

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

QUADRO DE REFERÊNCIA TEMÁTICO

EDUARDO FEIO



AGENDA

DIAGNÓSTICO

1. A mobilidade na Região Norte – Importância do PART/PROTransP

ESTRATÉGIA

2. Repensar a mobilidade urbana na Região Norte
3. Responder aos desafios da mobilidade interregional na Região Norte

PROPOSTAS DE AÇÃO

4. Instrumentos para transformar a mobilidade na Região Norte



DIAGNÓSTICO

PART Programa de Apoio à Redução Tarifária
Destinatários a nível nacional = 2AM + 21 CIM

Região Norte | 2020 Destinatários = AMP + 7 CIM

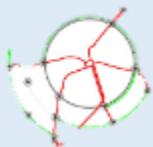
32,3 milhões de €
OE + participação Mun

AMP e 7 CIM = 70 Medidas de redução tarifária



3 CIM = 4 Medidas de Aumento Oferta

Aumento N.º Circulações, apoio ao transporte flexível e criação de linha dedicada



AMP e 7 CIM = 43 operadores alvo de medidas de apoio aos serviços essenciais



PROTransP Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de TP
Destinatários a nível nacional = 21 CIM

Região Norte | 2020 Destinatários = 7 CIM

6,6 milhões de €
OE + financiam Entidades

4 Medidas de apoio à realização de Estudos para implementação de Transportes Flexíveis e para desenvolvimento de medidas que incidem sobre a melhoria da oferta de transporte público

1 CIM = 2 Medidas Densificação Oferta

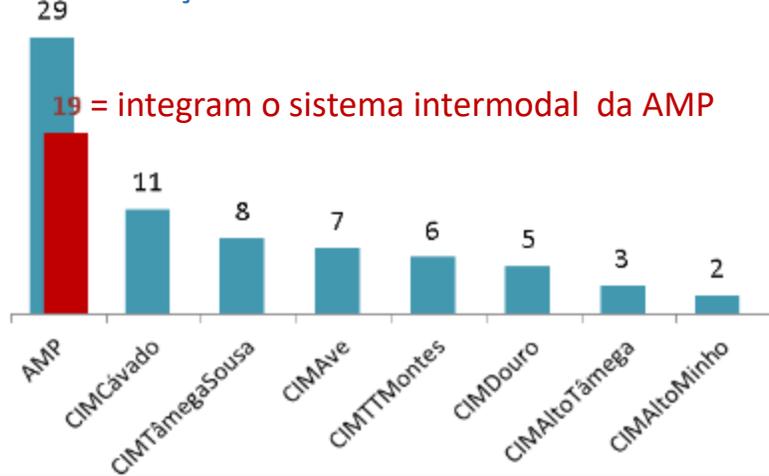
Criação de novas linhas e aumento de frequência



7 CIM com medidas de apoio aos serviços essenciais



DISTRIBUIÇÃO TERRITORIAL DOS OPERADORES



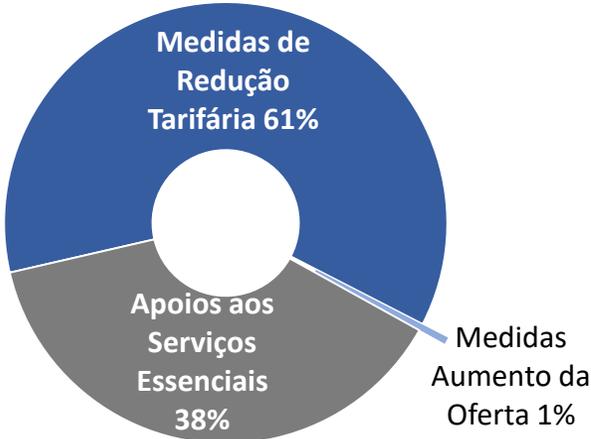
CARACTERIZAÇÃO DOS SISTEMAS TARIFÁRIOS

Tarifário Intermodal (AMP)	Tarifário monomodal por km (AMP + 7 CIM)	Outros tarifários específicos (em algumas CIM)	Tarifários combinados
Andante municipal Andante metropolitano	Bilhete Simples, Pré-comprado, Passe ou Assinatura linha mensal, Passe Estudante, Passe 4_18, Passe sub23	Passes urbanos Passes 3.ª Idade Passes p/ pessoas com mobilidade reduzida	Passes combinados (serviços urbanos)

DIAGNÓSTICO

PART
Região
Norte | 2020
 Alguns
 Indicadores

DISTRIBUIÇÃO DO FINANCIAMENTO PART por tipo de medida



TIPO DE TÍTULO DE TRANSPORTES c/ descontos PART

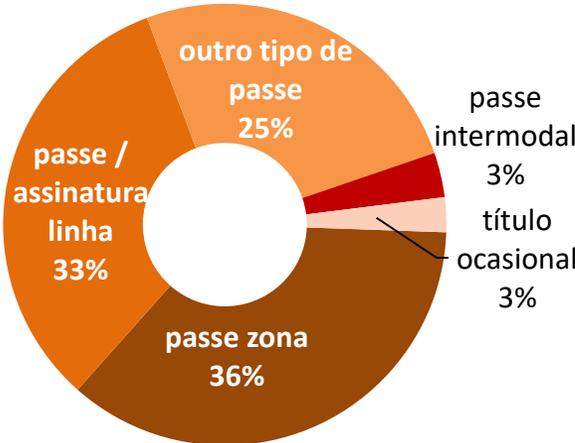
CIM e AM Região Norte	Medidas de Redução Tarifária	Medidas Aumento da Oferta	Apoios aos Serviços Essenciais
Alto Minho	✓		✓
Cávado	✓	✓	✓
Ave	✓		✓
AM Porto	✓		✓
Alto Tâmega	✓		✓
Tâmega e Sousa	✓	✓	✓
Douro	✓		✓
Terras Trás-os-Montes	✓	✓	✓

268 títulos de transporte apoiados no âmbito do PART na Região Norte

PERFIL DE PROCURA DOS TÍTULOS C/ DESCONTOS PART

Apoio à redução tarifária para grupos alvo específicos	58,82%
Jovem / estudante	47,40%
3ª idade	7,61%
Criança / jovem / estudante	1,38%
Criança	1,04%
Pessoas no ativo	0,69%
Pessoas com deficiência	0,35%
Desempregados	0,35%
Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes	40,48%
Apoio à criação de «passes família»	0,69%

TIPO DE TÍTULO DE TRANSPORTES C/ DESCONTOS PART



DIAGNÓSTICO

IMPACTO PART

e PROTransP

Região Norte

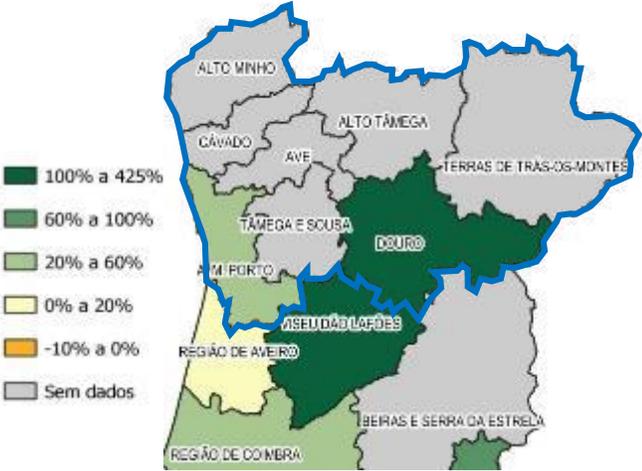
na evolução da
PROCURA do
SPTP

Crescimento de vendas e passageiros

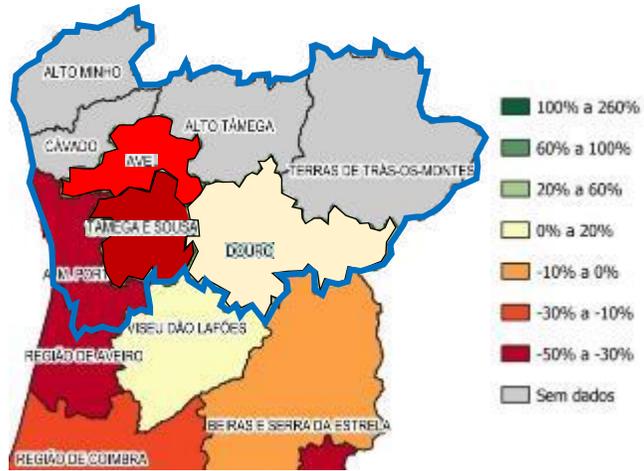
Jan, Fev e metade de Mar. 2020

VENDAS DOS PASSES - Variação Homóloga 2020/2019 por CIM E AMP

1º TRIMESTRE 2020/2019



2º | 3º | 4º TRIMESTRES 2020/2019

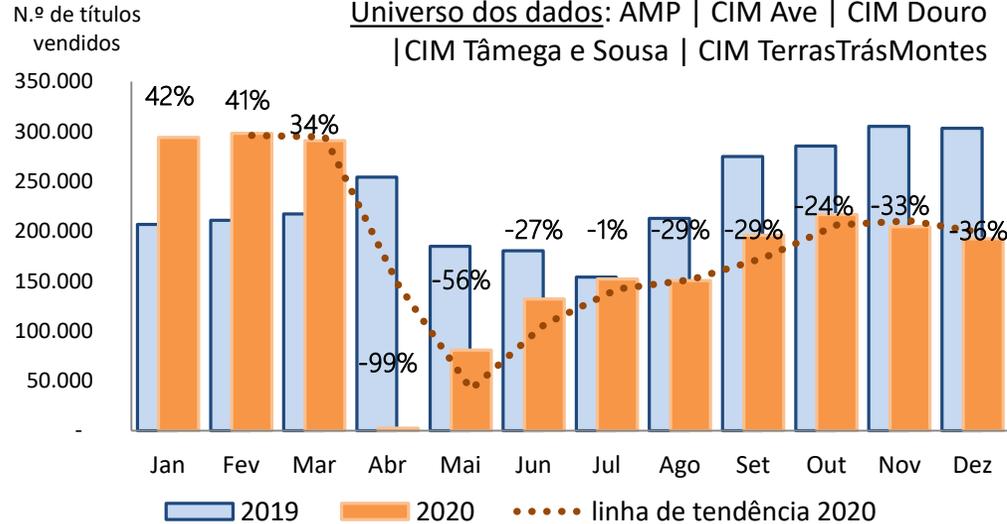


A partir de 18 de Março 2020

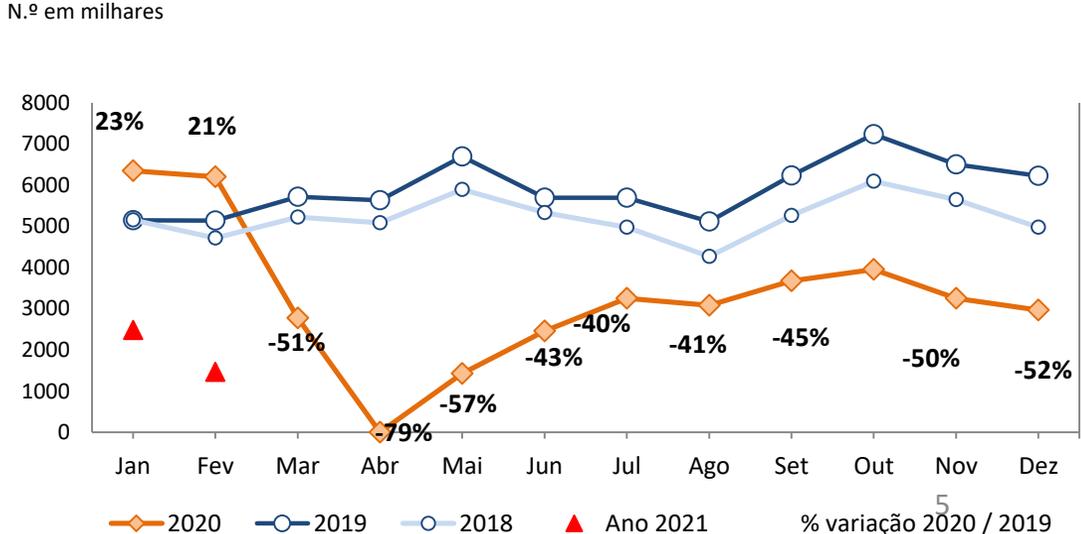
Evolução dos indicadores influenciado pela situação pandémica

2ª metade de março | 2.º | 3.º | 4.º trimestre 2020

VENDAS DOS PASSES - Variação Homóloga 2020/2019 TOTAL



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - Metro do Porto



DIAGNÓSTICO

IMPACTO PART

e PROTransP

2 AM + 21 CIM

na evolução da
OFERTA do SPTP

PRINCIPAIS CONTRIBUTOS:

- O financiamento do PART e PROTransP contribuiu para manter um determinado nível de oferta de serviços mínimos essenciais do transporte público de passageiros,
- Através do raciocínio de cálculo elaborado pelo IMT, concluiu-se que o financiamento dos programas foi responsável por assegurar, em média, 50% dos serviços mínimos de abril a dezembro de 2020, em comparação com uma oferta estimada de apenas 24% num cenário sem financiamento de ambos os programas de intervenção.

A partir de 18 de Março 2020

Oferta a 100% face a 2019

Manutenção dos serviços essenciais com recurso a verbas do PART e PROTransP

1.º trimestre 2020

2.º | 3.º | 4.º trimestre 2020

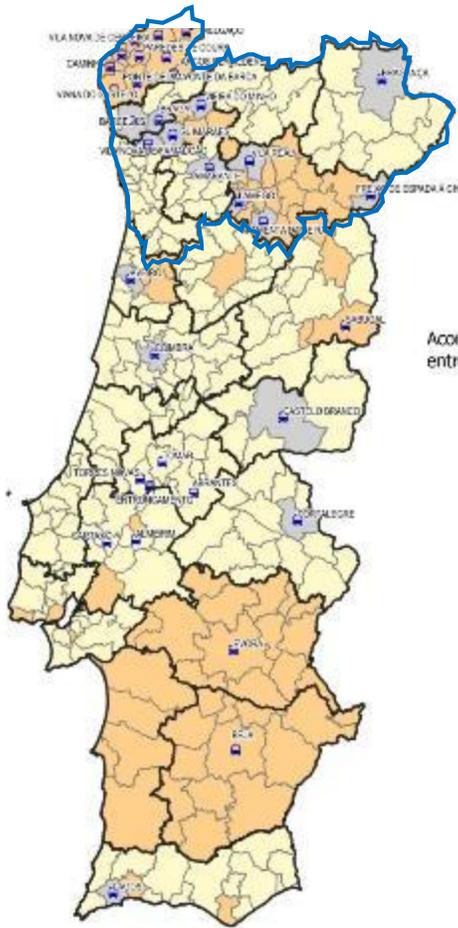
- A aplicação das verbas do PART no âmbito da crise pandémica representou nalgumas regiões do país a principal fonte de financiamento do transporte público, especialmente no 2.º trimestre de 2020.
- O PART e PROTransP permitiram apoiar as perdas decorrentes da forte quebra de procura e receitas e, nalguns casos, a ausência destes mecanismos financeiros significaria a impossibilidade de assegurar o serviço de transporte público de passageiros.

DIAGNÓSTICO

IMPACTO
PART e
PROTransP
Região Norte
na dinamização
da gestão e
governança do
SPTP

EXERCÍCIO DE COMPETÊNCIAS como autoridades de transportes

- 30.04.2021
- Municípios com delegação de competências na CIM ou AM, antes de março de 2019
 - Municípios com delegação de competências após o PART
 - Municípios que não delegaram competências
 - Exercício de competências como autoridade de transportes



ACORDOS INTERADMINISTRATIVOS entre várias CIM, entre CIM e AM, entre Estado e AM e entre Estado e CIM



- Acordos Interadministrativos entre CIM/AM
- Sem acordos
 - Acordos com algumas CIM/AM envolventes
 - Acordos com a maioria das CIM/AM envolventes
 - Acordos com todas as CIM/AM envolventes
 - Partilha de competências
 - Cooperação de competências
 - Partilha e coordenação de competências
 - Delegação e partilha de competências com o Estado no âmbito do operador CP

ACORDOS INTERADMINISTRATIVOS entre diferentes entidades vs títulos inter-regionais financiados ao abrigo do PART



INTERADMINISTRATIVOS entre CIM/AM e Estado vs ferrovia em exploração

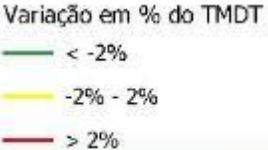


DIAGNÓSTICO

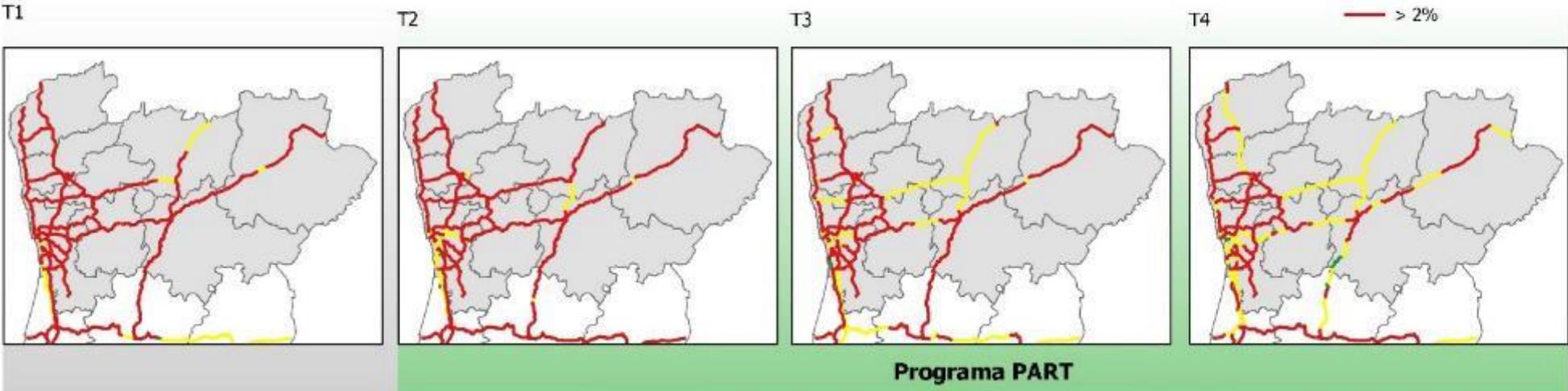
Variação TMDT Região Norte

- Antes do PART **aumento geral** do TMDT
- Após início do PART muitos troços com variação inferior a 2%
- Após pandemia **decrécimo geral** do TMDT

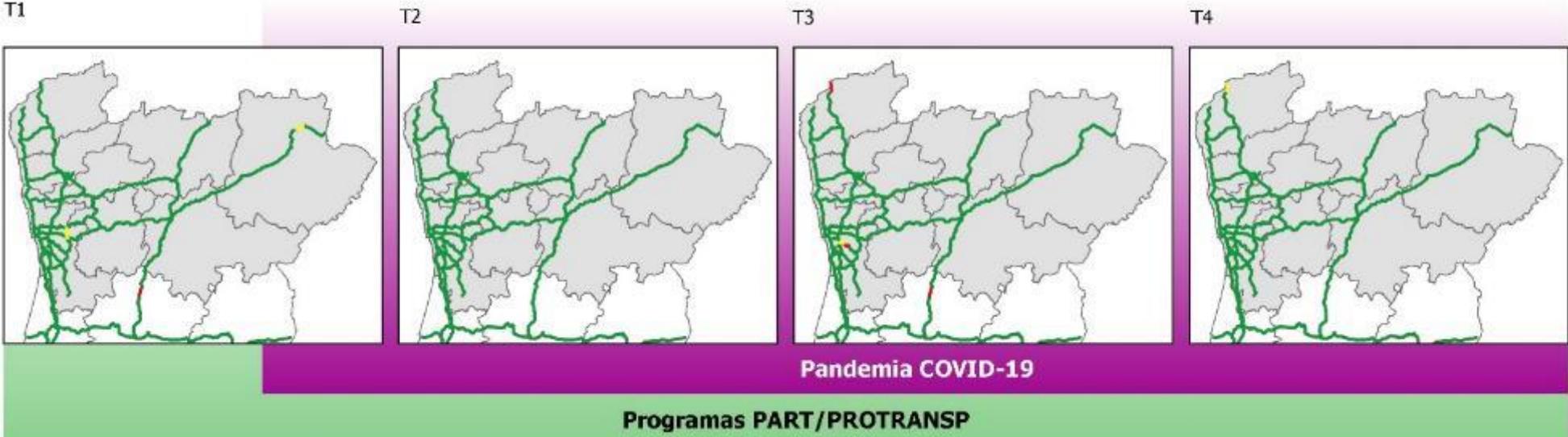
Variação homóloga do tráfego médio diário trimestral (TMDT) na região Norte



Entre trimestres de 2018 e 2019:



Entre trimestres de 2019 e 2020:



DIAGNÓSTICO

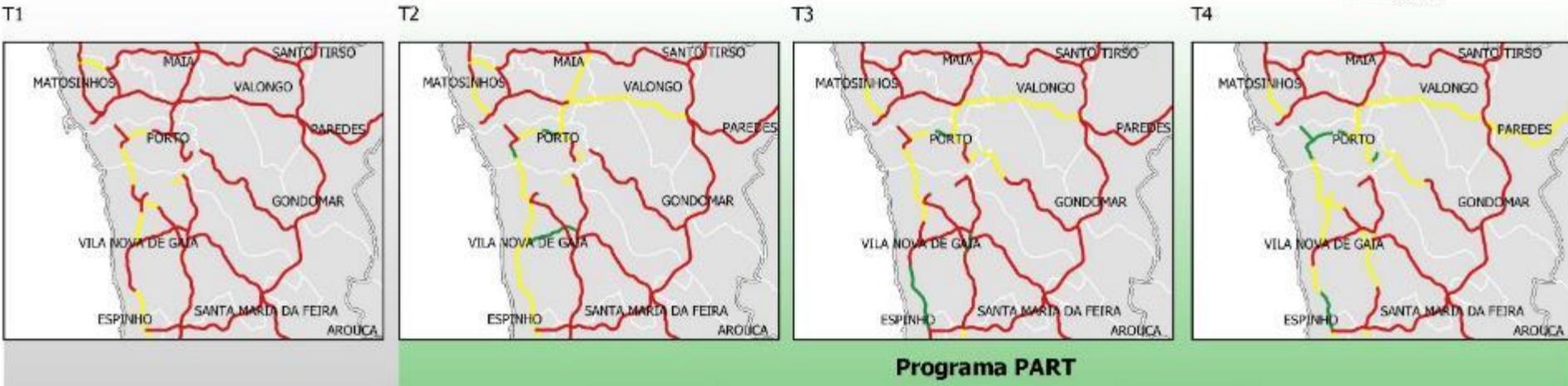
Variação TMDT Grande Porto

- Antes do PART **aumento geral** do TMDT
- Após início do PART muitos troços com variação inferior a 2%
- Após pandemia **decrécimo geral** do TMDT

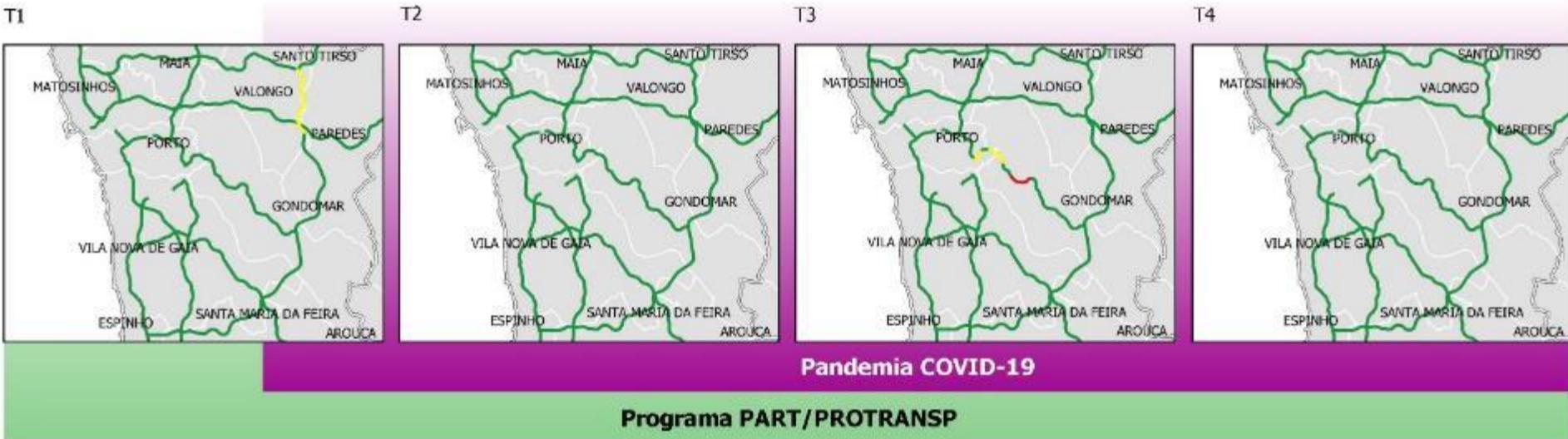
Varição homóloga (%) do tráfego médio diário trimestral (TMDT) da RNA do "Grande Porto"



Entre trimestres de 2018 e 2019:

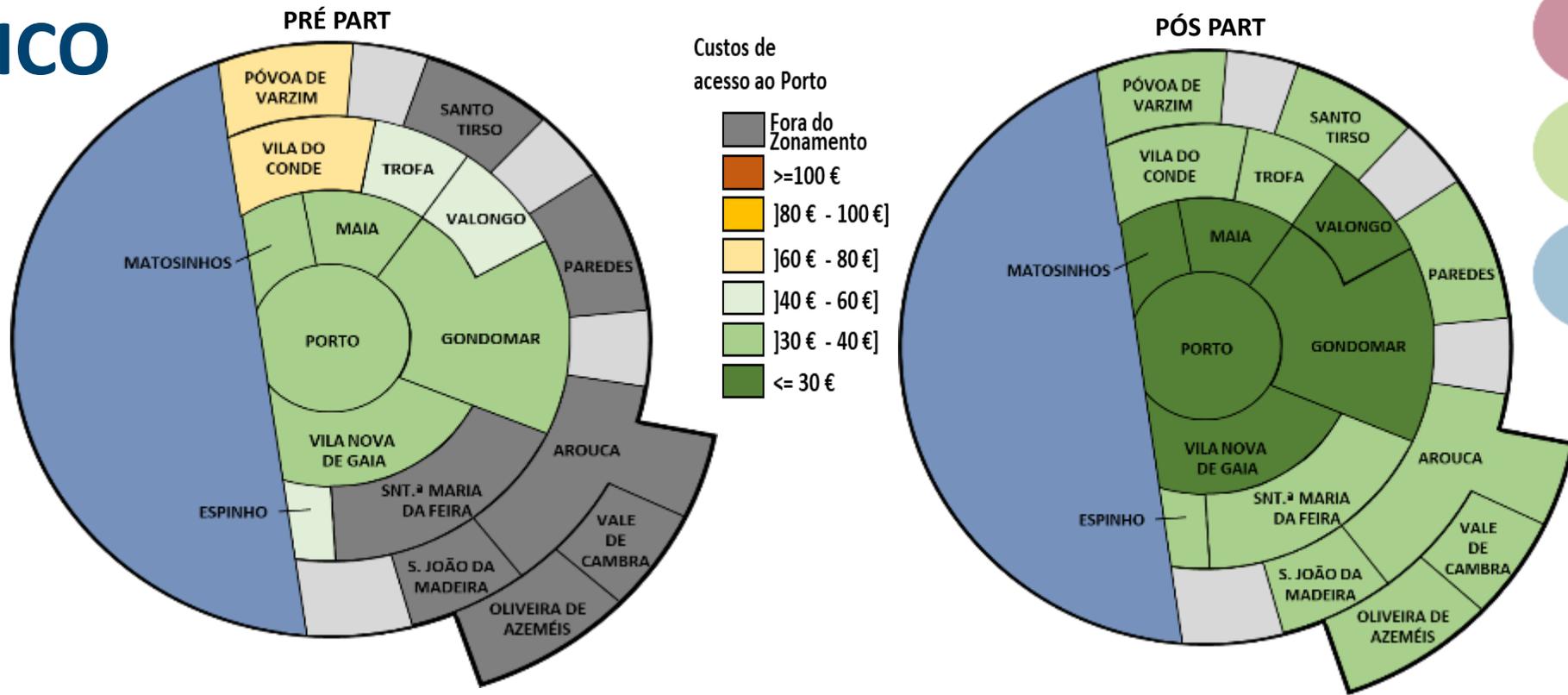


Entre trimestres de 2019 e 2020:



DIAGNÓSTICO

Integração Tarifária AMP



Medidas de integração tarifária tomadas no âmbito do PART (AMP)

- Todos os municípios passaram a integrar o zonamento do passe “Andante”
- O custo da acessibilidade à cidade do Porto baixou em todos os concelhos, tornando-se sempre igual ou inferior a 40€
- Em 2020 foi criado o “passe família”, com o custo de 60€ (municipal) e 80€ (metropolitano), equivalente a 2x o valor dos respetivos passes “Andante”



Impacto

- Maior **coesão territorial**
- Maior **coesão social**

REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE

DESAFIO

Quadro de Referência Temático

Inscrever a sustentabilidade dos transportes e da mobilidade como prioridade!

REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL: pressupõe que os cidadãos disponham de condições que lhes proporcionem deslocações:

- Seguras
- Confortáveis
- Com tempos aceitáveis
- Com custos acessíveis
- Com reduzidos impactos ambientais e eficiência energética

SUSTENTABILIDADE: satisfação das necessidades atuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras satisfazerem as suas próprias necessidades

REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE

OBJETIVOS CHAVE

- Racionalizar a utilização do automóvel individual
- Otimizar a utilização do transporte público
- Incrementar o uso quotidiano dos modos ativos
- Promover novos serviços e opções de mobilidade
- Organizar a logística e a micrologística urbana
- Articular as acessibilidades, transportes e mobilidade com o planeamento e ordenamento do território e a gestão urbana

REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE



REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE

APOIAR INTERVENÇÕES QUE VISEM A ALTERAÇÃO DO PADRÃO DE MOBILIDADE

Planos de mobilidade e transportes

Planos de mobilidade urbana sustentável

Planos de mobilidade para empresas e polos geradores e atratores de deslocações

Planos de mobilidade de acesso às escolas

Favorecer o transporte público

Implementar serviços urbanos-locais

Promover de novos serviços de transporte e mobilidade

Criar interfaces que facilitem a intermodalidade (*seamless travelling*)

Estimular a mobilidade ativa e a micromobilidade

Apoiar sistemas de utilização partilhada (*sharing*)

Introduzir sistemas de transportes inteligentes (ITS)

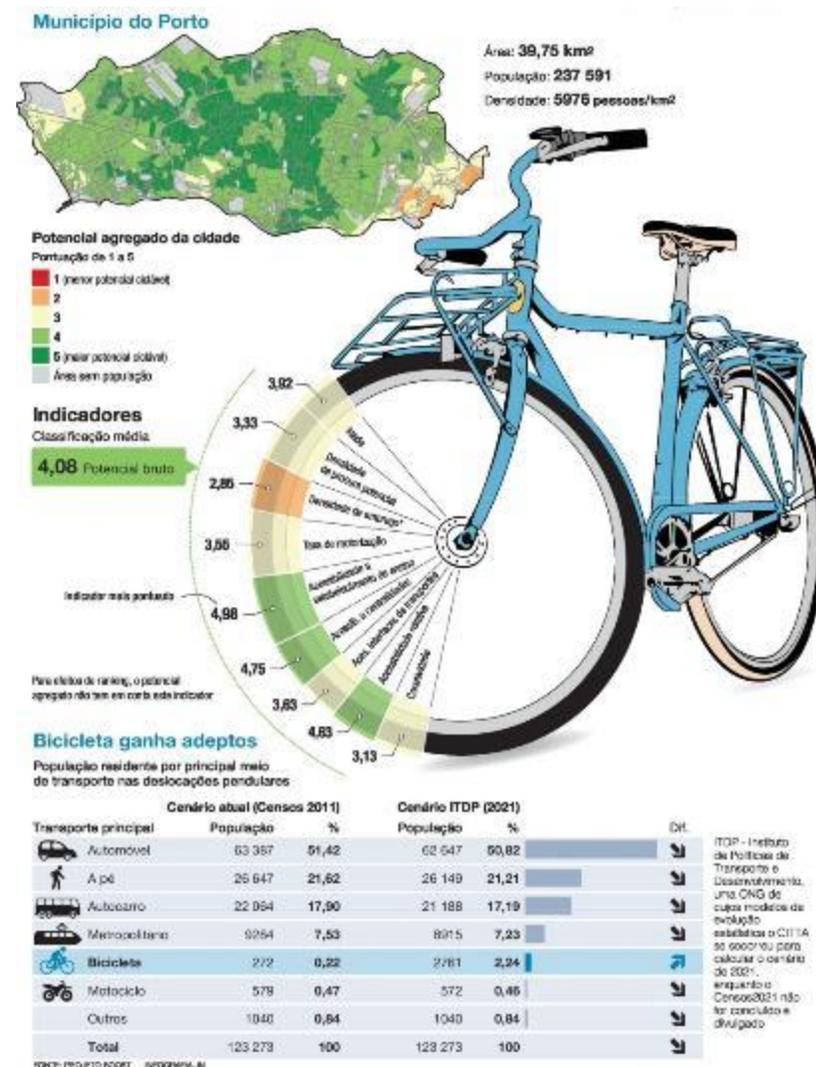
Micrologística urbana

REPENSAR A MOBILIDADE URBANA NA REGIÃO NORTE

Potencial Bruto para a Bicicleta (PBB) áreas com maior potencial para a utilização da bicicleta

Posição	Município	Pontuação	Densidade populacional
1º	Porto	4,08	Muito Alta (5 976 pessoas/km2)
2º	Tavira*	3,91	Baixa (43 pessoas/km2)
3º	Beja*	3,78	Baixa (31 pessoas/km2)
3º	Lisboa	3,78	Muito Alta (6 448 pessoas/km2)
5º	Portimão	3,69	Média Alta (305 pessoas/km2)
5º	Amadora	3,69	Muito Alta (7 367 pessoas/km2)
7º	Matosinhos	3,59	Muito Alta (2 811 pessoas/km2)
8º	Vila Nova de Gaia	3,57	Muito Alta (1 794 pessoas/km2)
9º	Trofa	3,55	Alta (542 pessoas/km2)
10º	Gondomar	3,53	Muito Alta (1 274 pessoas/km2)
11º	Odivelas	3,51	Muito Alta (5 484 pessoas/km2)
12º	Valongo	3,50	Muito Alta (1 249 pessoas/km2)
13º	Maia	3,48	Muito Alta (1 627 pessoas/km2)
14º	Loures	3,42	Muito Alta (1 211 pessoas/km2)
15º	Oeiras	3,40	Muito Alta (3 751 pessoas/km2)
16º	Fundão	3,32	Baixa (41 pessoas/km2)
17º	Santa Maria da Feira	3,18	Alta (645 pessoas/km2)
18º	Machico	3,14	Média Alta (319 pessoas/km2)
19º	Marco de Canaveses	3,09	Média Alta (264 pessoas/km2)
20º	Condeixa-a-Nova	2,93	Média (123 pessoas/km2)
21º	Chamusca	2,70	Muito Baixa (13 pessoas/km2)

Fonte: <https://boost.up.pt/ferramentas/gpc/>



<https://www.in.pt/local/noticias/porto/grande-porto-grande-porto-lidera-a-revolucao-da-bicicleta-13658624.html?fbclid=IwAR2SyudxkEFEC6gnv2C-g0-9xMR2uJEGlHamRizFHRKXDa3ltdYx1goC5-0>

RESPONDER AOS DESAFIOS DA MOBILIDADE INTERREGIONAL NA REGIÃO NORTE

PERFIS DE MOBILIDADE - UTILIZAÇÃO TP E VEÍCULO INDIVIDUAL

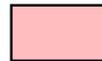
- Deslocações muito intensas, em transportes públicos e com longa duração:

Porto e municípios adjacentes



- Deslocações intensas em transportes públicos e com longa-média duração:

Maioritariamente AMP, Tâmega e Sousa, Cávado



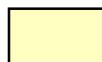
- Deslocações em veículo individual com curta-média duração

Maioritariamente interior / zona da fronteira com Espanha

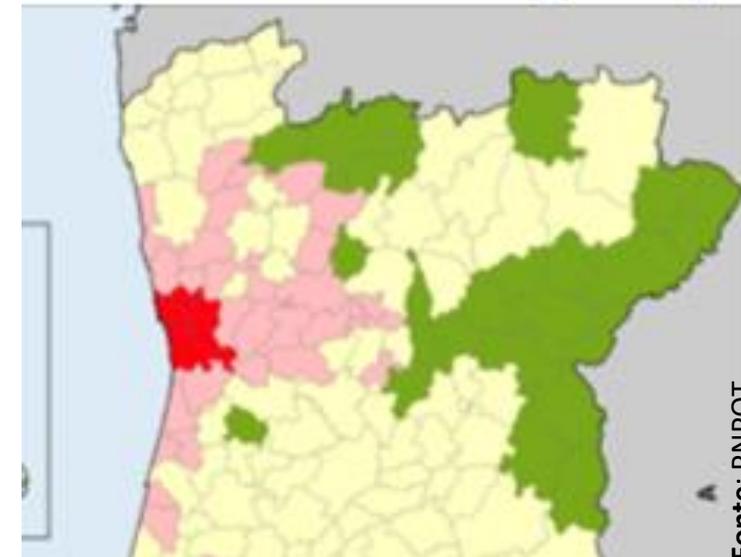


- Deslocações em veículo individual com curta duração

Restante território



Perfis de mobilidade da população residente nos centros urbanos (2011)



Fonte: PNPOT

- Maior utilização do transporte público nas grandes zonas urbanas**
- Peso excessivo da utilização do transporte individual no restante território

RESPONDER AOS DESAFIOS DA MOBILIDADE INTERREGIONAL NA REGIÃO NORTE

PERFIS DE MOBILIDADE - UTILIZAÇÃO TP

- A área da Região Norte onde a utilização do TP é mais intensa corresponde a **uma das regiões com maior densidade de oferta serviços de transporte público rodoviário**
- Para a utilização do TP contribui também decisivamente o **metro do Porto** que, em 2019, transportava 71,4 milhões de passageiros

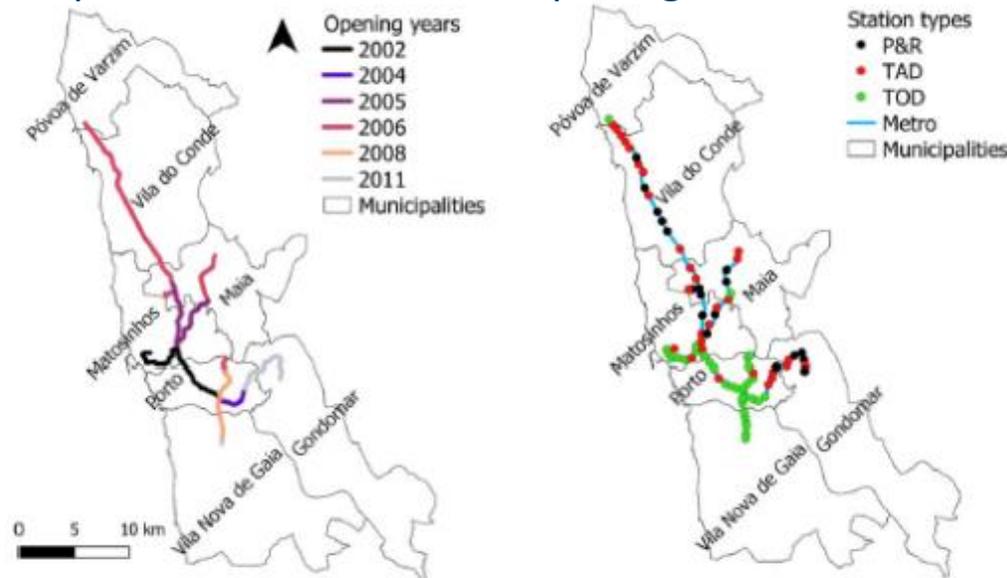
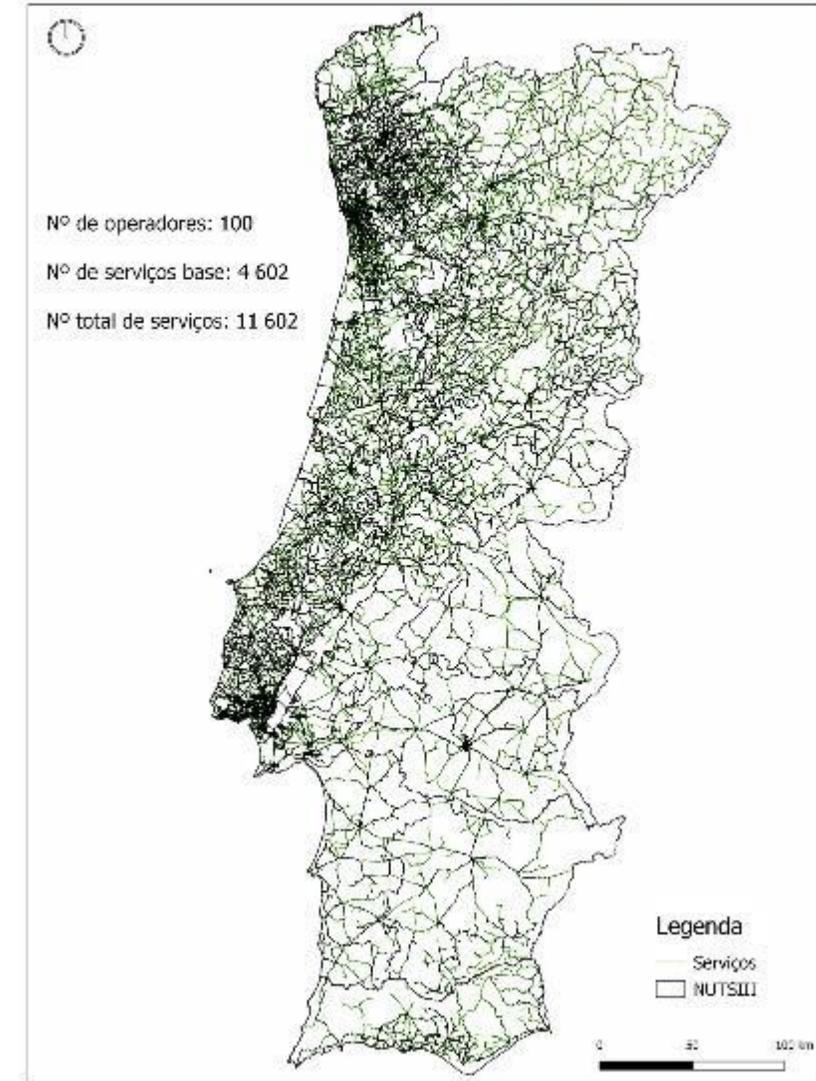


Fig. 2. Metro do Porto lines: opening years (left) and station types (right).

Serviços públicos regulares de transporte de passageiros (bus) em Portugal continental

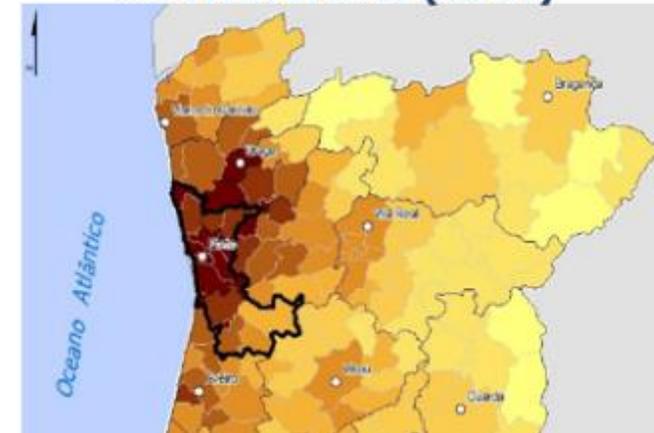


RESPONDER AOS DESAFIOS DA MOBILIDADE INTERREGIONAL NA REGIÃO NORTE

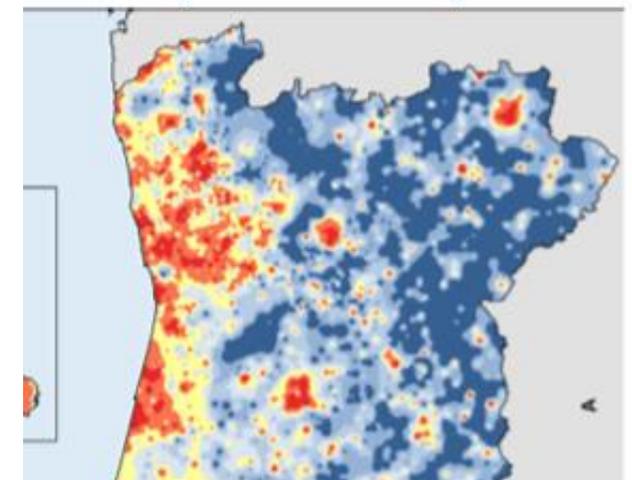
REGIÕES DE BAIXA DENSIDADE - IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE FLEXÍVEL

- Áreas de baixa densidade tendem a continuar a perder população:
 - Redução da procura por serviços regulares de transporte de passageiros
 - Aumento da pressão sobre a sustentabilidade financeira da exploração
 - Perda de qualidade dos serviços disponibilizados
- Problemas de acessibilidade em áreas de baixa densidade tendem a agravar-se:
 - Equipamentos básicos tendem a estar mais distantes
 - Meios de transporte para os atingir tendem a ser mais escassos

DENSIDADE POPULACIONAL POR CONCELHO, EM PORTUGAL CONTINENTAL (2011)



Variação da população, por freguesia (2001 - 2011)

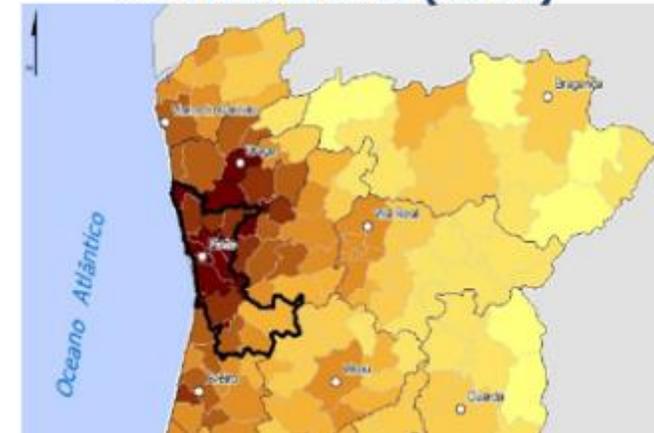


RESPONDER AOS DESAFIOS DA MOBILIDADE INTERREGIONAL NA REGIÃO NORTE

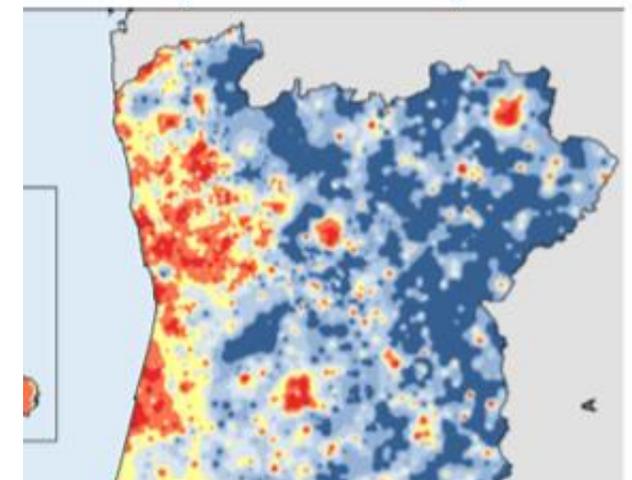
REGIÕES DE BAIXA DENSIDADE - IMPORTÂNCIA DO TRANSPORTE FLEXÍVEL



DENSIDADE POPULACIONAL POR CONCELHO, EM PORTUGAL CONTINENTAL (2011)



Variação da população, por freguesia (2001 - 2011)



PROPOSTAS DE AÇÃO

INSTRUMENTOS PARA TRANSFORMAR A MOBILIDADE NA REGIÃO NORTE

- Plano Rodoviário Nacional (revisto em 1998) 
- Plano Ferroviário Nacional (1ª versão em 2021/22)

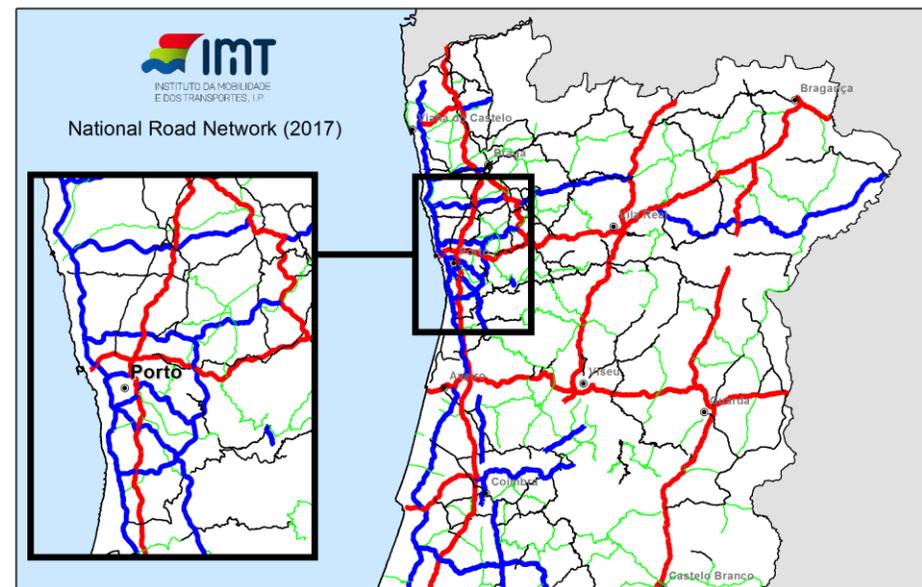
2021



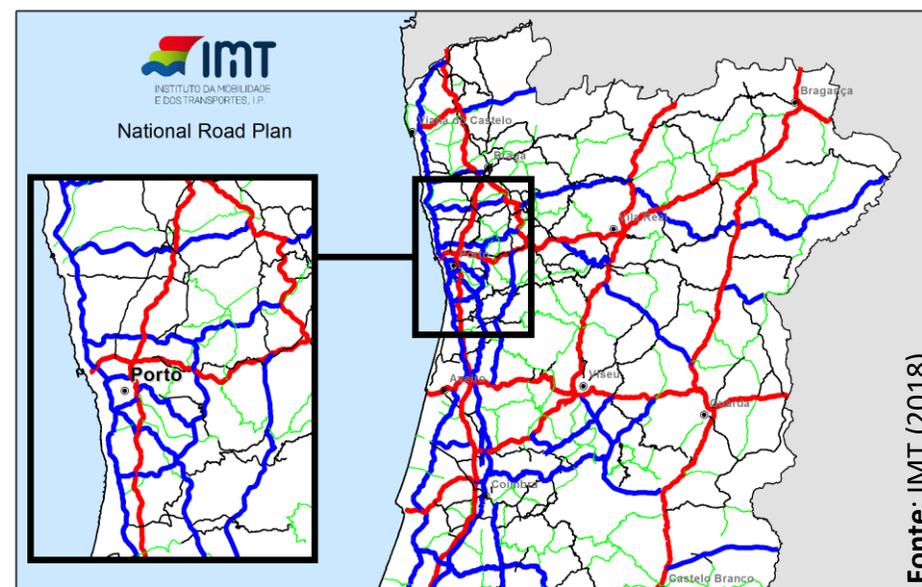
2030



2017 - Executado



1998 - Planeado



PROPOSTAS DE AÇÃO

FINANCIAMENTO DAS MEDIDAS DE INVESTIMENTO ECONÓMICO E SOCIAL NO PERÍODO 2021-2029



PROPOSTAS DE AÇÃO

C15 Mobilidade Sustentável



Assegurar o desenvolvimento de projetos com forte contributo para a melhoria dos sistemas de transporte coletivo

A Mobilidade Sustentável é uma das componentes (C15) do:

RECUPERAR
PORTUGAL

Investimentos

TC-C15-i01: Expansão da Rede de Metro de Lisboa – Linha Vermelha até Alcântara	304 M	>
TC-C15-i02: Expansão da Rede de Metro do Porto – Casa da Música-Santo Ovídio	299 M	>
TC-C15-i03: Metro Ligeiro de Superfície Odívelas-Loures	250 M	>
TC-C15-i04: Linha BRT Boavista – Império	66 M	>
TC-C15-i05: Descarbonização dos Transportes Públicos	48 M	>

OBRIGADO

EDUARDO FEIO