

D.S.T.R.P/ D.T.R.

# **Caracterização dos Serviços Expresso e de Alta Qualidade**

**2005**

Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais

***Caracterização dos  
Serviços Expresso e de Alta Qualidade  
2005***

Direcção Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais

**Estudo Realizado por:**

Divisão de Transportes Regulares  
Direcção de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros

Coordenação: José Ribeiro Graça

Equipa Técnica: Catarina Marcelino  
Cristina Bello  
Lina Pereira

Lisboa, Janeiro de 2006

## Índice

I – Introdução .....	2
II – Carreiras de Alta Qualidade .....	3
III – Serviços Expresso .....	5
1 – Enquadramento .....	5
2 – Evolução do Mercado de Serviços Expresso de 1995 a 2005 .....	6
2.1 – Evolução dos Pedidos .....	6
2.2. – Evolução do Mercado.....	7
3 – Situação Actual: O Ano de 2005 .....	12
3.1 – Análise dos Pedidos .....	12
3.2. – O Mercado dos Serviços Expresso .....	15
4 – Acordos de Exploração Conjunta .....	18
5 – Estrutura da Frota .....	22
IV – Análise da Distribuição Geográfica dos Serviços .....	25
1 – Introdução .....	25
2 – Serviços Expresso e de Alta Qualidade por Capital de Distrito .....	26
3 – Ligações Directas entre Capitais de Distrito .....	29
4 – Ligações entre Capitais de Distrito.....	31
5 – Representação Espacial dos Percursos e Paragens .....	35
6 – Concelhos sem Serviços Expresso e de Alta Qualidade .....	37
V – Considerações Finais .....	39
Anexo .....	41

## I – Introdução

O presente trabalho, elaborado pela Divisão de Transportes Regulares da Direcção de Serviços de Transportes Rodoviários de Passageiros, pretende fazer uma caracterização dos serviços Expresso e de Alta Qualidade em exploração. Para tal, são analisadas diversas variáveis que em nosso entender permitem um melhor conhecimento destes serviços.

Na sua execução foi tido em consideração o relatório realizado em 1995 por esta mesma Direcção de Serviços com a colaboração da Divisão de Tarifas e Mercados, que caracterizava o transporte público rodoviário de passageiros.

Este trabalho debruça-se somente sobre o segmento de mercado relativo aos serviços Expresso e Alta Qualidade, procurando caracterizá-lo de forma mais abrangente, dado que neste momento se dispõe de informação mais sistematizada que pode ser analisada com recurso as novas tecnologias, face à implementação do projecto SIGITI (Sistema de Informação Geográfica Interactivo dos Transportes Interurbanos) e do site Transpor.

Assim, aproveitamos a oportunidade para incluir novos elementos, bem como para proceder a uma análise comparativa das variáveis que já tinham sido tratadas no anterior relatório, procurando-se caracterizar a evolução do mercado dos serviços Expresso e de Alta Qualidade nos últimos dez anos.

Contudo, no que se refere às frotas das empresas que exploram este tipo de serviços, procurou-se conhecer as respectivas características sem se averiguar a sua evolução por, em 1995, esta variável ter sido tratada relativamente ao conjunto das empresas que exploravam serviços de transporte predominantemente interurbano, não tendo sido destacada a informação relativa aos veículos que podem ser utilizados neste tipo de transporte.

## II – Carreiras de Alta Qualidade

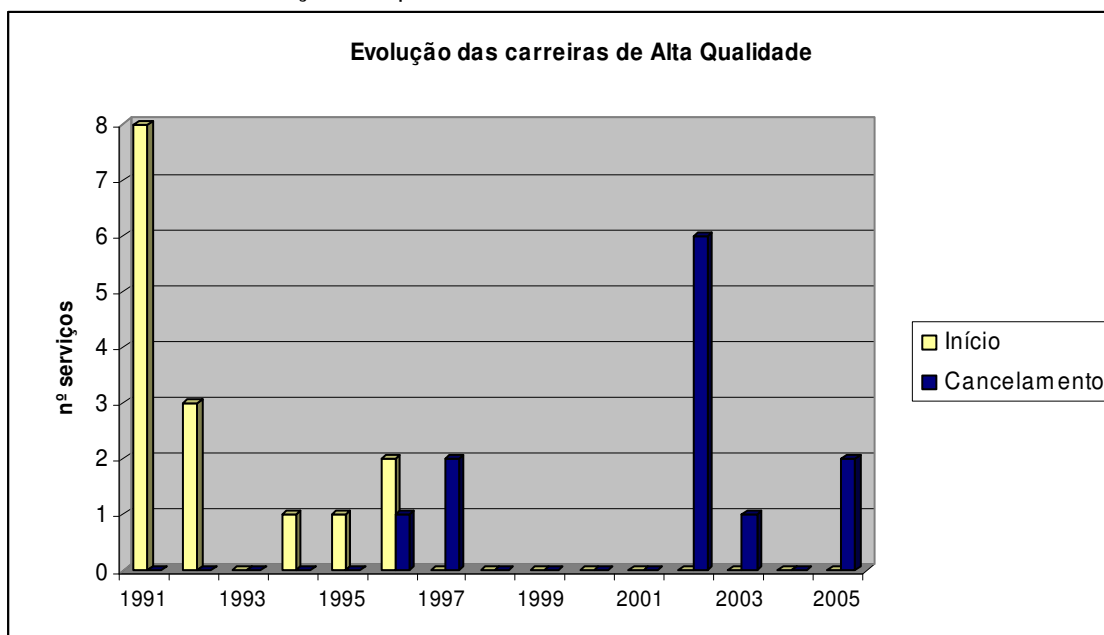
As carreiras de Alta Qualidade foram criadas em 1982, com o objectivo de oferecer serviços de pendor turístico, por eixos previamente definidos e com características especiais de conforto e equipamento. Podem ser exploradas por empresas concessionárias de carreiras regulares de passageiros e por agências de viagem e turismo.

No caso das agências de viagem e turismo, têm de ter sede social ou filial localizada e em actividade há mais de três anos na área do concelho em que se situa um ponto terminal do serviço.

De acordo com o relatório efectuado pela DGTT em 1995, atrás citado, existiam 15 carreiras, na sua maioria exploradas por Agências de Viagem e Turismo.

Nos últimos 10 anos tem-se vindo a assistir ao cancelamento gradual deste tipo de serviços, que não foi compensado por novos pedidos, conforme se mostra no gráfico abaixo, o qual resume a evolução de todas estas carreiras desde 1995 a 2005. Estes cancelamentos traduzem ou a extinção da carreira ou, em alguns casos, a sua substituição por serviços Expresso.

**Gráfico 1** – Evolução dos pedidos de carreiras de Alta Qualidade de 1995 a 2005



Fonte: DGTTF

Assim, no final de 2005, existiam apenas três carreiras de Alta Qualidade em exploração, duas das quais por Agências de Viagens e Turismo e a terceira por uma empresa concessionária de carreiras regulares de passageiros.

Em termos geográficos, as carreiras de Alta Qualidade existentes desenvolvem-se duas no eixo Lisboa – Braga e a outra no eixo Lisboa – Vila Real.

### III - Serviços Expresso

#### 1. Enquadramento

Os serviços Expresso têm início em 1983, tendo como objectivo a prestação de serviços de média e longa distância (igual ou superior a 50 kms), com maior rapidez e comodidade, quer através da utilização preferencial de vias de hierarquia superior, quer pela imposição de um número máximo de paragens intermédias.

Neste capítulo são analisadas algumas variáveis que caracterizam este mercado, nomeadamente o número de autorizações em vigor, a sua repartição por empresas, os quilómetros autorizados, a distribuição espacial no território nacional, as alterações ao programa de exploração e os cancelamentos.

Nos termos da legislação em vigor, para ter acesso à exploração de serviços Expresso, é necessário que a empresa explore pelo menos uma carreira interurbana de passageiros, satisfazendo esta condição cerca de 29% das empresas que têm acesso à actividade. Conforme exposto no quadro 1, têm acesso à actividade de transporte público nacional rodoviário de passageiros 402 empresas, sendo que destas, apenas 56 (13,9%) exploram serviços Expresso.

**Quadro 1 - Acesso ao mercado dos serviços Expresso**

EMPRESAS	Nº	% do Total
Titulares de autorizações de serviços Expresso	56	13,9%
Concessionárias de carreiras interurbanas de passageiros	118	29,4%
Com acesso à actividade do transporte público rodoviário de passageiros	402	100,0%

Fonte: DGTTF



## 2. Evolução do Mercado de Serviços Expresso de 1995 a 2005

### 2.1 - Evolução dos Pedidos

O Quadro 2 demonstra as variações dos pedidos de serviços Expresso que se registaram no período de 1995-2005, evidenciando o decréscimo de pedidos no quinquénio 1995-2000. Em contrapartida, as empresas requereram mais autorizações de novos serviços em 2005.

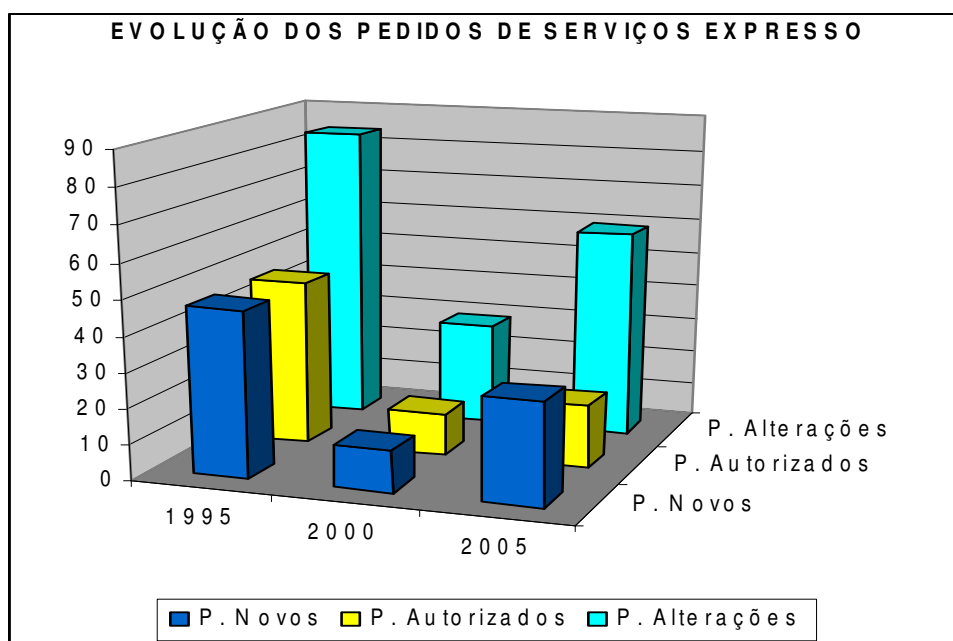
Tal situação deve-se possivelmente ao facto de o mercado ter estabilizado a partir de 1995, resultado de um equilíbrio entre a oferta e a procura. Esta conjuntura foi contrariada em 2005 pela intervenção da entidade reguladora da actividade e pela abertura de melhores vias de comunicação.

**Quadro 2 – Evolução dos pedidos de serviços Expresso**

Processos	1995	2000	Variação 1995-2000	2005	Variação 2000-2005
Pedidos Novos	47	12	-74%	29	142%
Ped. Autorizados	47	12	-74%	18	50%
Ped. Alterações	84	29	-65%	59	103%

Fonte: DGTTF

**Gráfico 2**



Relativamente às alterações efectuadas pelas empresas, constata-se que cerca de 70% são relativas a modificações de horários e 30% de tarifários.

## 2. 2 – Evolução do mercado

Neste trabalho não é considerado o número de circulações efectuadas por cada serviço Expresso, sendo analisados apenas os dados por cada serviço, quer ao nível dos quilómetros autorizados, quer na distribuição geográfica.

A fim de permitir uma análise comparativa relativamente à informação que consta do relatório “Caracterização do Transporte Público Rodoviário de Passageiros – 2º Semestre de 1995”, procedeu-se à distribuição das empresas, número de autorizações e quilómetros autorizados por empresa, pelas mesmas classes (escalões) que tinham sido consideradas em 1995.

Em termos globais, entre 1995 e 2005, assistiu-se ao crescimento, em 12%, do número de empresas que explora serviços Expresso, em 39%, do número de autorizações emitidas e em 45%, do número de quilómetros aprovados (Quadro 3).

**Quadro 3** - Evolução do mercado de serviços Expresso

	Empresas	Expressos	Kms Autorizados
<b>1995</b>	50	305	75 512
<b>2005</b>	56	425	109 543
<b>Varição</b>	12%	39%	45%

*Fonte: DGTTF*

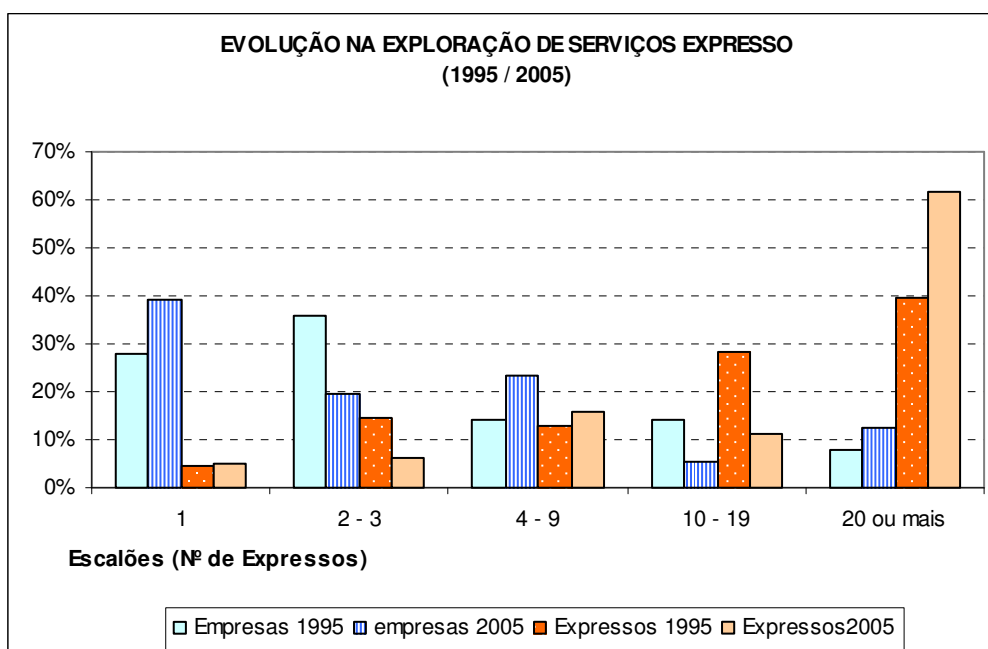
Da análise dos serviços Expresso autorizados por empresa em 1995 e em 2005, verifica-se que aumentou em cerca de 11% o número de empresas que exploram só um Expresso, em detrimento do número de empresas que exploram 2 ou 3 serviços. Verifica-se também um crescimento em cerca de 22% de serviços autorizados às empresas que exploram 20 ou mais Expressos (Quadro 4 e Gráfico 3);

**Quadro 4** – Evolução dos serviços Expresso em exploração (1995/2005)

ESCALÕES (Nº de Expressos)	EMPRESAS				EXPRESSOS			
	1995		2005		1995		2005	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1	14	28,0%	22	39,3%	14	4,6%	22	5,2%
2 - 3	18	36,0%	11	19,6%	44	14,4%	26	6,1%
4 - 9	7	14,0%	13	23,2%	40	13,1%	68	16,0%
10 - 19	7	14,0%	3	5,4%	86	28,2%	47	11,1%
20 ou mais	4	8,0%	7	12,5%	121	39,7%	262	61,6%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>305</b>	<b>100,0%</b>	<b>425</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DGTTF

**Gráfico 3**



O quadro seguinte mostra as variações ocorridas, no período 1995/2005, na distribuição das empresas por número de serviços Expresso autorizados.

**Quadro 5** – Evolução da distribuição das empresas por número de Expresso (1995-2005)

ESCALÕES (Nº de Expressos)	EMPRESAS			EXPRESSOS		
	Nº		Variação 1995/2005	Nº		Variação 1995/2005
	1995	2005		1995	2005	
1	14	22	57,1%	14	22	57,1%
2 - 3	18	11	-38,9%	44	26	-40,9%
4 - 9	7	13	85,7%	40	68	70,0%
10 - 19	7	3	-57,1%	86	47	-45,3%
20 ou mais	4	7	75,0%	121	262	116,5%
TOTAL	50	56	12,0%	305	425	39,3%

Fonte: DGTF

Verifica-se um forte incremento de serviços no conjunto de empresas que exploram 20 ou mais Expressos. Esta situação parece ser consequência da transferência de empresas e respectivos serviços do penúltimo escalão para o último, mas também do crescimento do número de serviços autorizados no período em análise.

O desequilíbrio das redes exploradas agravou-se neste período de 10 anos, tendo crescido o número de empresas que explora um único serviço e alterado de 39,7% para 61,6% o número de serviços autorizados às empresas que exploram 20 ou mais Expressos.

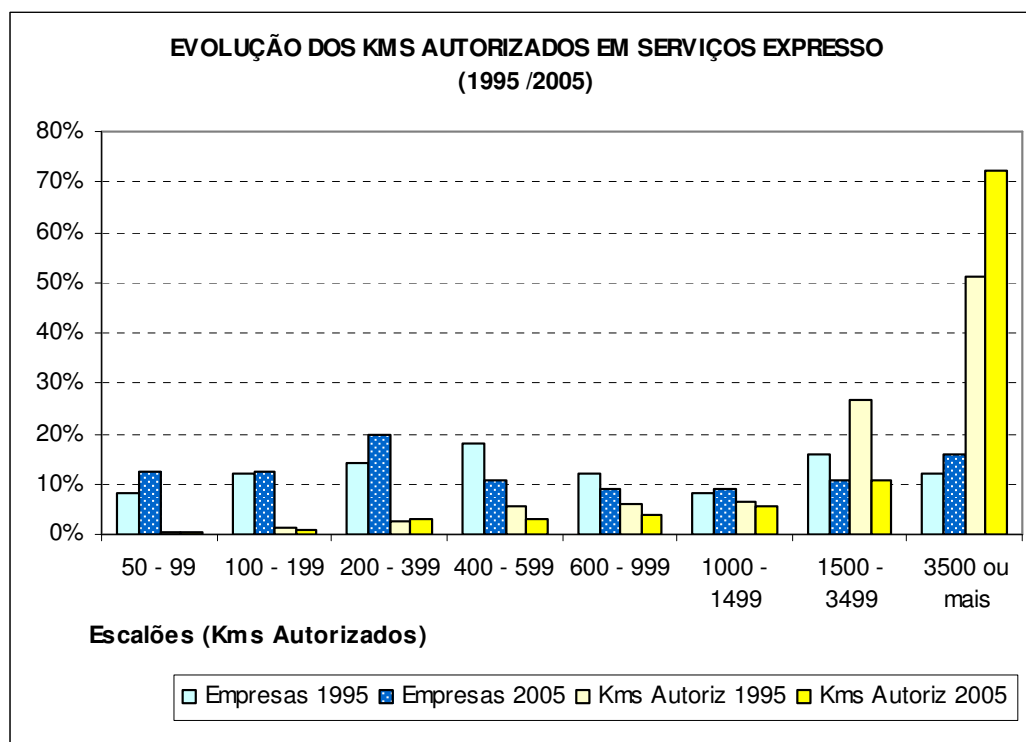
A disparidade no número de serviços autorizados é equivalente nos quilómetros aprovados por empresa, tendo-se registado um forte crescimento no número de quilómetros autorizados às empresas que dispõem de 3500 ou mais quilómetros autorizados (Quadro 6, Gráfico 4).

**Quadro 6** – Evolução dos quilómetros aprovados nos serviços Expresso em exploração (1995 - 2005)

ESCALÕES (Kms autorizados)	EMPRESAS				KMS AUTORIZADOS			
	1995		2005		1995		2005	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
50 - 99	4	8,0%	7	12,5%	266	0,4%	446	0,4%
100 - 199	6	12,0%	7	12,5%	1 000	1,3%	1 122	1,0%
200 - 399	7	14,0%	11	19,6%	1 966	2,6%	3 510	3,2%
400 - 599	9	18,0%	6	10,7%	4 237	5,6%	3 127	2,9%
600 - 999	6	12,0%	5	8,9%	4 598	6,1%	4 125	3,8%
1000 - 1499	4	8,0%	5	8,9%	4 763	6,3%	6 272	5,7%
1500 - 3499	8	16,0%	6	10,7%	20 104	26,6%	11 699	10,7%
3500 ou mais	6	12,0%	9	16,1%	38 578	51,1%	79 242	72,3%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100,0%</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>75 512</b>	<b>100,0%</b>	<b>109 543</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DGTF

**Gráfico 4**



consequência do crescimento do número de empresas que dispõem de um único serviço Expresso autorizado, bem como do número de empresas que exploram 20 ou mais serviços.

**Quadro 7** – Modificações ocorridas na distribuição das empresas por número de quilómetros autorizados (1995 / 2005)

ESCALÕES (Kms autorizados)	EMPRESAS			KMS AUTORIZADOS		
	Número		Variação 1995/2005	Número		Variação 1995/2005
	1995	2005		1995	2005	
50 - 99	4	7	75,0%	266	446	67,7%
100 - 199	6	7	16,7%	1 000	1 122	12,2%
200 - 399	7	11	57,1%	1 966	3 510	78,5%
400 - 599	9	6	-33,3%	4 237	3 127	-26,2%
600 - 999	6	5	-16,7%	4 598	4 125	-10,3%
1000 - 1499	4	5	25,0%	4 763	6 272	31,7%
1500 - 3499	8	6	-25,0%	20104	11 699	-41,8%
3500 ou mais	6	9	50,0%	38 578	79 242	105,4%
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>56</b>	<b>12,0%</b>	<b>75 512</b>	<b>10 9543</b>	<b>45,1%</b>

Fonte: DGTTF

### 3. Situação Actual: O Ano de 2005

#### 3.1 – Análise dos Pedidos

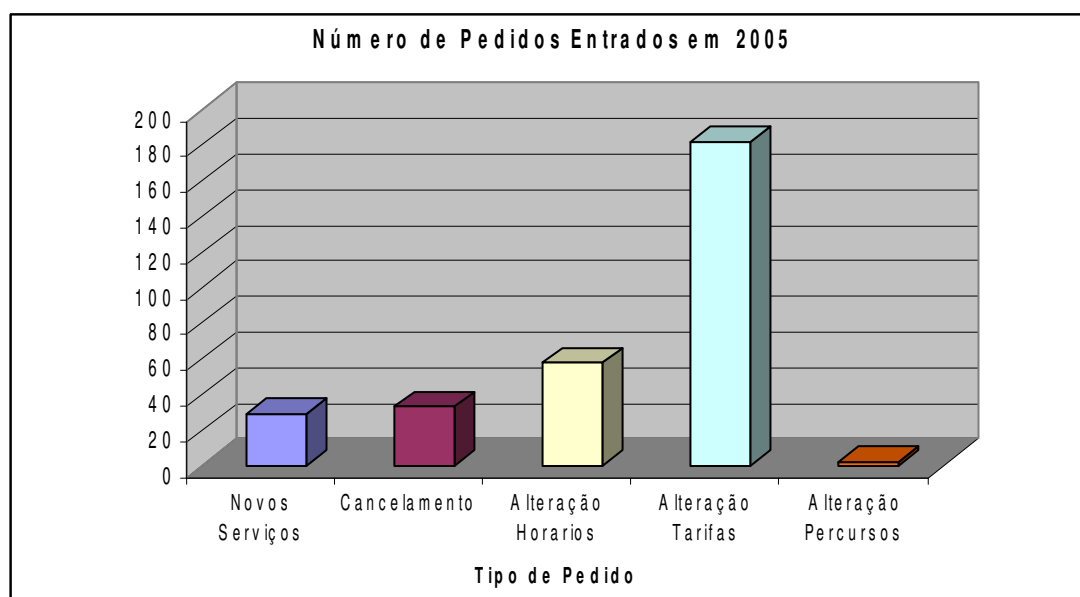
Durante o ano de 2005, foram requeridos 29 novos serviços Expresso e 33 pedidos de cancelamento. Estes cancelamentos representam cerca de 8% dos serviços Expresso existentes (Quadro 8, Gráfico 5).

**Quadro 8 – Pedidos entrados na DGTTF em 2005**

Novos Serviços	Cancelamento	Alterações de Horários	Alterações de Tarifas	Alterações de Percursos
29	33	58	182	2

Fonte: DGTTF

**Gráfico 5**



O elevado número de cancelamentos ocorridos, na sua maioria referentes a serviços antigos e sem alterações ao programa de exploração nos últimos anos, deveu-se de certa forma à intervenção da DGTTF.

Assim, na sequência da implementação do site de informação multimodal de transporte público, coordenado pela DGTTF (Transpor), foram desencadeadas acções de sensibilização junto das empresas, alertando-as para a necessidade de actualização ou cancelamento dos seus serviços.

De referir que o número de pedidos de alterações não é coincidente com o valor apresentado no ponto 2.1 do presente relatório (59), o que se deve ao facto de ter sido alterada a metodologia para o seu apuramento, de forma a torná-lo mais claro e mais próximo da realidade de movimentação de processos nesta Direcção-Geral.

O primeiro valor foi apurado contando os pedidos apresentados por uma empresa num determinado momento como um único pedido de alteração, não reflectindo o seu número real (exemplo: o aumento dos tarifários de todos os Expressos de uma empresa, correspondia a um único pedido). Optou-se por manter o mesmo critério no anterior capítulo, de forma a haver comparação com os anos anteriores.

No entanto, para uma mais correcta análise do ano de 2005, fez-se um apuramento mais exacto destes valores, contabilizando todas as alterações ao programa de exploração dos serviços Expresso e dividindo-as por tipo de alteração.

Assim, e de acordo com o gráfico 5, podemos observar que a maioria das alterações ao programa de exploração estão relacionadas com aumentos tarifários. Estes representam cerca de 75% do total e as alterações aos horários cerca de 24%.

Este elevado número de alterações tarifárias prende-se com o facto das tarifas dos Expressos estarem directamente indexadas aos preços das carreiras regulares de passageiros. Em 2005 registaram-se dois aumentos generalizados de tarifas que se repercutiram nos serviços Expresso.

O mapa apresentado na página seguinte representa os serviços autorizados e iniciados durante o presente ano. Da análise da sua distribuição geográfica, conclui-se que estes serviços têm, na sua maioria, origem em Lisboa (66,6%) e no Porto (16,6%), constatando-se um elevado número de serviços novos a utilizarem as vias de comunicação recentemente inauguradas, como o IP2/ A23, IP3/ A24, IC28/ A27, ou a A13, que permitem ligações mais rápidas.



# 1 - Serviços Expresso Autorizados em 2005



### 3.2 O Mercado dos Serviços Expresso

No final de 2005, encontram-se autorizados 425 serviços Expresso, dos quais 8 estão suspensos, sendo explorados por um total de 56 empresas.

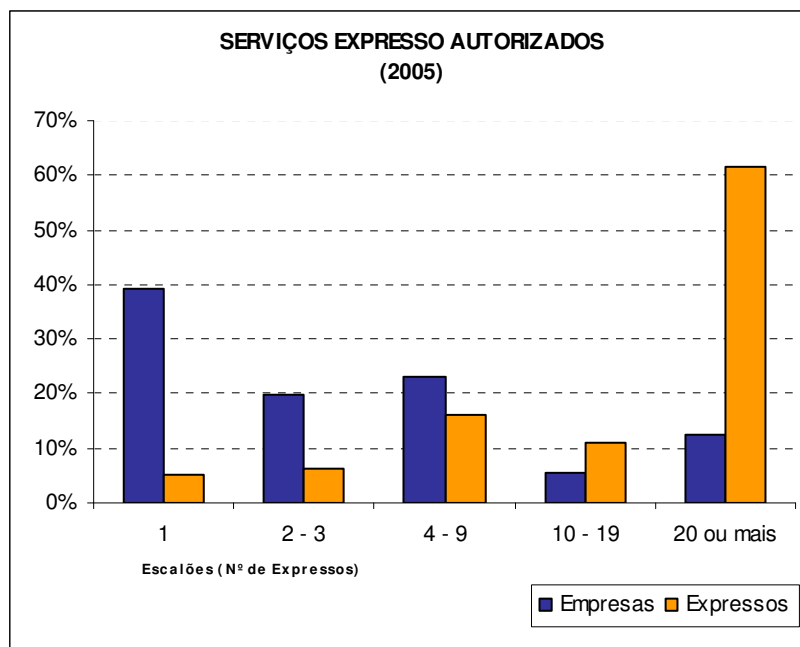
O quadro e gráfico seguintes representam a distribuição dos serviços Expresso por empresa, de acordo com os escalões predefinidos e o número de serviços autorizados.

**Quadro 9** – Serviços Expresso em exploração (2005)

ESCALÕES (Nº de Expressos)	EMPRESAS		EXPRESSOS	
	Nº	%	Nº	%
1	22	39,3%	22	5,2%
2 - 3	11	19,6%	26	6,1%
4 - 9	13	23,2%	68	16,0%
10 - 19	3	5,4%	47	11,1%
20 ou mais	7	12,5%	262	61,6%
TOTAL	56	100,0%	425	100,0%

Fonte: DGTF

**Gráfico 6**



A maioria das empresas que explora serviços Expresso (58,9%) só dispõem de 1 a 3 Expressos.

Por outro lado, 262 (61,6%) serviços Expresso são explorados por apenas 7 empresas, as quais representam 12,5% do conjunto das empresas titulares deste tipo de autorizações. A empresa que explora o maior número de Expressos é titular de 72 autorizações.

Relativamente à rede explorada, verifica-se também uma grande disparidade, variando os valores por empresa entre 51 e 15.566 quilómetros autorizados.

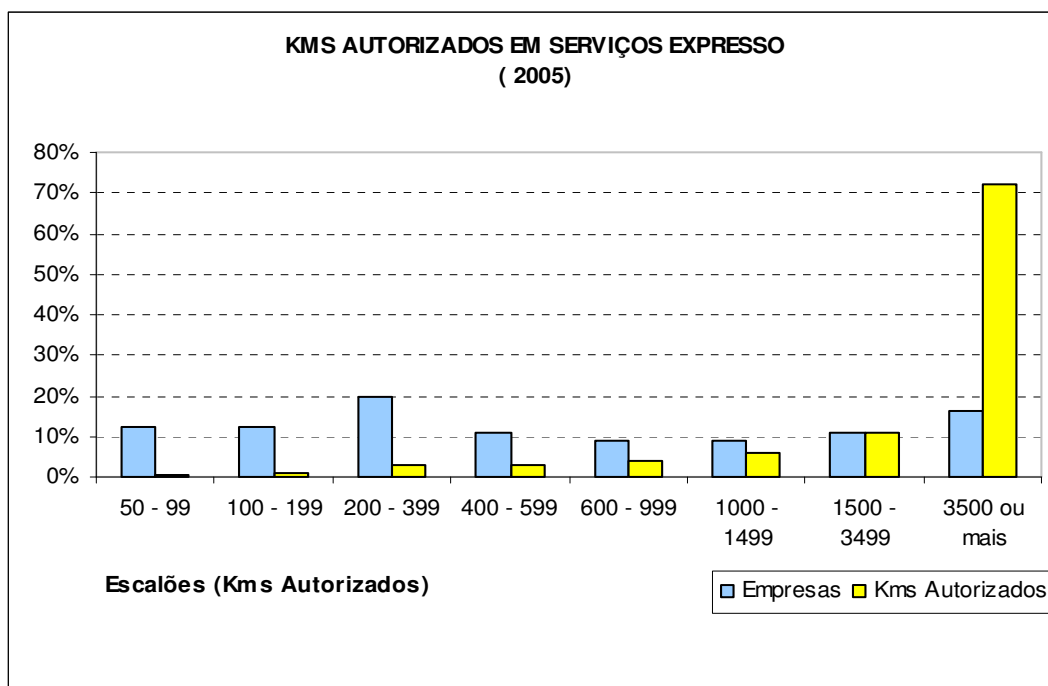
Esta disparidade está evidenciada no quadro 10 e gráfico 7, onde se constata que 25% das empresas (14) detêm 1,4% dos quilómetros autorizados, enquanto que 72,3% destes são detidos por apenas 9 empresas, as quais representam 16,1% do conjunto de empresas.

**Quadro 10** - Quilómetros autorizados em serviços Expresso (2005)

ESCALÕES (Kms autorizados)	EMPRESAS		KMS AUTORIZADOS	
	Nº	%	Nº	%
50 - 99	7	12,5%	446	0,4%
100 - 199	7	12,5%	1 122	1,0%
200 - 399	11	19,6%	3 510	3,2%
400 - 599	6	10,7%	3 127	2,9%
600 - 999	5	8,9%	4 125	3,8%
1000 - 1499	5	8,9%	6 272	5,7%
1500 - 3499	6	10,7%	11 699	10,7%
3500 ou mais	9	16,1%	79 242	72,3%
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>109 543</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DGTTF

**Gráfico 7**



O desequilíbrio na dimensão das redes é patente quer no número de Expressos autorizados, quer na respectiva extensão quilométrica.

Refira-se ainda, que é grande a diversidade de extensões nos serviços Expresso, variando entre 50 (o mínimo exigido por lei) e 875 kms, situando-se a extensão média em 258 Kms.

#### **4 – Acordos de Exploração Conjunta**

A associação das empresas, com vista a uma exploração mais eficiente e coordenada dos serviços Expresso, tem conhecido um papel cada vez mais importante nos últimos anos. A esmagadora maioria dos serviços, cerca de 76%, está neste momento abrangida por acordos de exploração conjunta.

Assim, assumem particular importância os seguintes acordos de exploração conjunta de serviços Expresso, em que são responsáveis perante a DGTTF as seguintes empresas:

- RNE – Rede Nacional de Expressos, Lda., abrangendo 25 empresas, 14 das quais titulares de autorizações de serviços Expresso e um total de 235 serviços;
- Joalto – Rodoviária das Beiras, Lda., envolvendo onze empresas, oito das quais com autorizações de serviços Expresso e um total de 31 serviços;
- António Augusto dos Santos, Lda., abrangendo quatro empresas, num total de 36 serviços Expresso.

Para além dos acordos acima referidos, que englobam simultaneamente diversos serviços, existem ainda outros acordos, celebrados por serviço, dos quais se destacam os que pertencem ao chamado «Grupo Avic» e que envolvem 20 serviços Expresso de diversas empresas.

Nas infografias apresentadas nas páginas seguintes são representados os serviços abrangidos por Acordos de Exploração, podendo-se observar que cobrem a quase totalidade do território nacional, restando apenas, à margem destes Acordos, alguns percursos do interior do país ou de menor importância.

Em termos de dimensão, a RNE representa cerca de 55% do total de serviços autorizados, enquanto que os acordos representados por António Augusto dos Santos, Joalto e «Grupo Avic», abrangem respectivamente, 8,7%, 7,3% e 4,7%.

O segundo mapa representa individualmente a área de influência de cada um dos acordos.

Da sua análise, destaca-se a quase total cobertura do território nacional por parte da RNE - Rede de Expressos, com preponderância e domínio na área Sul do país, apresentando apenas algumas áreas de menor incidência no interior Norte.

Os serviços explorados ao abrigo dos acordos do «Grupo Avic» distribuem-se no eixo litoral de Lisboa a Valença, incluindo ligações a Braga e à Figueira da Foz, com especial concentração no Minho.

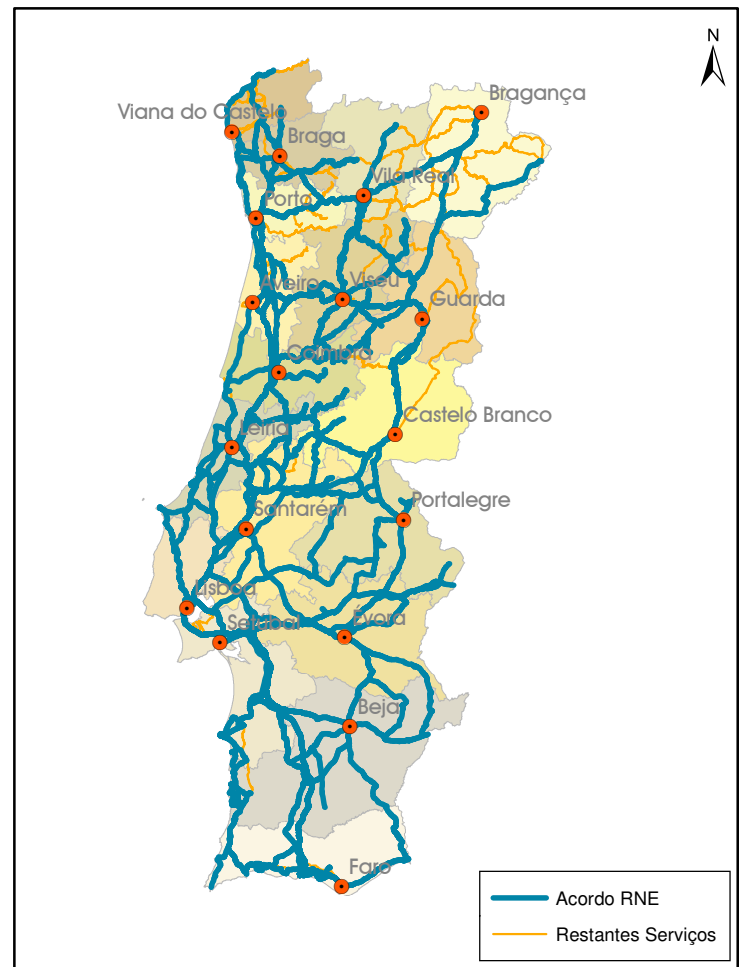
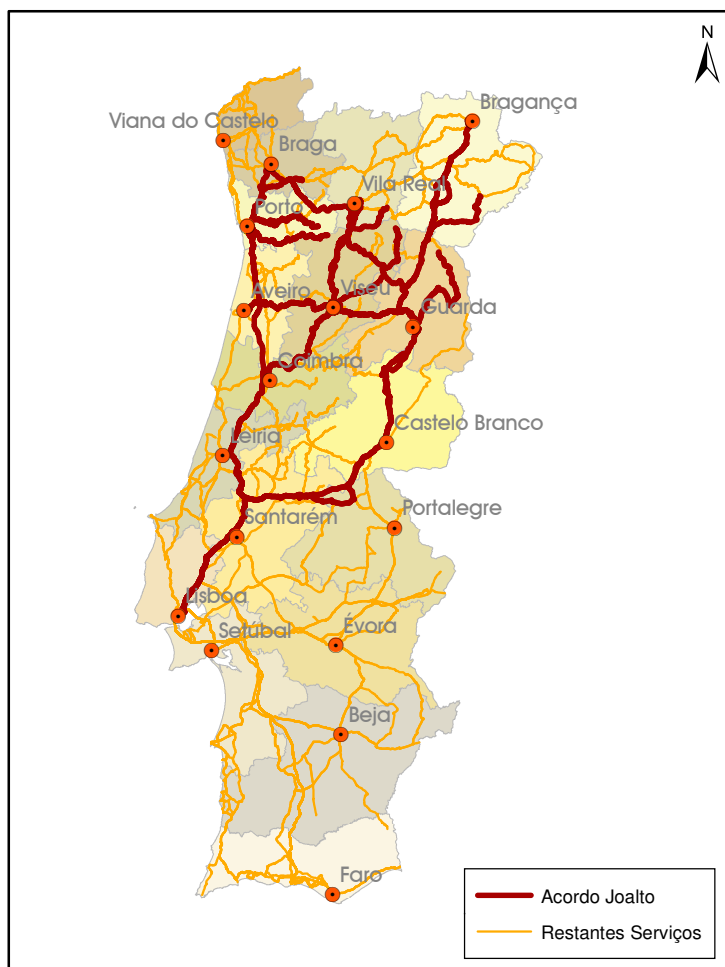
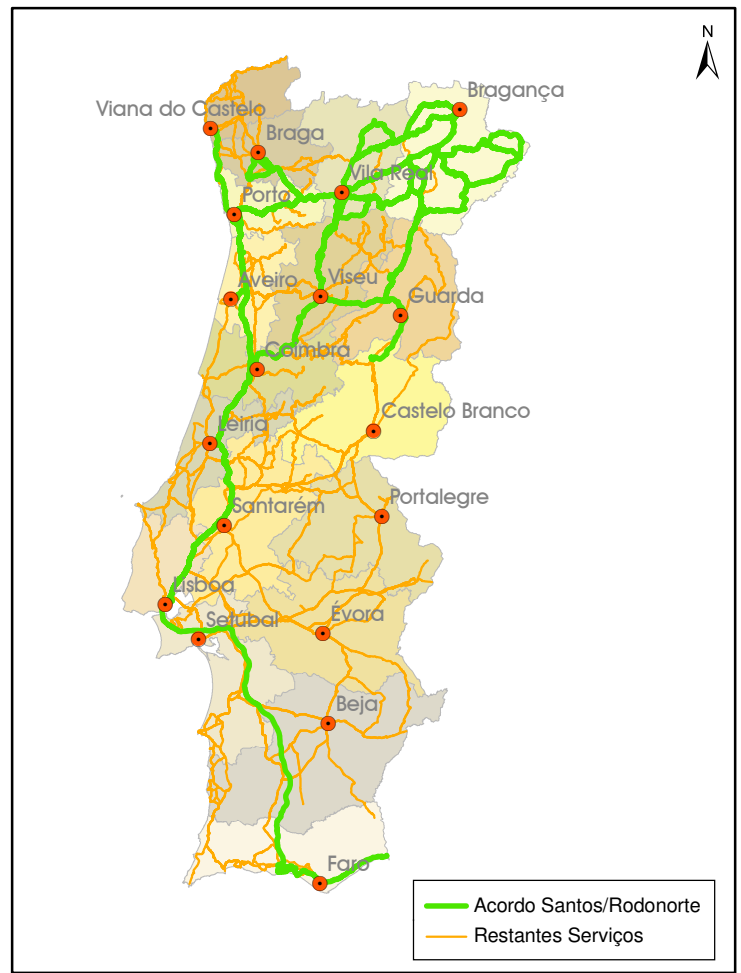
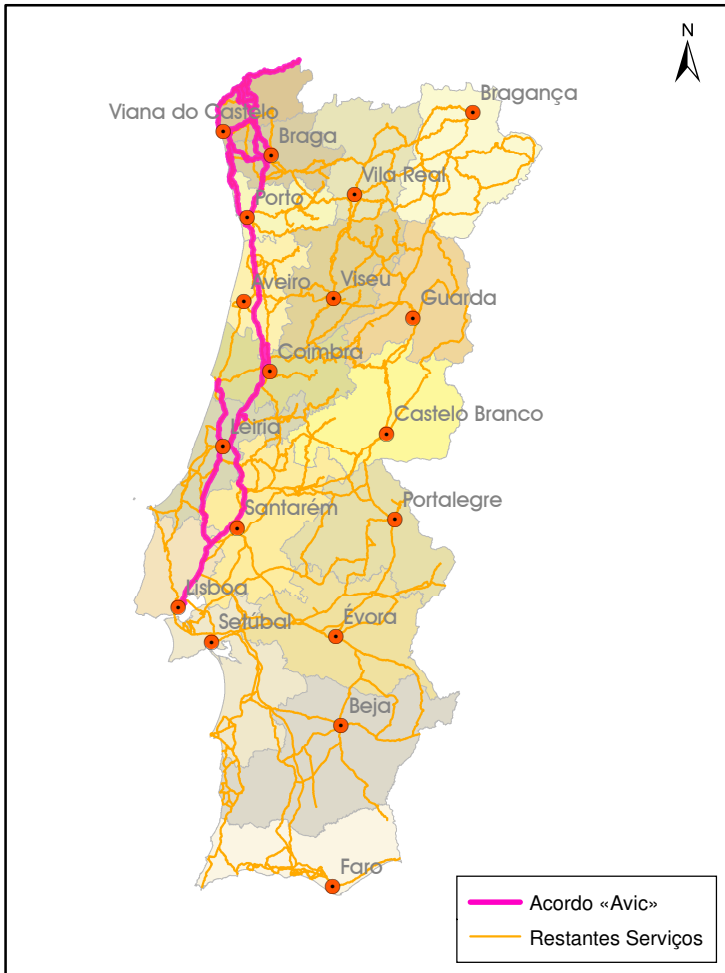
Por seu turno, no acordo em que é responsável a empresa António Augusto Santos, Lda., os serviços concentram-se essencialmente em Trás-os-Montes, cobrindo quase todas as ligações desta região e efectuando algumas ligações ao resto do país, nomeadamente a Viana do Castelo, Braga, Porto, Aveiro, Coimbra, Viseu, Covilhã, Lisboa e Vila Real de Santo António.

O grupo representado pela empresa Joalto apresenta uma forte concentração espacial dos serviços na região da Beira Alta, estendendo-se entre o eixo Braga – Porto – Aveiro até Guarda – Vila Real, com ligações para sul até Lisboa.

## 2 - Serviços Expresso e de Alta Qualidade com Acordo de Exploração



### 3 - Distribuição dos Serviços Expresso e de Alta Qualidade por Acordo



0 20 40 80 120 160  
Kms

Fonte: DGTTF, 2005



## 5 – Estrutura da frota

Não é possível determinar qual o número exacto de veículos afectos à exploração de serviços Expresso, porquanto qualquer veículo licenciado para a realização de transportes públicos pode ser utilizado nos diversos serviços explorados pela empresa (carreiras, serviços regulares especializados, serviços ocasionais, etc.) desde que seja admitida a utilização daquela categoria de veículos.

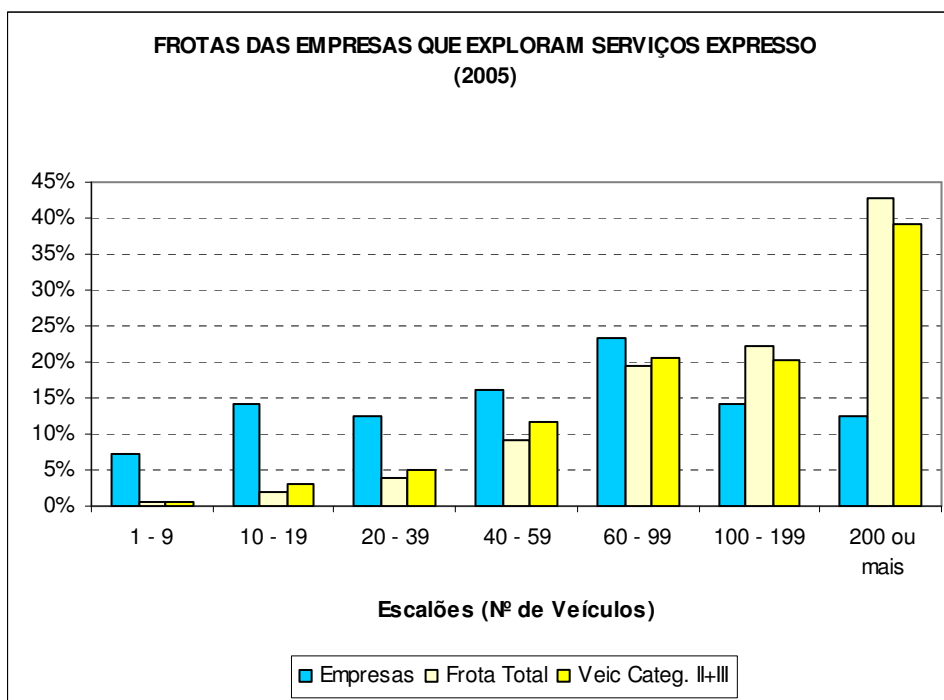
A frota das 56 empresas que exploram serviços Expresso é composta por 4.800 veículos. Destes, apenas 3.037 (63,3%) podem ser afectos à execução destes serviços, uma vez que a legislação em vigor obriga a que os veículos a utilizar nos Expressos sejam de categoria II ou III (Quadro 11, Gráfico 8).

**Quadro 11** – Frotas das empresas que exploram serviços Expresso (2005)

ESCALÕES (Nº de veíc. por empresa)	EMPRESAS		VEÍCULOS				
			Frota Total		Categoria II + III		% Categ. II e III / Frota Total
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
1 - 9	4	7,1%	21	0,4%	21	0,7%	100,0%
10 - 19	8	14,3%	100	2,1%	91	3,0%	91,0%
20 - 39	7	12,5%	189	3,9%	148	4,9%	78,3%
40 - 59	9	16,1%	442	9,2%	352	11,6%	79,6%
60 - 99	13	23,2%	930	19,4%	622	20,5%	66,9%
100 - 199	8	14,3%	1 064	22,2%	614	20,2%	57,7%
200 ou mais	7	12,5%	2 054	42,8%	1 189	39,2%	57,9%
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>4 800</b>	<b>100,0%</b>	<b>3 037</b>	<b>100,0%</b>	<b>63,3%</b>

Fonte: DGTTF

**Gráfico 8**



A dimensão das frotas das empresas que exploram serviços Expresso é muito diversa, variando entre 1 e 481 veículos. Predominam as empresas que têm entre 60 e 99 veículos.

Realça-se que 7 empresas (12,5% das que exploram Expressos), dispõem de 2054 veículos (42,8 % dos veículos licenciados por este grupo de empresas).

Quanto maior é o número de veículos por empresa, menor é o peso dos veículos de categoria II e III na respectiva frota total, indiciando uma maior diversidade de serviços explorados por estas empresas.

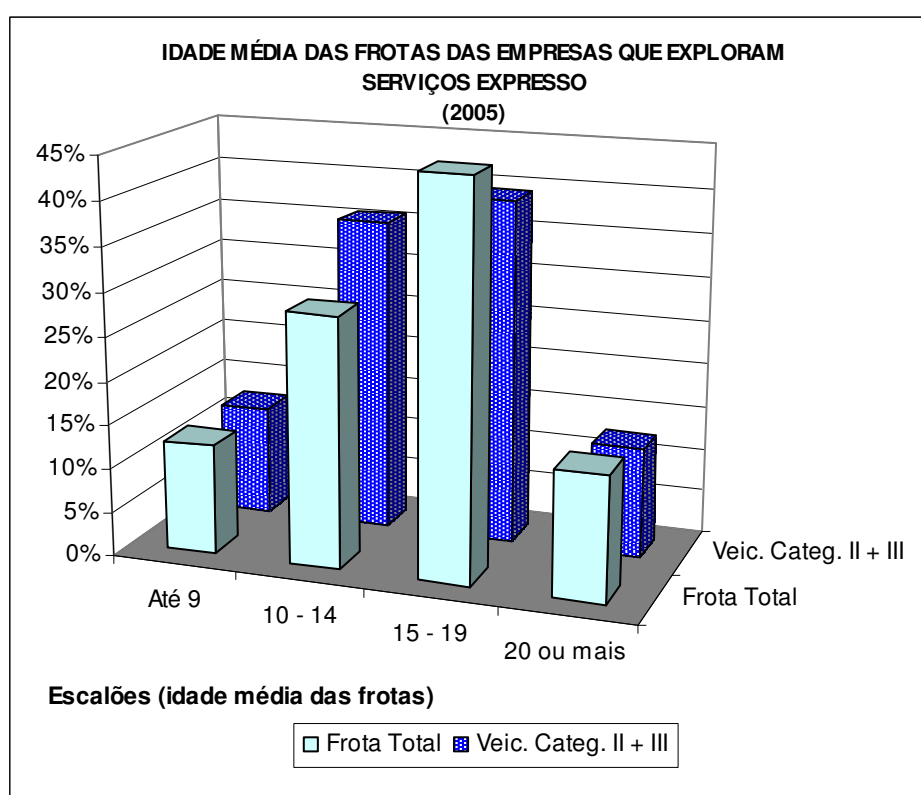
Relativamente à idade média das frotas, predominam as empresas cujas frotas possuem entre 15 e 19 anos de idade (Quadro 12, Gráfico 9).

**Quadro 12** – Idade média das frotas das empresas que exploram serviços Expresso (2005)

ESCALÕES Idade média das frotas (anos)	EMPRESAS			
	Frota Total		Veíc. Categ. II e III	
	Nº	%	Nº	%
Até 9	7	12,5%	7	12,5%
10 – 14	16	28,6%	20	35,7%
15 – 19	25	44,6%	22	39,3%
20 ou mais	8	14,3%	7	12,5%
<b>TOTAL</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>	<b>56</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: DGTTF

**Gráfico 9**



A idade média da frota total por empresa é semelhante à idade média dos veículos de categoria II e III. No entanto, regista-se uma melhoria na idade média dos veículos de categoria II e III, o que se traduz numa transferência de empresas dos escalões mais envelhecidos para o escalão dos 10 aos 14 anos.

O número de empresas cuja idade média das frotas é igual ou superior a 20 anos ainda é muito significativo, representando 14,3% deste grupo, o que evidencia o envelhecimento das frotas.

## **IV. Análise da Distribuição Geográfica dos Serviços**

### **1. Introdução**

Pretende-se neste capítulo analisar a distribuição espacial dos serviços Expresso e de carreiras de Alta Qualidade no território nacional.

Para a sua execução, destaca-se a importância do projecto SIGITI (Sistema Informação Geográfica Interactivo dos Transportes Interurbanos) e do site Transpor, que permitiu o carregamento de todos os serviços numa base de dados e a sua digitalização espacial, tornando possível, de uma forma mais simples e rápida, o acesso a um vasto manancial de informação e a geração de mapas temáticos que, de outra forma, seriam impossíveis de fazer.

De referir que os valores utilizados neste capítulo têm por base os serviços Expresso e de Alta Qualidade autorizados e em exploração, ou seja, excluindo os 8 que actualmente estão suspensos. Optou-se por agregar os dois tipos de serviços pois a fraca expressividade das carreiras de Alta Qualidade não permitiria conclusões significativas se observadas de forma isolada, pelo que nos parece vantajosa a sua análise conjunta com os Expressos.

Os dados apresentados referem-se ao número de serviços autorizados, sem se ter entrado em consideração com o número de circulações de cada um deles.

## **2. Serviços Expresso e de Alta Qualidade por Capital de Distrito**

O mapa 4 representa o número de serviços Expresso e de Alta Qualidade com paragem ou terminal nas capitais de distrito.

É evidente a concentração dos serviços em Lisboa, Porto e Coimbra, onde efectuam paragem, respectivamente 59%, 51% e 44% do total de serviços. De imediato encontra-se a cidade de Viseu (30,7%), que constitui um eixo de passagem e ligação de muitos serviços à região interior centro e norte do país, seguida de Guarda, Vila Real e Leiria, cada uma destas com cerca de 90 serviços.

Pela negativa, ou seja, com menor número de serviços, temos, por um lado, Portalegre com 21, o que pode ser explicado pelo relativo isolamento em termos de vias de comunicação e menor atracção desta cidade e, por outro, Aveiro com 24 serviços, devendo-se este valor certamente ao forte papel do transporte ferroviário nesta cidade e ao afastamento do nó de acesso à auto-estrada.

Com poucos serviços, surgem também Bragança (30), capital de distrito relativamente isolada territorialmente e Santarém (31), a que não será indiferente a boa rede de carreiras interurbanas para a cidade de Lisboa, o transporte ferroviário e o afastamento do nó de ligação à auto-estrada, o que afasta a capital escalabitana de ponto de paragem intermédia na ligação norte-sul do País.

Para além dos serviços por capital de distrito, representados em mapa, analisaram-se ainda outras localidades que se destacam pela sua importância e atractividade ou por constituírem pontos de passagem (ver quadro 13).

Realça-se a cidade de Fátima, local de atracção religiosa, que se tem vindo a consolidar também como paragem intermédia das ligações Norte-Sul pela A1, onde 50 serviços Expresso e de Alta Qualidade efectuam paragem.

Também a Covilhã, com 41 serviços, mais do que a própria capital de distrito, evidencia a sua importância como pólo de atracção, a que não é indiferente a própria Universidade, e como ponto de passagem na ligação Sul-Norte pelo interior.

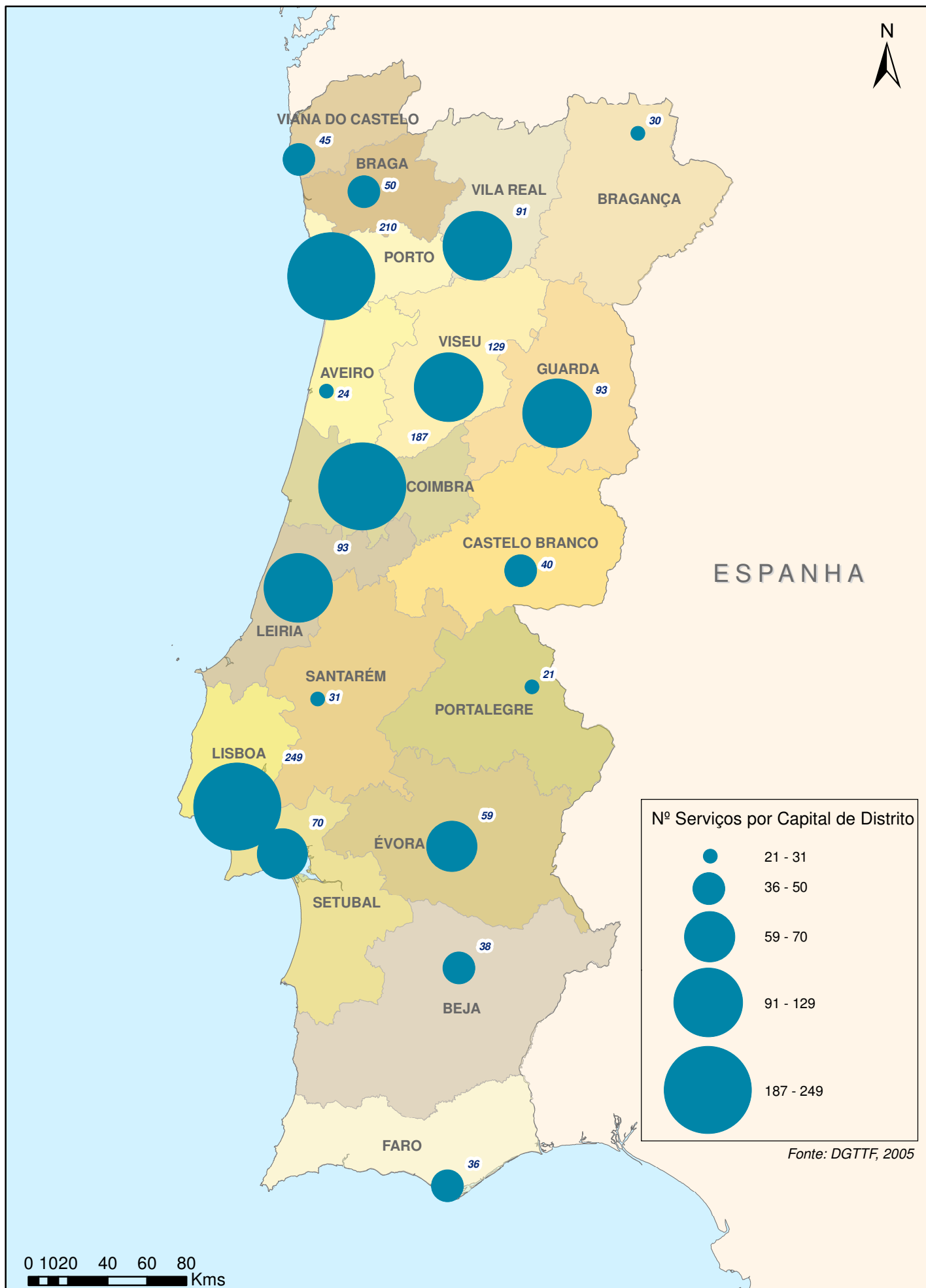
**Quadro 13** – Nº de Serviços Expresso e de Alta Qualidade

Localidade	Nº de Serviços
Fátima	50
Covilhã	41
Celorico da Beira	41
Albufeira (Albufeira centro, Albufeira Caliços ou Vale Paraíso)	40
Almada	36
Albergaria-a-Velha	30
Macedo de Cavaleiros	24
Guimarães	21
Estremoz	19
Torres Novas	18
Lagos	17
Caldas da Rainha	17
Caminha	17
Peso da Régua	16
Vila Nova de Milfontes	14
Chaves	14

Fonte : DGTTF, 2005

Relativamente a Celorico da Beira, Almada, Albergaria-a-Velha ou Macedo de Cavaleiros, o elevado número de serviços deve-se possivelmente ao facto de serem importantes pontos de passagem de tráfego (Centro-Norte interior, Lisboa-Sul, Litoral-Interior ou Norte interior, respectivamente).

# 4 - Serviços Expresso e de Alta Qualidade por Capital de Distrito



### **3. Ligações Directas entre Capitais de Distrito**

O próximo mapa representa todos os serviços em exploração (Expressos e Alta Qualidade) que ligam directamente, sem qualquer paragem intermédia, duas capitais de distrito.

A metodologia utilizada neste mapa, tem a vantagem de representar apenas as ligações mais rápidas entre as capitais de distrito, normalmente associadas à forte procura, permitindo uma análise mais simplificada e clara do sistema.

Temos assistido nos últimos anos, ao aumento do número de pedidos (novos e alterações) de serviços Expresso ditos «directos» por parte das empresas, quer por exigências da procura, quer pela melhoria das próprias vias de comunicação, mas também por via da própria associação de empresas (acordos de exploração) que permite uma maior diversificação de serviços.

É evidente neste mapa, tal como no anterior, a maior concentração de serviços directos no eixo Lisboa – Coimbra – Porto, cabendo o maior número de serviços a Coimbra – Porto, com 33, seguido de Coimbra – Leiria, com 31 ( o que nos parece um valor algo surpreendente, uma vez que muitos serviços deixaram de efectuar paragem em Leiria), Lisboa – Coimbra, com 22 e Coimbra – Viseu com 21 serviços. Este último valor está relacionado um pouco com o papel de interface de serviços Norte Interior – Sul, representado pela cidade de Viseu. Outros eixos a destacar são os de Braga – Porto, com 12 serviços, Porto – Vila Real, também com 12, e, a Sul, Lisboa – Setúbal, com 15, e Évora – Beja com 10.

De referir ainda o caso da cidade de Faro, com apenas uma ligação, o que se deve ao facto de a maioria das ligações ao Algarve, quer ao Sotavento e quer ao Barlavento, serem feitas através de Albufeira, o que aliás se reflecte no quadro de ligações a esta cidade apresentado anteriormente (40).

Outra situação sem ligações directas é o eixo Castelo Branco – Guarda, apesar do elevado número de serviços entre estas duas cidades, mas que efectuem paragem intermédia na Covilhã.



## 5 - Ligações Directas entre Capitais de Distrito por Expresso e Alta Qualidade



#### **4. Ligações entre Capitais de Distrito**

Nos próximos mapas são representados todos os serviços existentes entre um par de capitais de distrito, tendo-se, pela sua importância, optado por fazer um mapa só com as ligações à cidade de Lisboa. De referir que não são aqui incluídos os enlaces existentes e aprovados e que permitem às empresas efectuar uma maior diversidade de ligações recorrendo ao mesmo bilhete, mas com transbordo para os utentes.

Como atrás referimos, a análise destes mapas deve ter em conta que representam serviços aprovados e não circulações efectuadas. Existe algum factor de quantificação, mas o que eles representam essencialmente é a diversidade de Expressos disponíveis entre diferentes capitais de distrito.

Tal como nas representações anteriores, observa-se um claro domínio das ligações do Litoral de Lisboa a Braga, com outras ligações (Viseu, Vila Real, Braga), sendo o trajecto com mais opções (serviços) de transporte rodoviário Lisboa – Coimbra, com 68, seguido de Leiria - Porto com 39, Lisboa – Viseu, com 39, Coimbra – Porto com 39 e Porto – Lisboa com 38. Novamente, para além do eixo litoral, a ligação de Coimbra a Viseu, com grande diversidade de serviços, a revelar a sua importância.

Podemos também constatar, que ao contrário do representado pelo mapa 5, existem vários serviços no eixo Castelo Branco – Guarda (22), e às cidades de Faro e Bragança, o que comprova o referido anteriormente de as ligações a estas cidades efectuarem paragens intermédias.

De destacar, ainda, as ligações da cidade de Lisboa a Évora (22) e da cidade da Guarda ao Porto e a Viseu (entre outras), com 21 e 27 serviços, respectivamente.

Relativamente à cidade de Lisboa, de mencionar que é a única capital de distrito a partir da qual existem ligações para todas as outras, o que confirma a sua atractividade, sendo a cidade de Coimbra de longe a melhor servida, seguida de Viseu e Porto. No extremo oposto estão Viana do Castelo e Beja, a primeira com apenas 2 serviços e a segunda com 7.

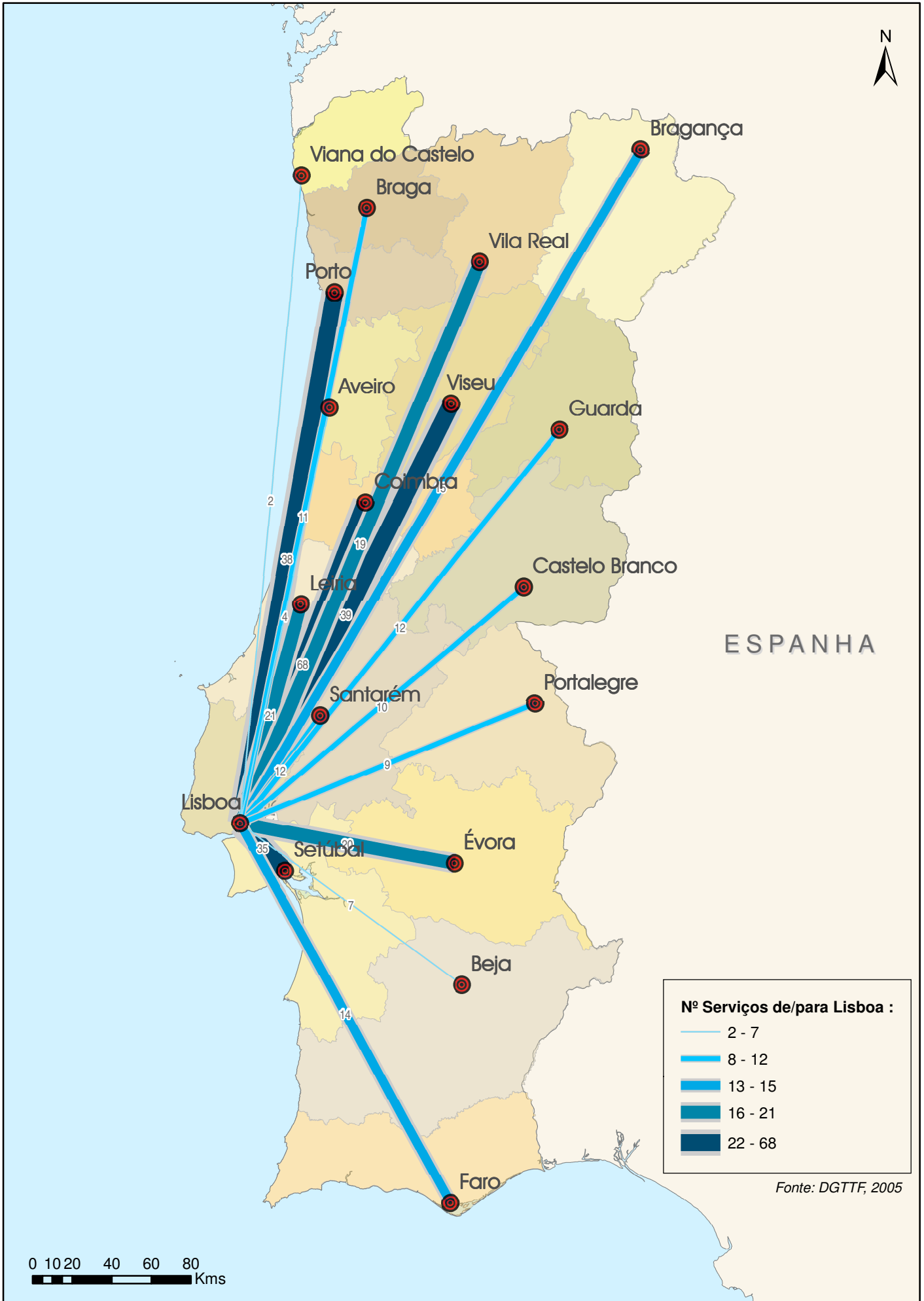
A comparação entre estes mapas e o mapa com o diagrama das principais ligações elaborado no relatório de 1995, não deve ser feita de forma directa, podendo apenas haver algumas referências, pois a origem dos dados é distinta.

Os mapas actuais representam por um lado, só e apenas as ligações directas entre capitais de distrito e por outro, todas as ligações possíveis. O mapa efectuado em 1995 reflectia o número de serviços existentes por eixo, seja este formado por duas capitais de distrito ou outras localidades.

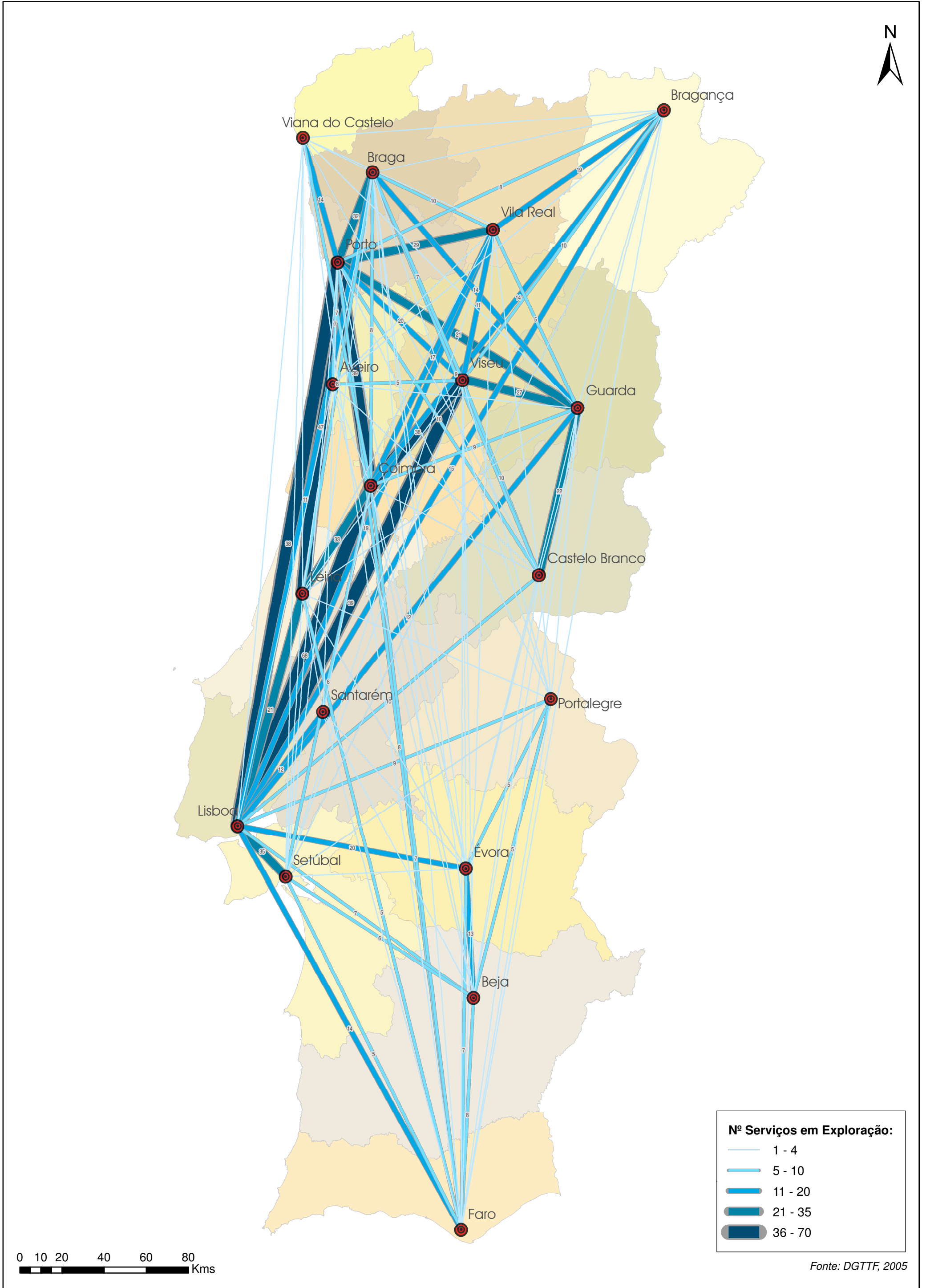
De realçar que os principais eixos de concentração de transporte se mantêm, tendo-se perdido, no entanto, a importância de algumas localidades como pontos de atracção, devido à construção das novas vias de comunicação, com destaque para todas as que se situavam no percurso da actual via de ligação ao Algarve - A2.

Em anexo apresentamos a lista com a descrição do número de serviços entre capitais de distrito.

# 6 - Ligações entre Lisboa e as Capitais de Distrito por Expresso e Alta Qualidade



## 7 - Serviços entre Capitais de Distrito por Expressos e Altas Qualidades



## 5. Representação Espacial dos Percursos e Paragens

O próximo mapa representa os percursos efectivos e as paragens dos serviços Expresso e de Alta Qualidade, tendo por base a digitalização feita em cartografia à escala 1/25.000, ou, nos casos mais recentes, à escala 1/10.000, no âmbito do projecto SIGITI.

Para uma melhor visualização da distribuição dos serviços face à distribuição da população, é aqui também representada a densidade populacional por concelho, calculada tendo por base a população presente dos dados definitivos dos Censos 2001 do Instituto Nacional de Estatística e a área das Cartas Administrativas Oficiais de Portugal (CAOP) do Instituto Geográfico (2005).

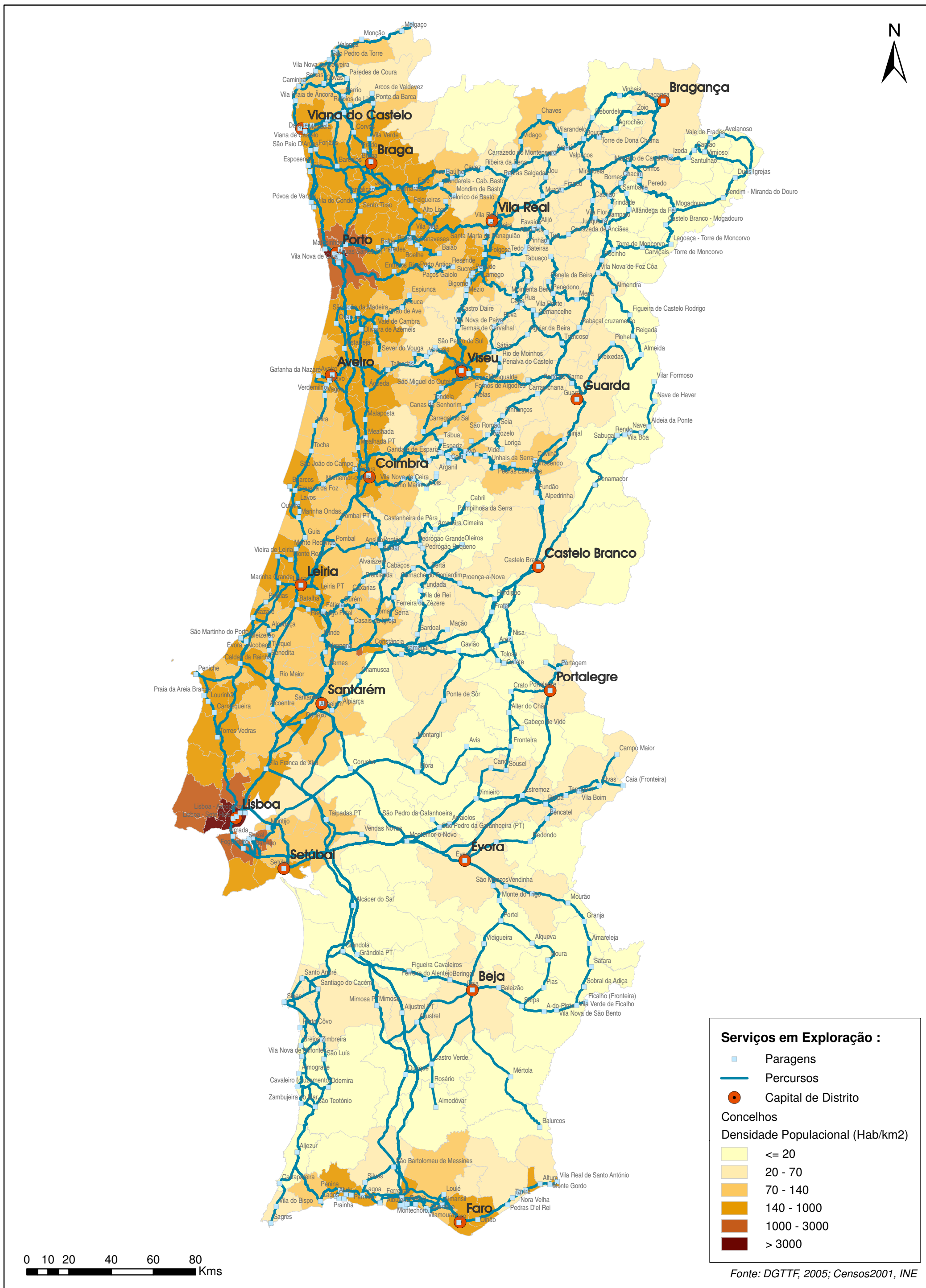
Este mapa pretende representar as vias por onde passam serviços deste tipo, não havendo qualquer factor de quantificação de número de serviços ou da sua frequência.

São aqui representadas 485 paragens efectivas e 1199 percursos diferentes, utilizados pelos serviços Expresso e de Alta Qualidade autorizados.

De destacar a distribuição dos serviços por todo o país, acompanhando todas as principais vias de comunicação, e com alguma concentração no eixo litoral, com maior população.

Em termos de paragens, estas também se distribuem por todo o território, com significativa concentração em pontos de atracção turística, como o Algarve ou a Costa Vicentina, ou em áreas de forte densidade populacional, como seja o noroeste de Portugal. Também nalgumas áreas do interior se regista concentração de paragens, consequência das próprias características dos serviços explorados e das empresas que os exploram, que são simultaneamente concessionárias de carreiras nessas áreas.

# 8- Percursos e Paragens dos Serviços Expresso e de Alta Qualidade em Exploração



## **6. Concelhos sem Serviços Expresso e de Alta Qualidade**

Pretende-se aqui referenciar os concelhos que não têm qualquer paragem de serviços Expresso e de Alta Qualidade no seu território.

Foram, assim, apurados 59 concelhos sem serviços Expresso ou de Alta Qualidade, que se distribuem, essencialmente da seguinte forma:

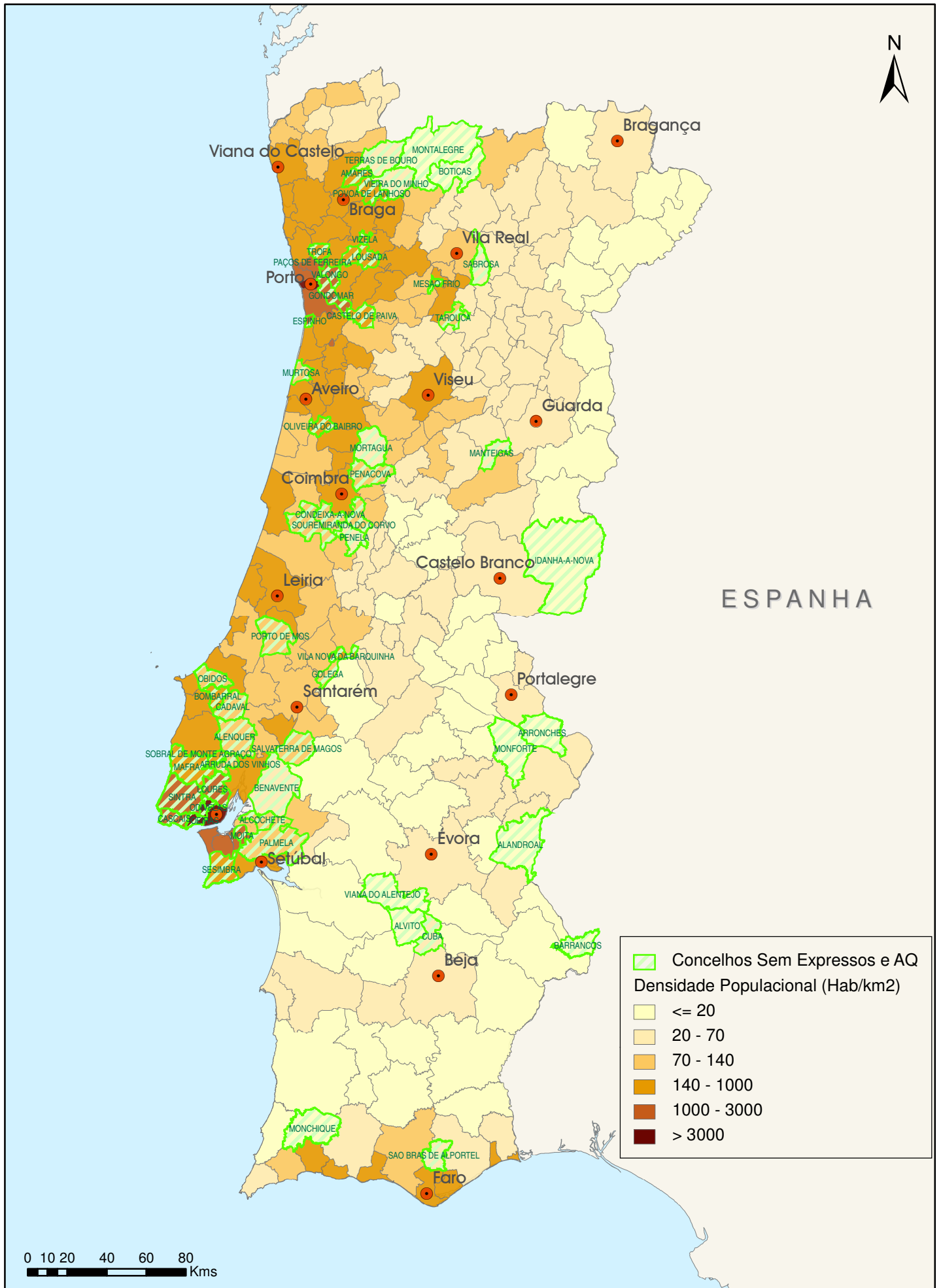
- Áreas de influência das principais cidades, como Lisboa, Porto e Coimbra, em que a inexistência de paragens será justificada, na maioria dos casos, pela boa rede de transportes e vias de comunicação que ligam estes municípios a estas capitais;
- Concelhos mais do interior, normalmente com baixa densidade populacional, relativamente isolados e afastados dos principais eixos rodoviários do país, em que o estabelecimento de paragens significaria na maioria das vezes grandes desvios no trajecto destes serviços.

Realça-se alguma concentração de concelhos sem serviços junto ao Parque Natural da Peneda-Gerês, apesar de alguns deles, como a Póvoa do Lanhoso, terem uma dimensão populacional apreciável. Também aqui a proximidade da cidade de Braga, com boas ligações em carreiras interurbanas, pode justificar esta situação.

De referir ainda que os distritos de Viana do Castelo e de Bragança, são os únicos em que todos os concelhos têm paragens de serviços Expresso e de Alta Qualidade.



# 9 - Concelhos sem Paragem de Serviços Expresso e de Alta Qualidade



## V. Considerações Finais

Temos assistido nos últimos anos a diversas mudanças no sistema de transportes em geral e nos serviços Expresso e de Alta Qualidade em particular, quer ao nível da oferta, quer ao nível da procura.

Em termos da procura, podemos destacar, para além de algum decréscimo geral do número de utilizadores de transporte público, a realocação da distribuição populacional, consequência das migrações internas ocorridas, do interior para o litoral e das áreas mais rurais e isoladas para as cidades, mas também, uma maior exigência de comodidade e rapidez dos transportes por parte dos utilizadores que deriva da própria evolução das vias de comunicação. Se há dez anos uma deslocação de Lisboa ao Algarve de Expresso obrigava a várias paragens intermédias, hoje em dia o utilizador exige trajectos tão directos quanto possível.

Em termos de oferta, assistimos também a diversas alterações, que vão desde a adequação às novas exigências e características da procura, à utilização de novas vias de comunicação, algumas das quais estruturantes (A2, A23, etc.), mas também às reestruturações de cariz empresarial e à integração de serviços em acordos de exploração conjunta.

Estes últimos, vêm assumindo grande importância, permitindo às empresas coordenarem serviços, aumentando, integrando e diversificando a oferta aos utentes, para além de possibilitarem uma melhor gestão das suas frotas, uma vez que admitem a utilização indistinta dos veículos dos operadores.

No caso das carreiras de Alta Qualidade, assistimos à sua quase total extinção, o que em nosso entender se deve, por um lado, às restrições que regulam estes serviços e por outro, à alteração da regulamentação sobre o acesso à actividade de transporte público rodoviário de passageiros, que permitiu às agências de viagem e turismo, que satisfaçam os requisitos de acesso à actividade, explorarem serviços de transporte dirigidos aos seus clientes, nomeadamente, serviços regulares especializados e ocasionais.

Por outro lado, alguns concessionários substituíram as carreiras de Alta Qualidade por serviços Expresso, onde também podem oferecer serviços de qualidade, sem estarem sujeitos às restrições específicas dessas carreiras.

No caso dos serviços Expresso, observou-se o cancelamento de diversos serviços, fruto da já referida intervenção da DGTTF, mas também das alterações ocorridas na procura e atrás explanadas, tendo como consequência essencial a diminuição de serviços em pequenas localidades.

Simultaneamente, verificou-se um aumento do número de autorizações concedidas por esta Direcção Geral, o que deriva da adaptação das empresas às necessidades da procura e à utilização das novas infra-estruturas viárias, com oferta de serviços mais rápidos. Os próprios acordos de exploração levaram a uma maior diversificação de serviços.

Também os constrangimentos legislativos podem ter contribuído para esta situação, ao imporem, por um lado, um número máximo de paragens intermédias e por outro, ao não permitirem a realização de viagens parcelares.

## **ANEXO**

Listagem com o número de serviços Expresso e carreiras de Alta Qualidade autorizadas e em exploração efectiva entre duas quaisquer capitais de distrito (independentemente do trajecto), designadas como Origem e Destino.

**Nº de Serviços Expresso e de Alta Qualidade entre Capitais de Distrito**

Origem	Destino	Serviços
<b>Aveiro</b>		
Aveiro	Braga	1
Aveiro	Bragança	2
Aveiro	Castelo Branco	1
Aveiro	Coimbra	2
Aveiro	Guarda	3
Aveiro	Leiria	2
Aveiro	Lisboa	4
Aveiro	Porto	7
Aveiro	Vila Real	3
Aveiro	Viseu	5
<b>Beja</b>		
Beja	Braga	2
Beja	Castelo Branco	4
Beja	Coimbra	1
Beja	Évora	13
Beja	Faro	8
Beja	Guarda	4
Beja	Lisboa	7
Beja	Portalegre	5
Beja	Porto	3
Beja	Santarém	2
Beja	Setúbal	6
Beja	Viseu	2
<b>Braga</b>		
Braga	Bragança	1
Braga	Castelo Branco	9
Braga	Coimbra	8
Braga	Évora	2
Braga	Faro	3
Braga	Guarda	14
Braga	Leiria	8
Braga	Lisboa	11
Braga	Portalegre	2
Braga	Porto	12
Braga	Porto	32
Braga	Setúbal	1
Braga	Viana do Castelo	2
Braga	Vila Real	10
Braga	Viseu	7
<b>Bragança</b>		
Bragança	Castelo Branco	3
Bragança	Coimbra	14
Bragança	Faro	1
Bragança	Guarda	3
Bragança	Lisboa	15
Bragança	Porto	8
Bragança	Setúbal	1
Bragança	Viana do Castelo	1
Bragança	Vila Real	19
Bragança	Viseu	10
<b>Castelo Branco</b>		
Castelo Branco	Coimbra	2
Castelo Branco	Évora	4

**Nº de Serviços Expresso e de Alta Qualidade entre Capitais de Distrito**

Origem	Destino	Serviços
Castelo Branco	Guarda	22
Castelo Branco	Lisboa	10
Castelo Branco	Portalegre	4
Castelo Branco	Porto	10
Castelo Branco	Viana do Castelo	1
Castelo Branco	Vila Real	1
Castelo Branco	Viseu	10

**Coimbra**

Coimbra	Évora	2
Coimbra	Faro	7
Coimbra	Guarda	9
Coimbra	Leiria	33
Coimbra	Lisboa	68
Coimbra	Porto	39
Coimbra	Santarém	3
Coimbra	Setúbal	6
Coimbra	Viana do Castelo	7
Coimbra	Vila Real	17
Coimbra	Viseu	36

**Évora**

Évora	Faro	7
Évora	Guarda	4
Évora	Leiria	3
Évora	Lisboa	20
Évora	Portalegre	5
Évora	Porto	3
Évora	Santarém	3
Évora	Setúbal	4
Évora	Viseu	2

**Faro**

Faro	Guarda	4
Faro	Leiria	5
Faro	Lisboa	14
Faro	Portalegre	4
Faro	Porto	8
Faro	Santarém	1
Faro	Setúbal	5
Faro	Viana do Castelo	1
Faro	Vila Real	1
Faro	Viseu	4

**Guarda**

Guarda	Leiria	1
Guarda	Lisboa	12
Guarda	Portalegre	4
Guarda	Porto	21
Guarda	Viana do Castelo	2
Guarda	Vila Real	5
Guarda	Viseu	27

**Leiria**

Leiria	Lisboa	21
Leiria	Portalegre	1
Leiria	Porto	47

## Nº de Serviços Expresso e de Alta Qualidade entre Capitais de Distrito

Origem	Destino	Serviços
Leiria	Santarém	3
Leiria	Setúbal	4
Leiria	Viana do Castelo	1
Leiria	Vila Real	1
Leiria	Viseu	4

### **Lisboa**

Lisboa	Portalegre	9
Lisboa	Porto	38
Lisboa	Santarém	12
Lisboa	Setúbal	35
Lisboa	Viana do Castelo	2
Lisboa	Vila Real	19
Lisboa	Viseu	39

### **Portalegre**

Portalegre	Porto	2
Portalegre	Setúbal	1
Portalegre	Viseu	2

### **Porto**

Porto	Santarém	2
Porto	Setúbal	4
Porto	Viana do Castelo	14
Porto	Vila Real	29
Porto	Viseu	20

### **Setúbal**

Setúbal	Viana do Castelo	1
Setúbal	Vila Real	1
Setúbal	Viseu	3

### **Viana do Castelo**

Viana do Castelo	Vila Real	2
------------------	-----------	---

### **Vila Real**

Vila Real	Viseu	11
-----------	-------	----