Transporte Público		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta consiste num sistema de transporte a pedido por táxi, com o objetivo de otimizar a experiência turística e atender as necessidades dos residentes. A flexibilidade traduz-se em horários ajustáveis às exigências turísticas, como partidas mais tardias, e um sistema de reservas prévias que elimina tempos de espera, com idas e voltas programadas para a parte da manhã e da tarde, durante toda a semana.</p> <p>A Rede está estruturada em 12 circuitos principais, que interligam as aldeias entre si, conectando-as também às sedes de concelho e às principais interfaces de transportes. Esses circuitos, flexíveis e ajustáveis diariamente, visam otimizar a conectividade entre os diversos pontos da região, adaptando-se às reservas efetuadas pelos utilizadores. A segmentação em grupos de 3 a 5 aldeias por proximidade garante uma cobertura abrangente do território.</p> <p>A localização dos serviços de táxi nas sedes de concelho, com percursos circulares que iniciam e terminam no mesmo ponto, facilita a operação. A inclusão de outros pontos de interesse relevantes para a população local deve ser considerada, numa próxima fase, garantindo um serviço ainda mais completo e integrado às necessidades da região. A proposta tarifária, grátis para residentes, será para visitantes baseada no modelo de bilhete de bordo com preço definido pela distância percorrida. Esta visa a equidade com o transporte público regular, com a possibilidade do município definir o nível de subsídio público para equilibrar receitas e custos.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Operador de Transporte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	CIMs, Municípios, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Sustentável 2030	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	40.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de ligações possíveis de serem realizadas em transporte a pedido (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	73.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Redução da quota de utilização do automóvel nas deslocações de residentes e visitantes:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>113.500 €</b>	
não existe histórico que permita a medição		
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto pelas receitas		

<b>Rede de Transporte a Pedido de apoio à GR22</b>		<b>1.2.1/2</b>
		Prioridade Intermédia todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b>		
<b>Temáticas</b>		
Transporte Público		
<b>Descrição</b>		
<p>Esta proposta descreve a Rede de Transporte a Pedido de apoio à GR22, uma iniciativa importante para garantir a segurança e o bem-estar dos utilizadores da rota. O sistema visa oferecer suporte eficiente e acessível ao longo do percurso, permitindo solicitar transporte ou assistência em caso de emergências, como lesões ou dificuldades inesperadas. A implementação de 320 pontos de recolha estratégicos em Portugal e Espanha facilita a rápida intervenção e a comunicação eficaz com os utilizadores.</p> <p>Destaca-se o caso de sucesso do projeto Smart Rural 21 em Nockberge, Áustria, que implementou um sistema de transporte a pedido similar, integrando linhas de transporte público e táxis. O sistema austríaco, com custos de instalação de €115.000 e custos contínuos de cerca de €130.000 por ano, demonstra a viabilidade e os benefícios de um sistema semelhante para a GR22.</p> <p>Além do transporte de pessoas, o sistema proposto para a GR22 pode ser expandido para incluir o transporte de bagagens, utilizando a mesma plataforma de agendamento online. Os turistas poderiam agendar a recolha e entrega de suas bagagens, tomando a experiência mais cómoda e acessível. Adicionalmente, o serviço de transporte de bagagens pode ser operado por empresas de turismo, otimizando a utilização da plataforma e oferecendo um serviço especializado aos visitantes.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Operador de Transporte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	CIMs, Municípios, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	40.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de ligações possíveis de serem realizadas em transporte a pedido (nº): 320
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	12.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Redução da quota de utilização do automóvel nas deslocações de visitantes:
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>52.500 €</b>	não existe histórico que permita a medição
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto em parte pelas receitas		

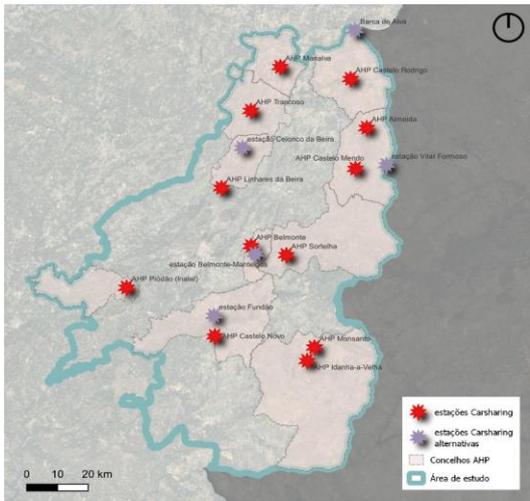
<h2>Ligações Transfronteiriças</h2>		<b>1.2.1/B</b>
		Prioridade Baixa
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b>		
<b>Temáticas</b>		
Transporte Público		
<b>Descrição</b>		
<p>A localização da rede AHP, na proximidade da fronteira com Espanha, leva a que muitos dos residentes de ambos os lados vivenciam todo este território conjunto, realizando frequentemente, alguns até diariamente, viagens transfronteiriças.</p> <p>De uma forma genérica, foram definidos 5 percursos de ligação entre localidades junto à fronteira, das províncias de Cáceres e Salamanca. Estes basearam-se nos municípios com mais residentes, em ligações que não ultrapassam os 100 km.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Percurso 1: Figueira de Castelo Rodrigo - Lumbrales - Vitigudino</li> <li>- Percurso 2: Almeida - Ciudad Rodrigo</li> <li>- Percurso 3: Fundão - Valverde del Fresno</li> <li>- Percurso 4: Idanha-a-Nova - Cilleros - Moraleja - Coria - Torrejoncillo</li> <li>- Percurso 5: Idanha-a-Nova - Ceclavín</li> </ul>		
<b>Entidade Responsável</b>	Operador de Transporte	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	CIMs, Municípios, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	40.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Municípios espanhóis cobertos com rede transfronteiriça (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Redução da quota de utilização do automóvel nas deslocações entre países: não existe histórico que permita a medição
Outras aquisições de serviços	26.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>66.000 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto pelas receitas		

<b>Melhoria da oferta de TC existente</b>		<b>1.2.2/1</b>
		Prioridade Intermédia
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b>		
<b>Temáticas</b>		
Transporte Público		
<b>Descrição</b>		
<p>Da análise realizada na fase de diagnóstico, concluiu-se que muitas ligações não são possíveis de realizar devido à falta de articulação de horários nos diferentes serviços de TCR. Também se identificaram alguns horários demasiado cedo no dia, quando analisado do ponto de vista turístico.</p> <p>Assim, considera-se importante que se proceda a um ajuste na oferta do transporte coletivo rodoviário, de modo a maximizar a possibilidade de intermodalidade.</p> <p>Esta intervenção abrange diversos operadores, contabilizando-se 8 novas ligações e 2 alterações de horário:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mais uma ligação Almeida – Guarda (Transdev CIMBSE) num horário mais tardio (por exemplo 11:30)</li> <li>- mais uma ligação Castelo Novo – Fundão (Transdev CIMBSE) num horário mais tardio (por exemplo 11:30)</li> <li>- passar a ligação FCR - Guarda da Transdev BSE para as 8:45</li> <li>- mais uma ligação Linhares da Beira – Celorico (Transdev CIMBSE) num horário mais tardio (por exemplo 10:00)</li> <li>- passar a ligação Mêda - Guarda da Transdev BSE para as 8:35</li> <li>- mais uma ligação Arganil - Coimbra pelas 10:30</li> <li>- serviço Cegonha Móbil na parte da tarde (a partir das 16h)</li> <li>- mais uma ligação Celorico – Linhares (Transdev CIMBSE) num horário mais cedo, a partir das 13h</li> <li>- mais uma ligação Guarda – Mêda (Transdev CIMBSE) entre as 15h e as 16h</li> <li>- ligação Arganil – Piódão (a pedido) depois das 17h30</li> <li>- ligação Lisboa – Sabugal da Rede Expressos mais cedo (até às 13h)</li> </ul>		  
<b>Entidade Responsável</b>	Operadores de transportes	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	CIMs	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Pontual	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	25.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de circulações de serviços TCR melhoradas (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	5.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte coletivo na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>30.000 €</b>	
		<b>&gt; 4,5%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto pelas receitas		

<p><b>Levantamento do estado físico das interfaces relevantes para a rede AHP e sua avaliação</b></p>		1.2.3/1
		<p>Prioridade Baixa</p> <p>todas</p> <p>todos</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p> <p>D - Promover a intermodalidade</p>		
<p><b>Temáticas</b></p> <p>Transporte Público</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>As condições de permanência que os interfaces e paragens oferecem são muitas vezes relevantes para a escolha do transporte coletivo como modo de deslocação. O conforto e segurança no momento de espera pelo transporte no dia-a-dia é essencial para a maioria dos utilizadores.</p> <p>Propõe-se a realização de Estudo, que deverá incluir o levantamento do estado físico das 22 interfaces e paragens relevantes na Rede AHP, do qual deverão sair propostas de melhoria. São elas as paragens nas AHP de Almeida, Castelo Mendo, Castelo Novo, Castelo Rodrigo, Idanha-a-Velha, Linhares da Beira, Marialva (Devesa), Monsanto, Piódão, Sortelha (vila); as paragens/terminais nas sedes de concelho Arganil, Belmonte, Celvico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Fundão, Idanha-a-Nova, Mêda, Sabugal e Trancoso; e os terminais rodoviários das cidades de Castelo Branco, Covilhã e Guarda.</p> <p>As intervenções necessárias, após identificados os maiores problemas em sede de Diagnóstico, podem agrupar-se em:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Implantação de abrigo, incluindo banco, postalete e informação (mapa, horários e outra);</li> <li>- Colocação de informação (mapa, horários e outra);</li> <li>- Manutenção necessária, incluindo remodelações com inclusão de todas as funcionalidades;</li> <li>- Melhorias a nível de conforto, informação e serviços presentes.</li> </ul>		
Entidade Responsável	Municípios	
Outras Entidades a envolver	Operadores de Transportes, Empresas fornecedoras paragens	
Horizonte Temporal	Médio Prazo - 2028/2030	
Concretização	Pontual	
Possível Financiamento	Financiamento a definir	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
Estudos e Projetos	15.000 €	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Contratualização de estudo:</p>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Paragens de transporte coletivo caracterizadas (nº):</p>
Outras aquisições de serviços	2.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>17.000 €</b>	<b>22</b>

<p><b>Inquérito sobre as necessidades de mobilidade da população residente e visitante</b></p>		<b>1.2.4/1</b>
		Prioridade Intermédia
		todas
		todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>B - Promover a existência de serviços de transporte público inclusivos e adequados à procura</b>		
<b>Temáticas</b>		
Transporte Público Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>Realização de inquéritos à população residente e aos visitantes, que permitam recolher dados para futuras avaliações e ajustar as medidas às necessidades reais.</p> <p>O inquérito deverá ser claro e objetivo e incluir questões que abordem diferentes aspetos acerca das deslocações realizadas pela população residente e visitante.</p> <p>O inquérito à população residente poderá ser realizado numa colaboração entre AHP-ADT e juntas de freguesia, inquirindo as pessoas porta-a-porta, via telefone ou em sessão conjunta, com auxílio no preenchimento do inquérito. Estima-se uma amostra de 761 inquéritos.</p> <p>Já para os visitantes, propõe-se que sejam inquiridos através de formulário disponibilizado em formato digital e exposto nos postos de turismo e nos locais de dormida. Deverá disponibilizar-se pelo menos nas línguas português e inglês. Sugere-se que neste contexto haja uma sensibilização por parte de quem os recebe para que participem no inquérito. Estima-se uma amostra de 384 inquéritos.</p>		 
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Juntas de Freguesia, Postos de Turismo, Unidades de alojamento	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	5.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Contratualização de estudo: 1
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	18.500 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Mínimo de inquéritos realizados (nº): 1145
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>23.500 €</b>	

<h2>Serviço de bicicletas elétricas partilhadas na Rede AHP - 2ª Fase</h2>		1.3.1/2
		Prioridade Intermédia
		todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>		
<b>Temáticas</b>		
Mobilidade como experiência turística Mobilidade partilhada		
<b>Descrição</b>		
<p>O serviço de bicicletas partilhadas destaca-se como uma solução eficaz para reduzir a dependência do automóvel, funcionando simultaneamente como um complemento valioso ao sistema de transportes públicos das AHP.</p> <p>A implementação da fase 2 desta rede requer a aquisição e instalação de bicicletas elétricas e respetivos pontos de ancoragem (docas) junto às AHP que são sede de concelho (como reforço da 1ª fase) e ao longo da GR22 e da Rede de Percursos Cicláveis das Aldeias Históricas. É essencial que as bicicletas sejam elétricas e devidamente equipadas para permitir a circulação nos trilhos da GR22, facilitando o uso mesmo em terrenos mais desafiantes. Adicionalmente, as docas devem oferecer condições de segurança robustas para prevenir furtos, vandalismo e proteger contra condições climáticas adversas, sendo recomendável a instalação de docas com cobertura total.</p> <p>Quanto ao dimensionamento, propõe-se 4 estações a localizarem-se nas AHP sede de concelho. Propõe-se que sejam acrescentadas 1 em Almeida, 2 em Belmonte e 1 em Trancoso. Conforme proposto para a Fase 1, considera-se que as docas localizadas junto às AHP devem ter capacidade para abrigar 10 bicicletas. Nesta fase considera-se atribuí 6 bicicletas elétricas a cada estação, sendo para isso necessário alocar 2 bicicletas a cada uma das 11 estações consideradas na Fase 1. Considera-se ainda imprescindível a criação de 15 docas intermédias (às quais deverão ser atribuídas 2 bicicletas), assim como estações de manutenção ao longo do percurso da GR22 e da Rede de Percursos Cicláveis das Aldeias Históricas, idealmente situadas a cada 20 km, com uma distância máxima de 30 km entre elas e estações de manutenção junto a cada uma das AHP, onde seja necessário.</p>		
		<p>Valor unitários considerados: 18 000€/ estação; 3 500€/ bicicleta elétrica; 7 500€/ estação de manutenção.</p>
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, operadores do sistema	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de estações de acoplagem instaladas (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	19
Outras aquisições de serviços	796.500	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>796.500 €</b>	<b>&gt; 0,3%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto em parte pelas receitas		

<p><b>Aposta em soluções de carsharing elétrico, em complemento aos projetos-piloto em curso</b></p>		1.3.2/1
		<p>Prioridade intermédia</p> <p>todas</p> <p>todos</p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p> <p>C - Promover a mobilidade partilhada e alternativas de transporte para territórios da baixa densidade</p>		
<p><b>Temáticas</b></p> <p>Mobilidade Partilhada</p> <p>Mobilidade como experiência turística</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>Alargamento do projeto piloto de partilha de viaturas 100% elétricas de Castelo Novo a toda a rede AHP. O modelo deverá basear-se em "estações" fixas de recolha e retorno de viaturas, junto dos postos de carregamento de viaturas elétricas contemplados na medida 1.4.1 do presente Plano. Estimam-se 2 viaturas por aldeia e 2 viaturas em quatro estações ferroviárias distribuídas pela área de influência e em Barca de Alva, num total de 34 viaturas elétricas.</p> <p>As viaturas devem ser reservadas através de plataforma digital, contando com sistema de chave digital, de modo a não depender da presença de funcionários.</p> <p>Numa parceria entre fornecedores de viaturas, a AHP-ADT, os municípios envolvidos e o Turismo de Portugal, o sistema tem em vista benefícios ambientais e sociais, nomeadamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduções nas emissões de CO2 e outras formas de poluição na rede AHP;</li> <li>- Incentivo à população local a se acostumar com veículos elétricos;</li> <li>- Prestação de um serviço de preço reduzido para utilizadores locais;</li> <li>- Ajudar a combater o isolamento social, criando interações sociais em meio rural;</li> <li>- Complemento ao transporte público, em especial em períodos noturnos e de fim-de-semana.</li> </ul>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Renault ou outras marcas, Municípios, Organizações locais	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<p><b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b></p>		<p><b>RESULTADOS ESPERADOS</b></p>
Estudos e Projetos	20.000 €	<p><b>Indicador de Execução:</b></p> <p>Nº de viaturas elétricas disponibilizadas (nº):</p> <p style="text-align: right;">34</p>
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<p><b>Indicador de Resultado:</b></p> <p>Nº de reservas anuais:</p> <p style="text-align: right;">&gt; 7 500</p>
Outras aquisições de serviços	20.000 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>40.000 €</b>	
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto em parte pelas receitas</p>		

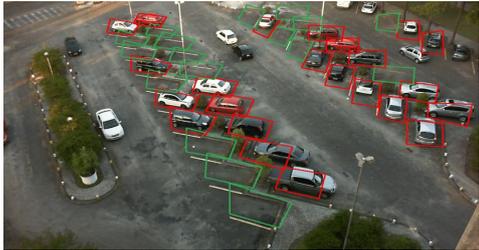
<b>Mopedsharing - serviço de scooters elétricas partilhadas</b>		<b>1.3.4/1</b>
		Prioridade Baixa todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>C - Promover a mobilidade partilhada e alternativas de transporte para territórios da baixa densidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Mobilidade Partilhada Mobilidade como experiência turística		
<b>Descrição</b>		
<p>O Mopedsharing apresenta-se como uma solução flexível e sustentável para melhorar a mobilidade nas AHP. Este serviço poderá corresponder a necessidades tanto de turistas quanto de residentes, servindo como complemento à rede de transportes públicos, que se compreende que poderá não responder a todas as necessidades. Este sistema oferece uma maior liberdade nas deslocações, e por se tratarem de veículos elétricos tratam-se de veículos com um baixo impacto ambiental, ajudando na preservação do património local e natural, contribuindo para um turismo mais acessível e sustentável.</p> <p>O sistema será gerido por meio de uma plataforma digital, onde os utilizadores poderão verificar a disponibilidade das scooters, realizar reservas e consultar informações detalhadas sobre o serviço.</p> <p>Propõe-se que o sistema seja implementado inicialmente com 20 scooters, distribuindo uma unidade por cada aldeia. Exceção será feita para as aldeias de Almeida, Belmonte e Trancoso, por serem sedes de concelho, onde a oferta será reforçada com duas scooters. As 5 scooters restantes serão alocadas em interfaces de transporte público nas proximidades das aldeias, facilitando a integração com o sistema de mobilidade já existente.</p>		  
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, operadores do sistema	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de scooters em circulação (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	125.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte individual (como condutor) na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>125.000 €</b>	
		20
		< 53,5%
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de coberto pelas receitas		

<b>Promoção de deslocações em Viatura Privada Partilhada</b>		1.3.5/1
		Prioridade Baixa todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
C - Promover a mobilidade partilhada e alternativas de transporte para territórios da baixa densidade		
<b>Temáticas</b>		
Mobilidade Partilhada		
<b>Descrição</b>		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>Em zonas de baixa densidade, os sistemas de boleias (hitchhiking) e partilha de carro (carpooling) são uma solução interessante para enfrentar os desafios da mobilidade.</p> <p>As vantagens de promover este tipo de soluções são:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Partilhar custos gastos com combustível;</li> <li>- Diminuir as emissões de CO2 através da redução de viaturas na estrada;</li> <li>- Facilidade de acesso a pessoas que não teriam outra alternativa;</li> <li>- Promoção da Solidariedade e do espírito de Comunidade.</li> </ul> <p>No contexto das AHP, a organização de um sistema de boleias comunitárias poderá centralizar-se no café central ou no posto de turismo, onde as pessoas devem combinar e agendar as suas viagens.</p> <p>Estes modelos podem também ser formalizados ou apoiadas por estruturas comunitárias, através de voluntariado.</p> <p>A promoção deste tipo de serviços é importante para que sejam divulgados e a dar a conhecer ao público. No contexto das AHP sugere-se a divulgação através das Juntas de Freguesia, nos locais comerciais e nas unidades de alojamento.</p> </div> <div style="width: 50%; text-align: center;">     </div> </div>		
<b>Entidade Responsável</b>	Juntas de Freguesia	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, Postos de Turismo, estabelecimentos comerciais	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	3.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de aldeias associadas (nº):
Ações Imateriais	12.000 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte individual (como condutor) na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>15.000 €</b>	<b>&lt; 53,5%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 60000 €		

<b>Criação de pontos de entrega/distribuição de encomendas nas AHP</b>		<b>1.4.3/1</b>
		Prioridade Baixa todas <b>todos</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>G - Promover modos limpos nos serviços de logística</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>O crescimento do e-commerce e a necessidade de descarbonização exigem soluções logísticas mais sustentáveis nas AHP. Em complemento à medida 1.1.1 de condicionamento da circulação das AHP, esta proposta surge com vista à minimização da circulação de viaturas no interior das Aldeias.</p> <p>Uma das soluções propostas é a utilização dos postos de turismo como centros de receção e distribuição de encomendas. Estes locais, já existentes nas aldeias, poderiam funcionar como pontos centrais onde as encomendas, especialmente as de carácter particular, seriam recebidas e armazenadas temporariamente. Posteriormente, a distribuição das encomendas poderia ser feita através de veículos elétricos (medida 1.3.3) ou bicicleta, ou, alternativamente, os habitantes poderiam recolher as suas encomendas diretamente no posto de turismo.</p> <p>Para garantir a viabilidade desta solução, é essencial avaliar a capacidade e a disponibilidade dos postos de turismo em integrar este serviço adicional. A aceitação por parte destes agentes locais será determinante para o sucesso da iniciativa. Além disso, será necessário identificar em quais aldeias esta medida faz mais sentido, levando em consideração o volume de encomendas, a infraestrutura existente e as necessidades da população.</p>		
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Empresas de serviços de entrega, Postos de turismo, Juntas de Freguesia	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	3.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Soluções de logística otimizadas (nº): 12
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização de modos mais sustentáveis no transporte de mercadorias (%): não existe histórico que permita a medição
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>3.000 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 180000 €		

<p><b>Implantação de pontos de estacionamento para bicicletas na Rede AHP - 1ª Fase</b></p>		1.5.2/1
		<p>Prioridade Intermédia</p> <p>todas</p> <p><b>todos</b></p>
<p><b>Objetivo Estratégico</b></p>		
<p><b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b></p>		
<p><b>Temáticas</b></p>		
<p>Descarbonização dos transportes</p>		
<p><b>Descrição</b></p>		
<p>A existência de uma rede de percursos cicláveis na área de influência da Rede AHP deve ser complementada com uma rede de estacionamento para bicicletas, essencial para garantir o sucesso do aumento de deslocações por bicicleta. Os equipamentos de estacionamento de bicicleta devem ser instalados em locais estratégicos, nomeadamente em áreas de lazer, comércio, próximo de serviços públicos, em interfaces de transportes e pontos turísticos, além das AHP.</p>		
<p>Sugere-se a realização de um estudo para identificar os locais ideais para instalar esses estacionamentos, no qual deverá ser estimada a capacidade necessária em cada ponto. Para que a rede seja funcional e acessível, e por se tratarem de zonas maioritariamente rurais, acredita-se que os estacionamentos devem estar localizados a, no máximo, 3 km de distância uns dos outros, garantindo uma cobertura eficiente em toda a área de influência. O estudo deve também definir a distância máxima dos estacionamentos em relação ao destino, sendo de até 25 metros para atividades de curta duração e 50 metros para longa duração.</p>		
<p>As estruturas recomendadas são do tipo Sheffield ou "U" invertido, que oferecem segurança ao prender a bicicleta em dois pontos. Quando justificado, pode-se optar por abrigos fechados, ideais para estadias prolongadas ou locais mais remotos.</p>		
<p>Numa 1ª fase deverão ser instalados parqueamentos nas AHP, nas respetivas sedes de concelho e em interfaces de transporte relevantes, cada um com pelo menos 3 suportes (6 lugares). Desse modo, estima-se a instalação de 65 equipamentos para estacionamento de bicicletas.</p>		
		 
		
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	10.000 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de pontos de estacionamento de bicicletas implementados (nº):
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	20.800 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>30.800 €</b>	
		65
		> 0,25%
<p>Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 5200 €</p>		

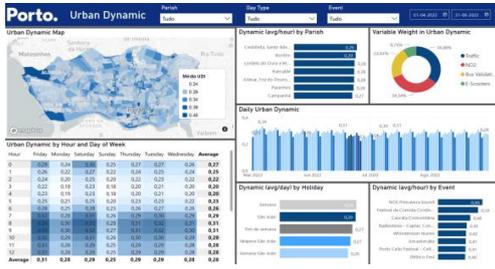
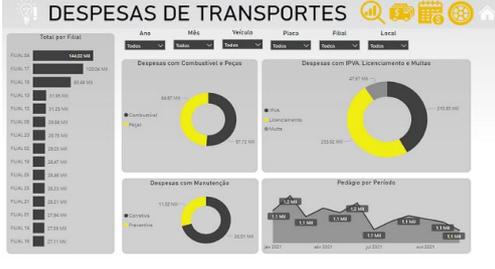
<b>Implantação de pontos de estacionamento para bicicletas na Rede AHP - 2ª Fase</b>		1.5.2/2
		Prioridade Baixa todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>A - Promover modos de deslocação sustentáveis</b>		
<b>Temáticas</b>		
Descarbonização dos transportes		
<b>Descrição</b>		
<p>A existência de uma rede de percursos cicláveis na área de influência da Rede AHP deve ser complementada com uma rede de estacionamento para bicicletas, essencial para garantir o sucesso do aumento de deslocações por bicicleta. Os equipamentos de estacionamento de bicicleta devem ser instalados em locais estratégicos, nomeadamente em áreas de lazer, comércio, próximo de serviços públicos, em interfaces de transportes e pontos turísticos, além das AHP.</p> <p>As estruturas recomendadas são do tipo Sheffield ou "U" invertido, que oferecem segurança ao prender a bicicleta em dois pontos. Quando justificado, pode-se optar por abrigos fechados, ideais para estadias prolongadas ou locais mais remotos.</p> <p>Após a 1ª fase, onde se sugere a implementação de parqueamentos de bicicletas nas AHP, nas respetivas sedes de concelho e em interfaces de transporte relevantes, na 2ª fase deverão ser instalados parqueamentos nos restantes locais estratégicos identificados. Deste modo, estima-se a instalação de 215 equipamentos para estacionamento de bicicletas, cada um com pelo menos 3 suportes (6 lugares).</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Longo Prazo - 2031/2034	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número de pontos de estacionamento de bicicletas implementados (nº): 215
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	68.800 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização da bicicleta na realização de viagens pendulares pela população residente (%): > 0,3%
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>68.800 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 17200 €		

<h2>Aplicação de sistemas inteligentes no apoio à gestão do estacionamento das AHP</h2>		1.6.3/1
		Prioridade Intermédia  todas  todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>H - Introdução de Sistemas Inteligentes de apoio à mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Circulação e Estacionamento Telemática e Inteligência Territorial		
<b>Descrição</b>		
<p>O estacionamento desordenado nas AHP compromete a circulação, a acessibilidade e pode causar danos ao património cultural. Para resolver este problema, propõe-se a implementação de um sistema de câmaras inteligentes que monitorize em tempo real a ocupação do espaço público, alertando as autoridades sobre infrações sem a necessidade de estruturas físicas invasivas ou de fiscalização presencial constante.</p> <p>A instalação destas câmaras deve abranger todas as aldeias, sendo que a sua localização específica deverá ser definida em colaboração com as entidades locais, que têm o conhecimento necessário para identificar os pontos críticos onde o estacionamento abusivo compromete a circulação automóvel e a preservação do património. Estima-se uma necessidade máxima de 36 câmaras distribuídas por todas as aldeias.</p>		  
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	AHP-ADT, forças de segurança	
<b>Horizonte Temporal</b>	Médio Prazo - 2028/2030	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Número mínimo de equipamentos relacionados com sistemas inteligentes implementados (nº)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	a definir	
Outras aquisições de serviços	360.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Viaturas estacionadas ilegalmente no interior da AHP (nº):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>360.000 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 360000 €		

<b>Informação e sensibilização da população acerca do sistema de transportes - Melhoria da Disponibilização de Informação</b>		1.7.1/1
		Prioridade Intermédia todas todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>D - Promover a Intermodalidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Serviços de Informação		
<b>Descrição</b>		
<p>Para aumentar a utilização dos transportes públicos, é necessário melhorar a forma como a informação é disponibilizada nas interfaces e paragens de transporte rodoviário. A criação de um sistema integrado de informação, acessível e intuitivo, é um fator crucial para tornar os transportes mais funcionais. Este sistema deve incluir horários, percursos, mapas da rede, tarifas, estimativas dos tempos de viagem e, se possível, alertas em tempo real, facilitando assim o planeamento de deslocações.</p> <p>Considera-se imprescindível que nas interfaces de transporte público existam informações horárias sobre todos os modos de transporte disponíveis, inclusive serviços como táxis. A produção e distribuição de materiais informativos, como mapas e folhetos, será responsabilidade das CIM, enquanto as Câmaras Municipais devem assegurar a atualização contínua nas paragens e interfaces.</p>		  
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Juntas de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de paragens de TP com disponibilização de informação: 44
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte coletivo na realização de viagens pendulares pela população residente (%): > 4,5%
Outras aquisições de serviços	142.500 €	
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>142.500 €</b>	
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 55000 €		

<b>Informação e sensibilização da população acerca do sistema de transportes - Campanhas de Informação e Sensibilização</b>		1.7.1/2
		Prioridade Intermédia  todas  todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>D - Promover a Intermodalidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Serviços de Informação		
<b>Descrição</b>		
<p>A divulgação da informação sobre o sistema de transportes é essencial para garantir a utilização eficaz e consciente dos recursos disponíveis. O investimento em campanhas educativas e sessões de informação pública onde se destacam os benefícios dos transportes públicos e de outros modos de transporte sustentáveis, como bicicletas, e se transmitem informações sobre o modo de funcionamento da rede de transportes são fundamentais para sensibilizar a população. Estas campanhas devem promover comportamentos mais sustentáveis, realçando as vantagens ambientais e económicas, e incentivar o uso frequente dos transportes coletivos.</p> <p>A transparência e clareza das informações também reforçam a confiança dos utilizadores, facilitando a compreensão do sistema de transportes e estimulando o feedback, o que contribui para a melhoria contínua dos serviços. Sessões informativas, eventos públicos e iniciativas comunitárias em escolas e equipamentos públicos, pensados e apresentados a todas as faixas etárias podem desempenhar um papel importante na mudança de hábitos e na adoção de alternativas de transporte mais sustentáveis.</p>		  
<b>Entidade Responsável</b>	Municípios	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	J untas de Freguesia, AHP-ADT	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	Contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Financiamento a definir	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Nº de campanhas realizadas por ano:
Ações Imateriais	50.000 €	
Empreitadas	0 €	63
Outras aquisições de serviços	0 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte coletivo na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>50.000 €</b>	<b>&gt; 4,5%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 350000 €		

<b>Plataforma digital integradora de informação e bilhética</b>		<b>1.7.2/1</b>
		Prioridade Intermédia todas <b>todos</b>
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>I - Gestão da Mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Serviços de Informação Gestão da Mobilidade		
<b>Descrição</b>		
<p>A proposta de criação de uma plataforma digital para a área das AHP visa centralizar todas as informações sobre transportes públicos, facilitando o planeamento de viagens. Atualmente, a fragmentação de dados entre diversos operadores dificulta a consulta de horários e percursos, além de complicar as articulações entre diferentes meios de transporte. Esta plataforma, disponível em website e app, reunirá todas as informações num único local, oferecendo aos utilizadores uma visão clara e em tempo real das opções de transporte.</p> <p>Além disso, a plataforma digital permitirá a compra de bilhetes em formato digital, simplificando o processo de pagamento e eliminando a necessidade de utilizar pontos de venda físicos. Isto não só melhora a experiência dos passageiros, mas também incentiva o uso de transportes públicos, promovendo a mobilidade sustentável. Ao disponibilizar informações sobre tarifas e opções de bilhetes, a plataforma facilita a escolha do serviço mais adequado para cada utilizador, aumentando a eficiência e conveniência do sistema de transportes.</p> <p>Considera-se essencial a criação desta plataforma, pois visa otimizar a intermodalidade, integrar dados sobre diferentes meios de transporte e modernizar o sistema de bilhética, tornando o uso dos transportes públicos mais acessível e eficiente para residentes e turistas.</p>		
		
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Operadores de Transportes, Municípios, CIMs	
<b>Horizonte Temporal</b>	Longo Prazo - 2031/2034	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Sustentável 2030	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Construção e plataforma destinada à informação e bilhética:
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	130.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte individual na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>130.000 €</b>	
		<b>&lt; 53,5%</b>
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 300000 €		

<h2>Desenvolvimento de plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento</h2>		1.9.2/1
		Prioridade Baixa  todas  todos
<b>Objetivo Estratégico</b>		
<b>I - Gestão da Mobilidade</b>		
<b>Temáticas</b>		
Gestão da Mobilidade Inteligência Territorial		
<b>Descrição</b>		
<p>Propõe-se a criação de plataforma de apoio à monitorização, gestão e planeamento das AHP, com o objetivo de melhorar a preservação do património, otimizar recursos e enriquecer a experiência de quem visita ou vive nestas aldeias. A utilização de uma única plataforma digital, onde todos os agentes e entidades locais possam reunir e partilhar dados em tempo real uns com os outros, permitirá uma melhor gestão, proporcionando uma visão mais geral de cada AHP, nomeadamente sobre o tráfego, estacionamento, fluxo turístico e de serviços essenciais.</p> <p>Esta solução tecnológica possibilitará uma resposta proativa dos agentes e entidades locais, permitindo ajustar estratégias de gestão conforme a pressão turística e outros fatores. Além disso, facilita a coordenação entre administrações locais, autoridades regionais e operadores privados, promovendo uma gestão integrada e eficiente, resultando diretamente na melhoria de serviços e no aumento da eficiência energética.</p> <p>Em resumo, esta plataforma centralizada permitirá melhorar a gestão de recursos, facilitar a comunicação entre entidades, e promover o desenvolvimento sustentável das AHP, assegurando simultaneamente a conservação do património cultural e natural. Inclui a formação necessária dos técnicos.</p> <p>Esta informação alimentará a plataforma AHP de disponibilização da informação ao público sobre lotação das aldeias, lotação do estacionamento, avisos em tempo real, etc.</p>	  <p>Considerou-se os valores unitários de 60 000€ para o desenvolvimento da plataforma, 15 000€ para servidor, 15 000€ para formação de técnicos e 25 000€ para software de análise de dados.</p>	
<b>Entidade Responsável</b>	AHP-ADT	
<b>Outras Entidades a envolver</b>	Operadores de Transportes, Municípios, CIMs	
<b>Horizonte Temporal</b>	Curto Prazo - 2024/2027	
<b>Concretização</b>	pontual, com operação e monitorização contínua	
<b>Possível Financiamento</b>	Linha +Interior Turismo	
<b>ESTRUTURA DE CUSTO DO INVESTIMENTO</b>		<b>RESULTADOS ESPERADOS</b>
Estudos e Projetos	0 €	<b>Indicador de Execução:</b> Construção de plataforma de gestão e monitorização (n°)
Ações Imateriais	0 €	
Empreitadas	0 €	
Outras aquisições de serviços	115.000 €	<b>Indicador de Resultado:</b> Quota de utilização do transporte individual na realização de viagens pendulares pela população residente (%):
Certificações	0 €	
<b>Total</b>	<b>115.000 €</b>	
		< 53,5%
Deve ser tido em consideração no futuro os custos de exploração, que se estimam ser de 425000 €		

