

## A mobilidade nas áreas metropolitanas

Avelino Oliveira – Lisboa – Julho 2018  @avelino\_avoliv

---

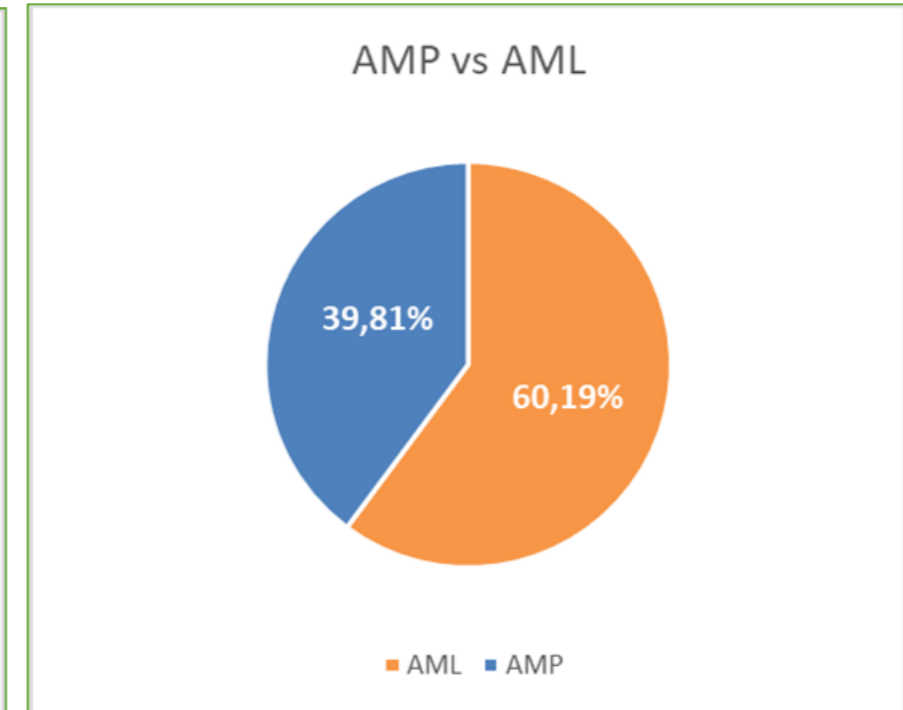
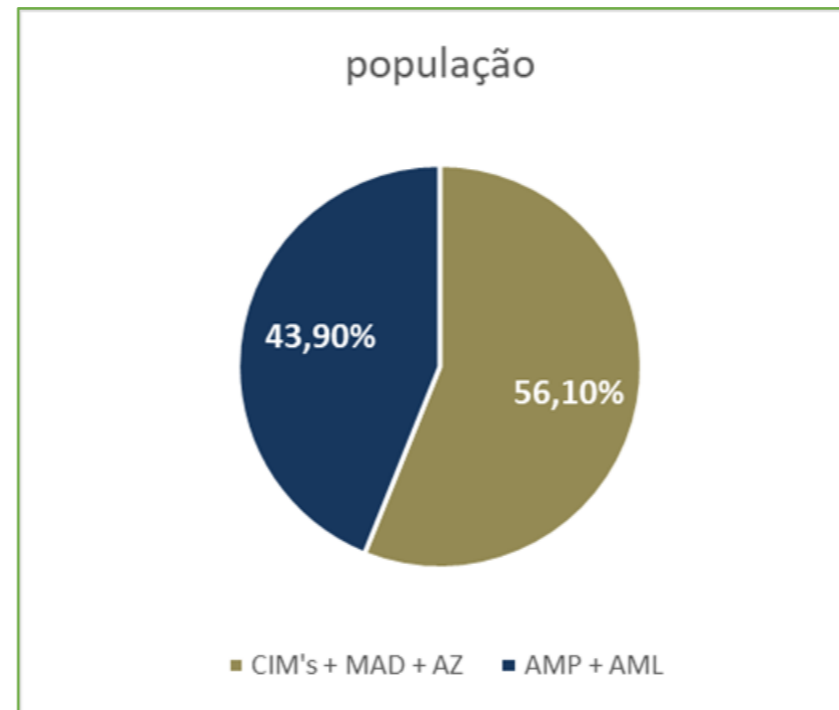
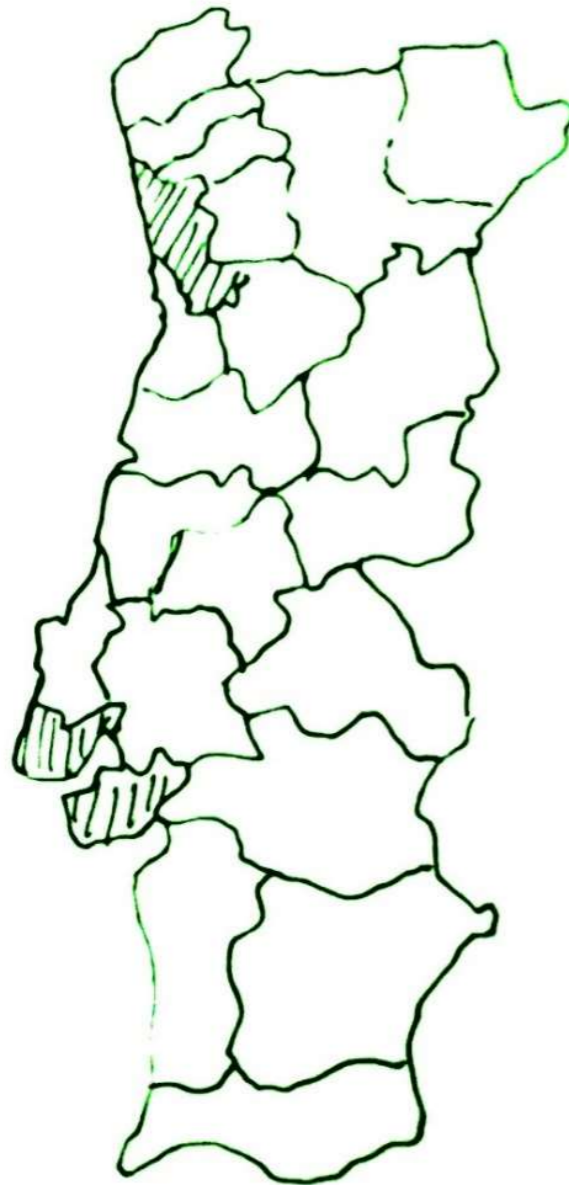
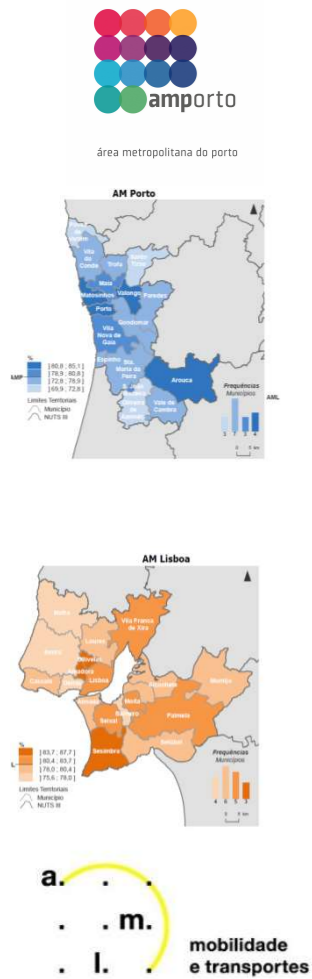


área metropolitana do porto



Junho de 2018





De acordo com as estimativas mais recentes da população residente, na Área Metropolitana do Porto (AMP) residem 1,60 milhões de pessoas e na Área Metropolitana de Lisboa (AML) residem 2,57 milhões de pessoas.

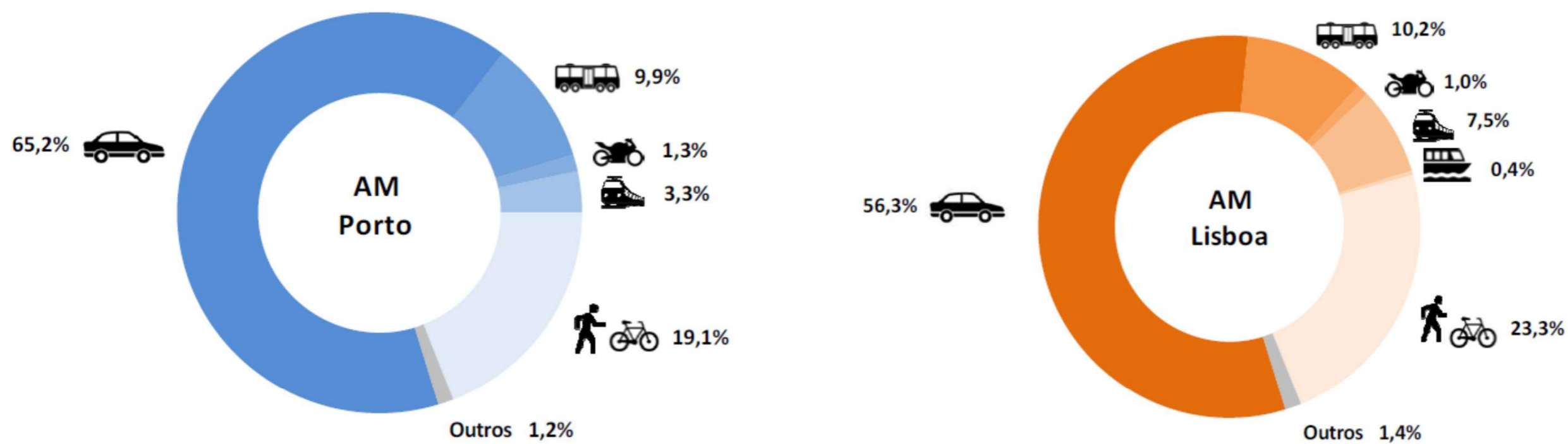
**No conjunto as duas áreas concentram cerca de 43,9% da população residente em Portugal.**

## Deslocações/dia dos residentes móveis das Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa

2,72

2,60

### Distribuição do número de deslocações por principal meio de transporte, nos dias úteis



Fonte: IMOB2017 (INE, AMP, AML)



# Razões declaradas para a utilização de TI

## Porquê?



Razões - TI	AM Lisboa	AM Porto
Rapidez	62,5%	58,4%
Conforto/comodidade	50,4%	49,8%
Rede de transportes públicos sem ligação direta ao destino	30,3%	35,2%
Serviços de transporte público sem a frequência ou fiabilidade necessárias	24,8%	34,7%
Ausência de alternativa	23,0%	27,2%
Razões profissionais/de trabalho	16,8%	18,0%
Preço/custo	13,9%	10,6%
Privacidade	13,0%	10,6%
Facilidade de estacionamento	12,8%	9,5%
Dificuldade de mobilidade nos transportes públicos	10,2%	8,6%
Segurança	10,0%	8,6%
Combinação com outras pessoas/transporte de terceiros	8,5%	8,1%
Bons acessos rodoviários	8,1%	7,8%
Outra razão	6,9%	7,2%
Disponer de um veículo atribuído pela da empresa	6,6%	5,1%
Desconhecimento da rede de transportes públicos	2,0%	2,3%

1ª e 2ª RAZÃO (COM LARGA VANTAGEM)

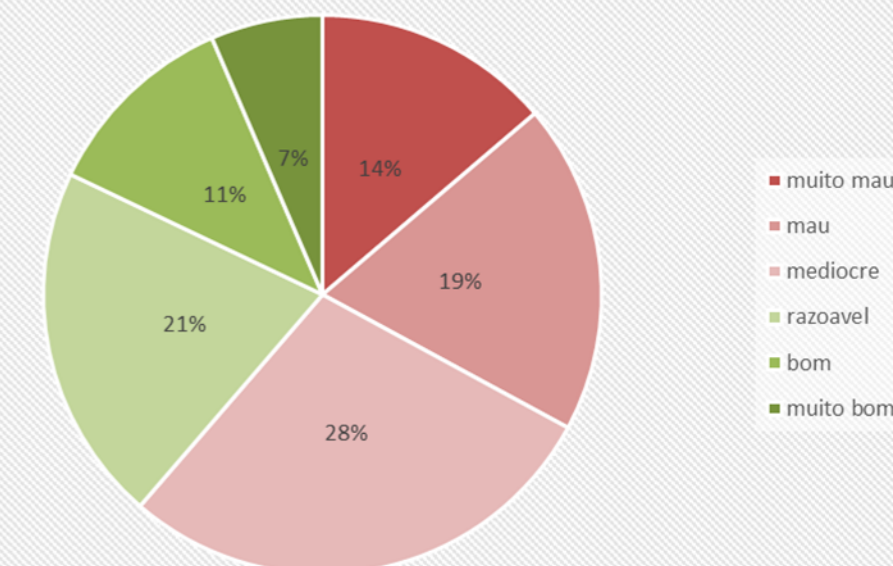
3ª, 4ª E 5ª RAZÃO  
(PROBLEMAS COM TP)

Dif entre AML e AMP...

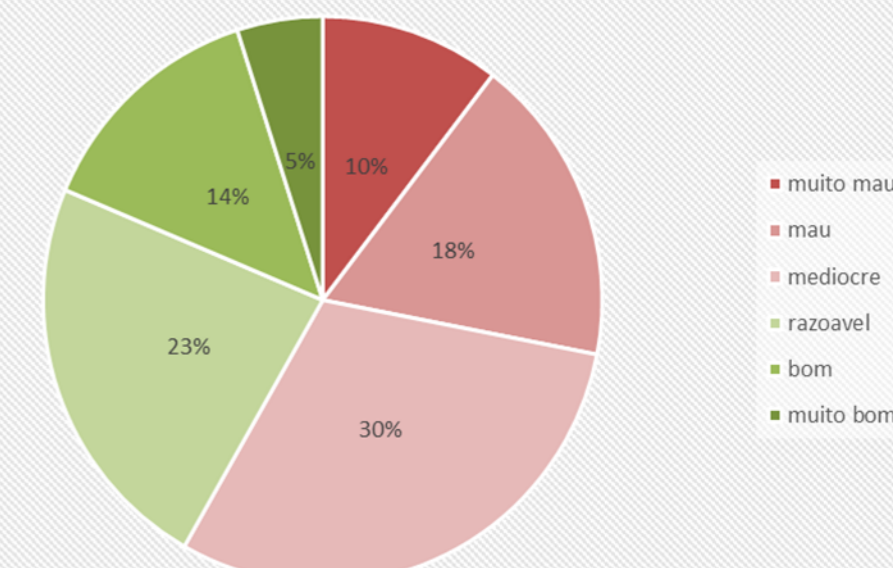
### Avaliação dos transportes públicos, por critério

		Unidade: %					
		1 (muito mau)	2	3	4	5	6 (muito bom)
Preço/custo do transporte público	Lisboa	13,8%	19,1%	28,4%	20,7%	11,4%	6,5%
	Porto	10,4%	17,7%	30,2%	23,1%	13,7%	4,9%
Duração do percurso/rapidez	Lisboa	5,3%	10,2%	24,1%	27,9%	25,1%	7,3%
	Porto	4,0%	10,0%	21,3%	30,3%	26,6%	7,7%
Horários - frequência dos serviços	Lisboa	13,1%	20,4%	25,1%	23,7%	13,1%	4,5%
	Porto	10,6%	14,7%	23,8%	25,2%	18,4%	7,3%
Horários - período de funcionamento	Lisboa	10,5%	16,9%	23,6%	24,0%	19,2%	5,8%
	Porto	8,2%	15,0%	24,2%	23,7%	21,5%	7,5%
Fiabilidade/pontualidade	Lisboa	15,5%	20,0%	27,4%	20,6%	12,4%	4,2%
	Porto	10,5%	15,7%	23,0%	21,5%	20,3%	9,0%
Proximidade à rede (paragens)	Lisboa	3,8%	6,3%	17,8%	29,3%	30,4%	12,4%
	Porto	4,0%	6,8%	16,2%	23,3%	31,3%	18,4%
Sistema tarifário e bilhética (dif. bilh. + passes)	Lisboa	6,6%	10,9%	28,4%	27,3%	19,1%	7,7%
	Porto	4,0%	9,1%	25,3%	30,7%	23,5%	7,4%
Lotação	Lisboa	18,6%	21,9%	25,6%	19,4%	11,5%	3,0%
	Porto	8,6%	15,2%	25,6%	28,7%	18,2%	3,7%
Facilidade de transbordo (mm op. ou p/ outro)	Lisboa	5,5%	8,9%	24,0%	29,7%	24,7%	7,3%
	Porto	3,0%	6,9%	23,0%	28,5%	28,5%	10,1%
Segurança	Lisboa	7,5%	10,3%	24,7%	27,1%	22,6%	7,8%
	Porto	4,8%	8,2%	18,5%	31,9%	25,6%	11,0%
Conforto/comodidade/limpeza	Lisboa	8,8%	15,0%	27,0%	26,8%	17,9%	4,5%
	Porto	4,5%	10,3%	25,4%	30,1%	22,7%	6,9%
Informação ao público	Lisboa	11,7%	15,7%	28,9%	24,2%	14,0%	5,5%
	Porto	8,1%	13,9%	25,0%	27,7%	17,8%	7,3%
Qualidade dos veículos/frota	Lisboa	10,1%	13,0%	27,8%	26,4%	18,1%	4,6%
	Porto	6,3%	9,7%	21,4%	32,0%	23,9%	6,7%
Acesso por pessoas portadoras de deficiência	Lisboa	20,2%	24,1%	24,6%	16,0%	11,0%	4,1%
	Porto	14,1%	20,0%	20,2%	21,3%	18,4%	5,9%

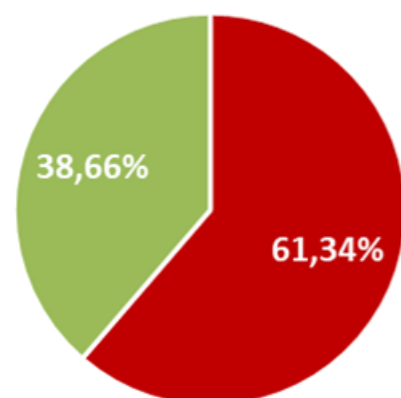
preço/custo do TP - Lisboa



preço/custo do TP - Porto

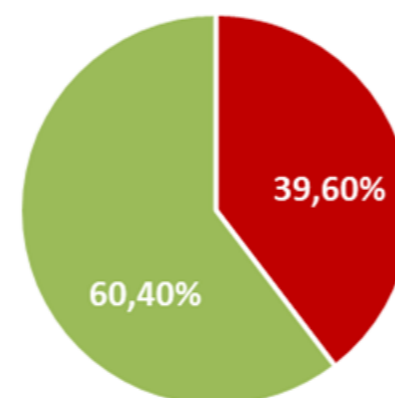


Preço / Custo do TP - Lisboa



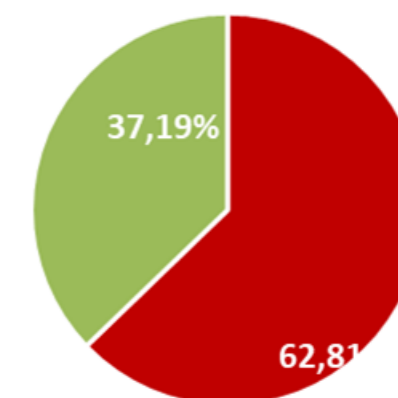
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Duração / Rapidez - Lisboa



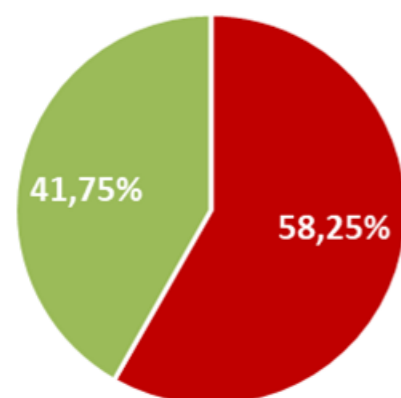
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Pontualidade - Lisboa



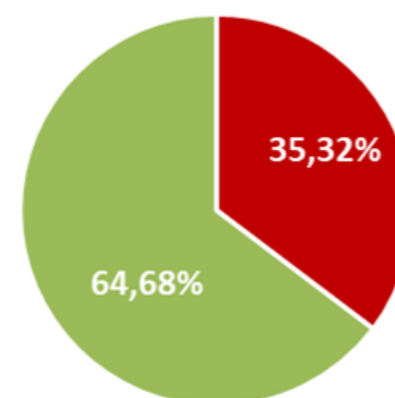
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Preço / Custo do TP - Porto



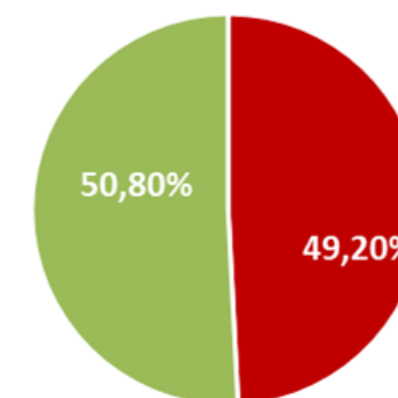
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Duração / Rapidez - Porto



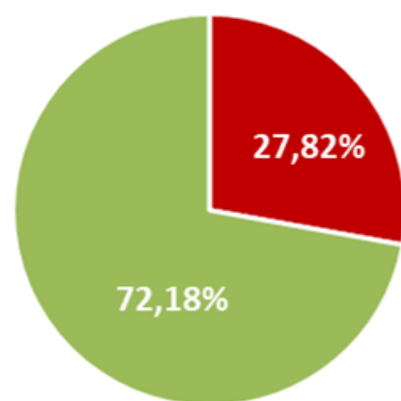
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Pontualidade - Porto



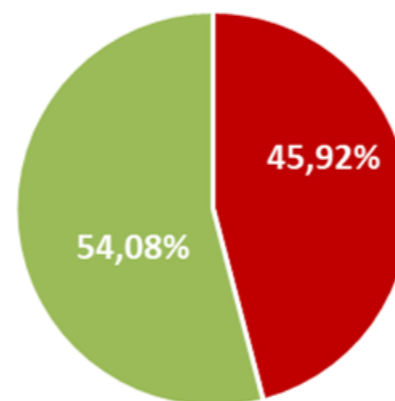
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Proximidade às paragens - Lisboa



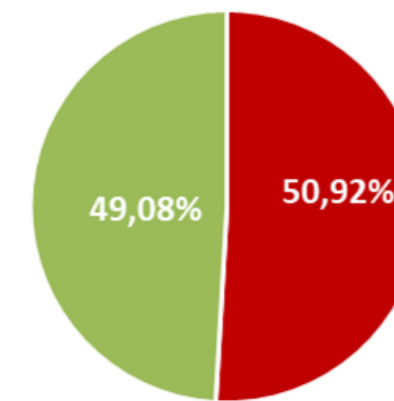
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

sistema tarifário - Lisboa



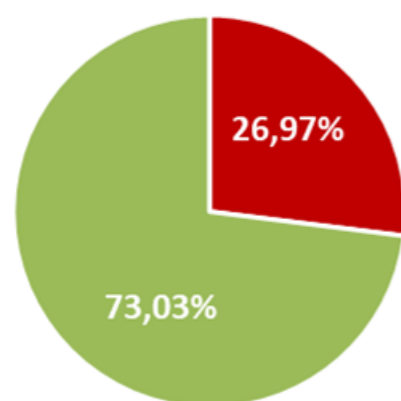
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Qualidade da frota - Lisboa



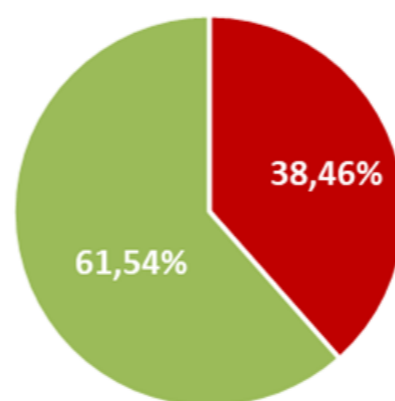
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Proximidade às paragens - Porto



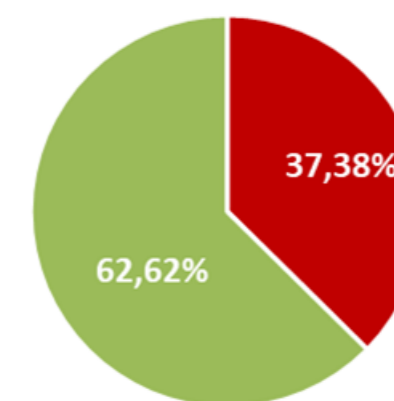
■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Sistema tarifário - Porto



■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom

Qualidade da frota - Porto



■ muito mau a mediocre ■ Razoável a muito bom



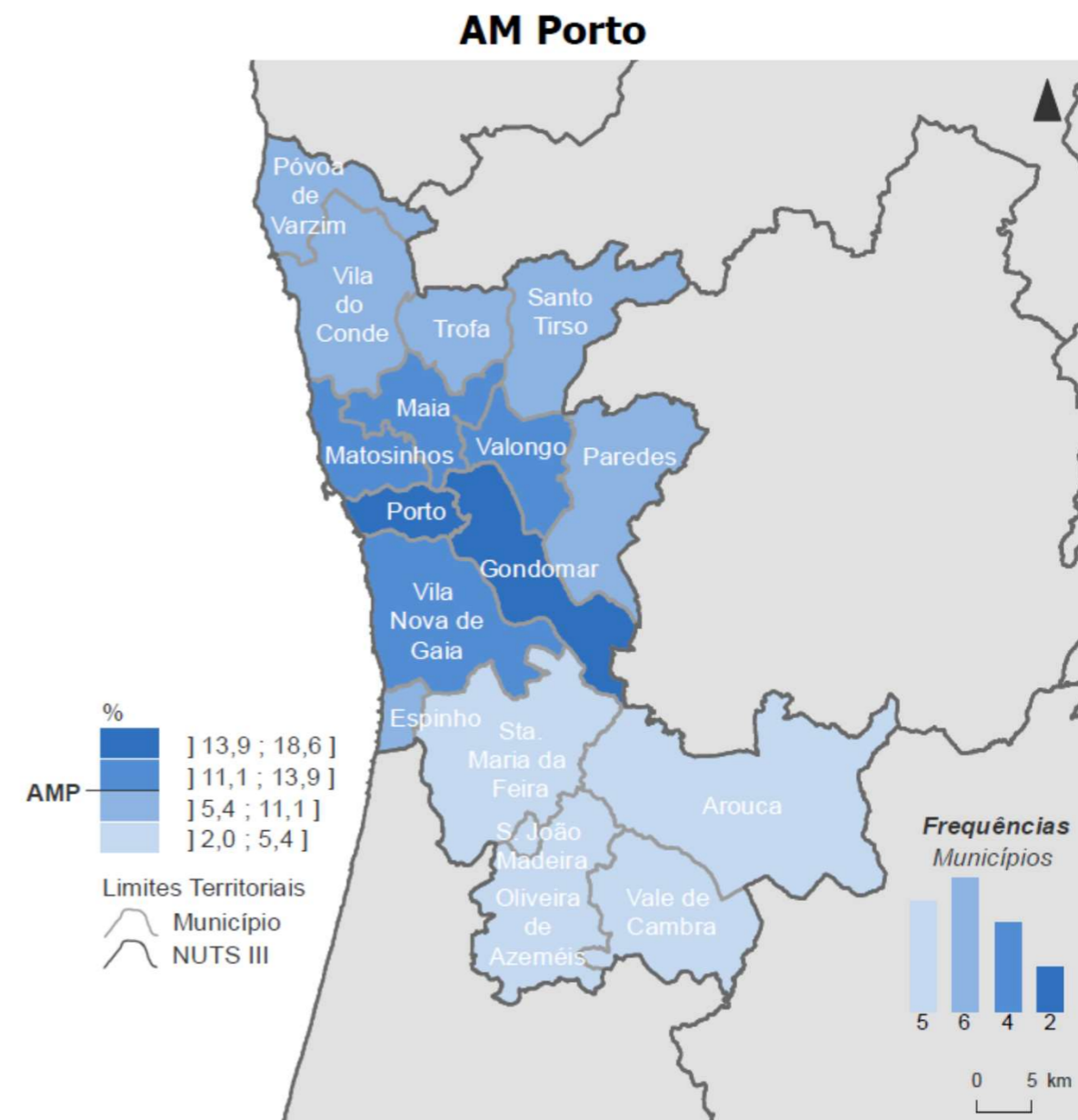


área metropolitana do porto

# “Share” TP = 11,1%

Na AMP registaram-se valores acima da média metropolitana de TP em: Porto (18,5%), Gondomar (16,8%) e ainda em quatro municípios contíguos a estes dois territórios municipais – Matosinhos (13,8%), Valongo (13,3%), Vila Nova de Gaia (11,5%) e Maia (11,2%).

A utilização do transporte público ou coletivo era menos expressiva em Oliveira de Azeméis (2,0%), São João da Madeira (2,1%), Vale de Cambra (4,8%), Santa Maria da Feira (5,3%) e Arouca (5,2%).



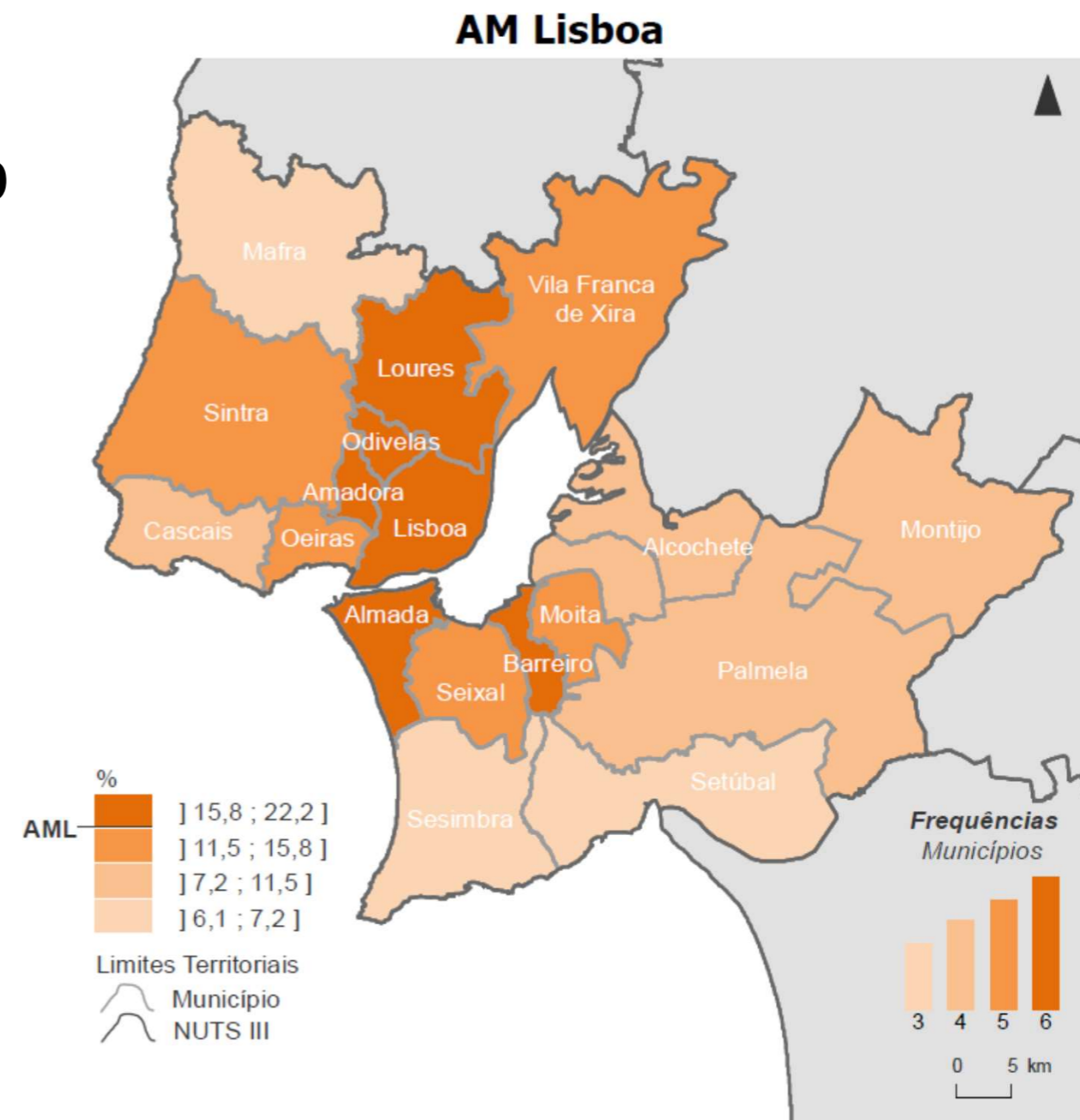
Proporção de deslocações com utilização de transporte público ou coletivo



# “Share” TP = 15,8%

Na AML a utilização do TP situou-se acima da respetiva média metropolitana em Lisboa (22,2%), Odivelas (19,4%), Almada (18,7%), Loures (18,5%), Barreiro (18,4%) e Amadora (18,2%).

Com valores menos expressivos de utilização deste meio de transporte destacavam-se **Sesimbra (6,2%), Mafra (6,8%) e Setúbal (7,1%).**



Proporção de deslocações com utilização de transporte público ou coletivo

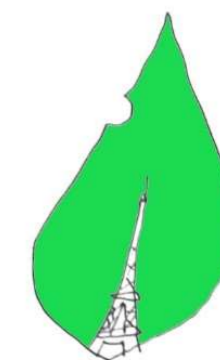
As **Metas** escritas no Livro Branco da União Europeia : ( Os transportes são essenciais à competitividade da economia e às trocas comerciais, económicas e culturais.)

### Objetivos:

1. Crescimento da mobilidade cumprindo a meta de reduzir **60% as emissões (de Gases Estufa até 2050)**
2. Uma rede de base **eficiente** para o tráfego e o **transporte interurbanos multimodais**
3. **Transformar os Transportes urbanos e suburbanos** em sistemas de **matriz ecológica**;

### Propostas e metas muito concretas:

- a) **Reduzir 50% o nº de veículos automóveis** de motorização convencional **até 2030**;
- b) **Retirá-los** de circulação nas cidades, **até 2050**, **Transferir** para outros modos, **até 2030**, **30% do tráfego de mercadoria**.
- d) Até 2020, menos de 1/2 do nº de acidentes mortais nas estradas. Próximo de «zero mortes» até 2050.



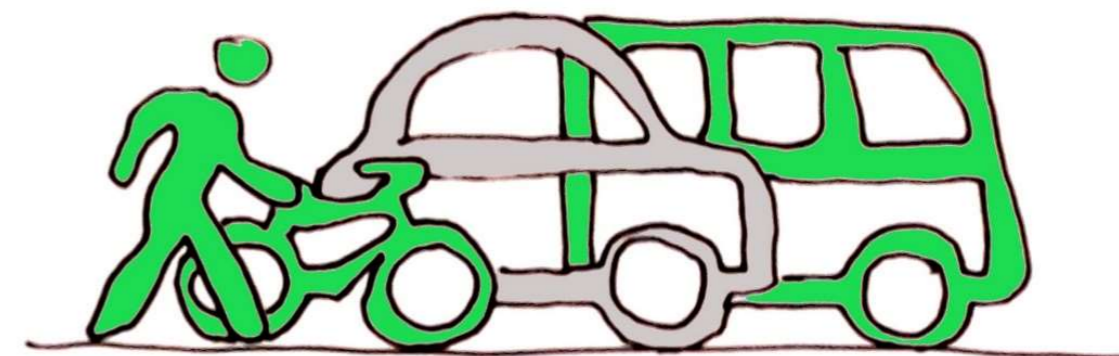
PARIS2015  
COP21-CMP11

**Conferência de Paris, a chamada COP 21** - reforçou estes objetivos, terminar com a dependência dos combustíveis fósseis; manter o aumento da temperatura média global abaixo de 2º C; Cada país deverá apresentar, de **cinco em cinco anos**, planos de ação nacionais.

**Portanto**, os desafios estão claros, mudar os modos de mobilidade **Logo: SERVIÇO PÚBLICO** enquanto questão de mobilidade.

Resumir QUESTÕES FUNDAMENTAIS:

- **Ponto 1:** Existe uma policentralidade urbana nas metrópoles possível de compatibilizar com um novo modelo de TP?
- **Ponto 2:** Estamos preparados para o desafio emergente, nomeadamente através da contratualização de TP (3 de Dezembro de 2019)?
- **Ponto 3:** Existem soluções para uma alteração da repartição modal de efeito rápido?



**Ponto 1: Existe uma policentralidade urbana nas metrópoles possível de compatibilizar com um novo modelo de TP?**

Deslocações intramunicipais representaram **71% na AMP e 65% na AML com OD na AM...** Mais de **90%** das deslocações na AMP (94%) e na AML (97%) foram realizadas em municípios da AM = deslocações intrametropolitanas.

Validações intermodais, por zona,

Validações intermodais acumuladas a fevereiro (10<sup>3</sup>)

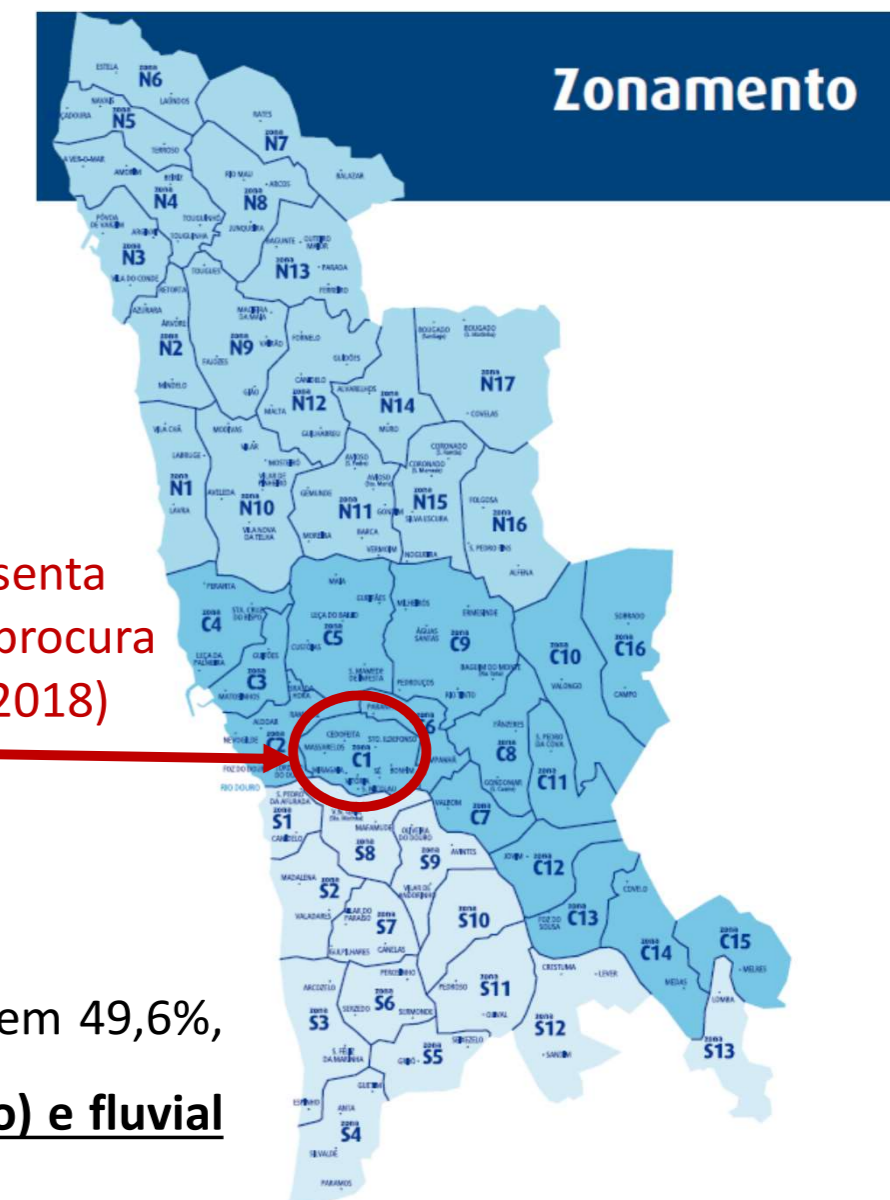
Zona Andante	2018	2017	var. abs	var. %
C1	4.170	4.089	81	2,0%
C2	1.351	1.331	19	1,5%
C6	1.310	1.262	48	3,8%
S8	850	826	24	2,9%
C9	675	675	-1	-0,1%
C5	554	529	25	4,7%
C8	376	372	4	1,0%
C3	182	163	19	11,8%
S2	119	118	1	1,2%
S9	94	90	4	4,3%
C11	79	78	1	0,9%
N16	47	53	-6	-11,0%
C4	66	43	24	55,8%
S1	45	41	4	10,0%
C10	37	36	1	1,7%
N11	20	21	-0,2	-0,9%
N10	20	19	1	7,1%
C16	3	3	0,10	3,0%
Total	9.999	9.750	249	2,6%

**(Centralidade vs autocarro)**



**61%**

**49%**



A zona C1 representa 41,7% do total da procura STCP (fevereiro 2018)

O autocarro **na AMP** corresponde a 61,0%, enquanto **na AML** a sua expressão entre TP se situou em 49,6%, **No âmbito do TP, refletindo a oferta mais diversificada de transporte ferroviário (ligeiro e pesado) e fluvial (rios Tejo e Sado).**

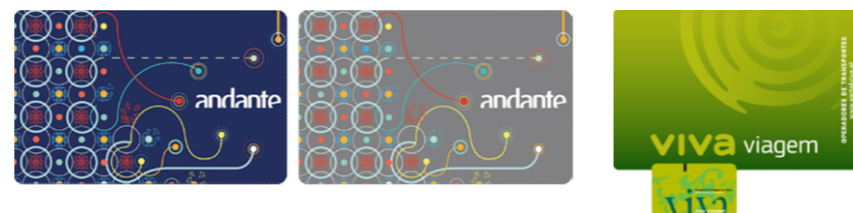
**Ponto 2:** Estamos preparados para o desafio emergente, nomeadamente através da contratualização de TP (3 de Dez 2019)?

Os municípios, mais que o Estado, tem vindo a reflectir sobre um de dois caminhos possíveis:

a) Pagamento de “serviço” – OSP



b) Incentivos através da bilhética



Os operadores de TP preferem a “prestação de serviço”, mas o Transporte escolar está quase integralmente a ser realizado através do incentivo na bilhética.

A AML e a AMP lançaram a ideia do Passe Metropolitano (incentivo através do intermodal, modelo transversal)

Será este um modelo possível? **Creio que sim!**



área metropolitana do porto

### Ponto 3 - Existem soluções para uma alteração da repartição modal de efeito rápido?

- 1ª Os municípios afirmam perentoriamente que realizar um concursamento representa uma grande mudança!
- 2ª Os representantes dos operadores dizem que é perigoso entrar num processo de grandes mudanças que implique ruturas;
- 3ª Os agentes políticos parecem afirmar comumente que não é só uma questão de financiamento, mas sim de **eficiência (palavra mágica)**;
- 4ª Os representantes dos operadores afirmam que para existirem mudanças é **necessário mais dinheiro (palavra sagrada)**.

Ora entre a **palavra mágica (eficiência)** e a **palavra sagrada (dinheiro)**, como se encontra o equilíbrio?

CONCURSOS NET COST VS GROSS COST ; UNIDADES TERRITORIAIS DEFINIDAS; CONCURSO POR LOTES OU INDIVIDUAIS; 3 ANOS? 5 ANOS? 7 ANOS? 10 ANOS? OSP'S OU INCENTIVOS NA BILHÉTICA.

[aoliveira@iscsp.ulisboa.pt](mailto:aoliveira@iscsp.ulisboa.pt)

**OBRIGADO!**