



Informação



INSTITUTO DA
MOBILIDADE E DOS
TRANSPORTES, I.P.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO DO PART

programa de apoio à redução tarifária

2019

relatório global
agosto 2020

(versão final)

Título: Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019

Edição: IMT, I.P.

Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Morada: Avenida Elias Garcia, 103, 1050-098 Lisboa

Website: <http://www.imt-ip.pt>

Coordenação Geral:

Isabel Botelho

Equipa Técnica:

Margarida Teles Afonso

Rui Velasco

Telmo Salgado

Agradecimentos:

Catarina Pinheiro (FA)

Dília Jardim (APA)

Germano Martins (IMT)

Hugo Oliveira (AMT)

Manuela Tavares (IMT)

Rui Luso Soares (IMT)

Sílvia Gaião (IMT)

Sílvia Rodrigues (IMT)

Susana Pinho (IMT)

Imagens: Cortesia de particulares

Data: Agosto de 2020

Versão: versão (1.02)

Páginas: 110

NOTA INTRODUTÓRIA

1. [SUMÁRIO EXECUTIVO](#)
2. [ENQUADRAMENTO](#)
3. [OBJETIVO, ÂMBITO E METODOLOGIA](#)
4. [AVALIAR RESULTADOS E IMPACTO DO PART](#)
 - 4.1 [AVALIAÇÃO OPERACIONAL | execução financeira e realização](#)
 - 4.2 [AVALIAÇÃO DO IMPACTO | promover o transporte público](#)
 - 4.3 [AVALIAÇÃO DO IMPACTO | promover a coesão territorial](#)
 - 4.4 [AVALIAÇÃO DO IMPACTO | combater as externalidades negativas](#)
5. [SÍNTESE DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO](#)
6. [CONSIDERAÇÕES / PERSPETIVAS COMPLEMENTARES](#)

[ANEXOS](#)

[I – Tipologias das medidas executadas - redução tarifária e aumento de oferta](#)

[II – Síntese da evolução da procura - informação base dos relatórios](#)

[III – Mapas de tráfego rodoviário](#)

[IV – Referências Bibliográficas](#)

[V – Glossário de termos técnicos utilizados](#)

[VI – Glossário de Siglas](#)



nota introdutória

O Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, veio regular o Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) previsto no Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro - Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2019, tendo continuidade assegurada em 2020 pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

Com este **Relatório global de avaliação do Impacto do PART 2019** (documento base), o Instituto da Mobilidade e Transportes apresenta a primeira avaliação global do impacto do PART, no sistema nacional de transportes coletivos de passageiros e de mobilidade, tal como previsto no Artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

Os resultados foram obtidos a partir dos relatórios anuais de execução do PART 2019 produzidos pelas 21 CIM e 2 AM, cruzados com indicadores complementares e outros dados da avaliação do sistema de transportes coletivos e mobilidade.



1. SUMÁRIO EXECUTIVO



objetivos do PART

aumentar o financiamento no sistema de transportes públicos

atrair mais passageiros para o transporte público

promover a coesão territorial

combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente a exclusão social, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento, o ruído e o consumo de energia

sumário executivo

1. A totalidade das 23 AM/CIM aderiu ao PART e implementou medidas financiadas por este programa, assegurando uma cobertura global do território nacional.
2. Todas as AM/CIM cumpriram a obrigatoriedade de entrega dos Relatórios Anuais de Execução do PART 2019. A versão entregue pela AML é provisória, uma vez que esta entidade aguarda ainda a receção dos dados finais de vendas e validações, via sistema de bilhética, de forma a calcular o valor final de compensações a atribuir aos operadores no âmbito da aplicação do PART.
3. O principal objetivo do PART foi cumprido na generalidade das AM/CIM, dado que globalmente se verificou um aumento de passageiros nos transportes públicos coletivos. O modo ferroviário foi dos que mais beneficiou em termos de passageiros transportados em 2019 face ao período homólogo de 2018, registando ganhos de passageiros na Fertagus superiores a 30% (contagens de Nov), no Metro Sul do Tejo de 26% (dados anuais) e serviços suburbanos da CP (Portugal) de 23% (dados anuais). No modo rodoviário, esse aumento também foi verificado, designadamente pelo aumento das vendas de passes, tendo-se observado aumentos superiores a 10% em 11 entidades intermunicipais (2 AM e 9 CIM).
4. O financiamento total realizado do PART (Orçamento de Estado + Municípios) cifrou-se em 102,2 milhões de euros e a parcela destinada a medidas de redução tarifária fixou-se em 98,6%. O remanescente 1,4% correspondeu a medidas de aumento da oferta.
5. A dotação total inicialmente prevista (submetida nos planos de aplicação do PART em 2019) incorporou um investimento dos municípios que superou os mínimos exigíveis de 2,5% das verbas a transferir pelo Estado, passando assim de 2,6 milhões de euros para cerca de 12 milhões de euros. Desta verba, foram investidos 5,9 milhões de euros, representando 48% da verba que se previu ser comparticipada pelos municípios, ainda assim 3,3 milhões de euros acima do valor mínimo exigido.
6. Foram executadas 112 medidas de redução tarifária e 16 medidas (=45 ações) de aumento de oferta.
7. As medidas de redução tarifária, que constituem a principal componente do programa, representaram cerca de 90% do financiamento global, cifrando-se em cerca de 100,8 milhões de euros. As medidas de aumento da oferta representaram cerca de 38%, correspondendo a um investimento de 1,4 milhões de euros.
8. As condicionantes de tempo para preparação das ações PART, a falta de dados de base e o facto de requererem procedimentos de implementação mais complexos e, como tal, mais morosos, terá tido reflexo no reduzido número de propostas de reforço da oferta, traduzindo-se igualmente na dificuldade de implementação das mesmas.

sumário executivo

9. As tipologias de medida mais amplamente adotadas foram a “Redução transversal nos Passes”, implementada em 20 CIM/AM e a “Adoção de benefícios para Estudantes”, prosseguida por 13 CIM/AM.
10. As medidas do PART tiveram impacto no volume de tráfego rodoviário, tendo-se verificado redução destes volumes e abrandamento dos ritmos de crescimento em vários segmentos da Rede Nacional de Autoestradas, principalmente na AML e AMP.
11. Face ao aumento das taxas de ocupação do transporte público e abrandamento do tráfego rodoviário na AML e AMP, parece plausível admitir que se estava a verificar até ao final de 2019 uma transferência modal do transporte individual para o transporte público.
12. Evidencia-se a necessidade de desenvolver mecanismos para intensificar os processos de reporte de informação pelos operadores e de monitorização da implementação das medidas do PART pelas autoridades de transportes (AT), pela evidência demonstrada na escassez de dados históricos e dificuldades reportadas na obtenção de dados operacionais junto dos operadores.
13. A necessidade de assegurar a aplicabilidade do PART conduziu à celebração de contratos interadministrativos de delegação e partilha de competências, designadamente para permitir a repartição das dotações do PART nos serviços inter-regionais e aos modos cuja Autoridade de Transportes competente é o Estado.
14. A aplicação do financiamento do PART contribuiu para reforçar a assunção de competências por parte das AT instituídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.
15. Estima-se que a aplicação do PART terá permitido a redução de 154 mil toneladas de emissões de CO_{2e}. Em face do desconhecimento da percentagem de transferência modal do transporte individual para o transporte público, esta estimativa admitiu que a totalidade dos novos utilizadores de transporte público, que foi possível determinar para os territórios analisados (2 AM + 9 CIM) durante os 9 meses de vigência do PART, terá deixado de utilizar o transporte individual.

foco do
PART

PESSOAS

MEIO AMBIENTE

SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO

AUTORIDADES DE TRANSPORTES



sumário executivo – P & R

P: Qual o principal impacto do PART?

R: Teve impacto imediato e muito significativo no financiamento do sistema de transportes, na poupança das famílias e na simplificação dos sistemas tarifários de algumas regiões. A entrada de novos passageiros no transporte público foi significativa nalguns casos, embora na maioria o impacto foi moderado.

P: Onde se verificou o maior aumento de procura no Serviço Público de Transportes de Passageiros (SPTP)?

R: Dos dados conhecidos, registaram-se aumentos em quase todos os modos de transporte na AML e AMP, e especialmente no modo rodoviário, no Município de Aveiro e na CIM do Algarve.

P: Qual o impacto do PART na assunção de competências das CIM e Municípios como autoridade de transportes?

R: Observou-se o claro reforço da assunção e/ou delegação de competências por parte das AT, designadamente nas 6 CIM (Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Alentejo Central, Douro, Ave e Alto Minho) onde, até ao início do PART, ainda não existiam contratos interadministrativos de delegação de competências.

P: Qual a população-alvo mais visada no âmbito do PART?

R: Na tipologia de medidas de “apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvos específicos”, a população escolar de todos os níveis de ensino é a mais visada nas decisões das AT.

P: Que medidas de aumento de oferta foram mais utilizadas e qual o foco das mesmas?

R: O prolongamento de percursos, com a criação de novas circulações, e a implementação de serviços de transporte público flexível (TPF), traduziram-se nas medidas de reforço de oferta mais utilizadas.

P: Em que operadores se verificou maior pressão na oferta?

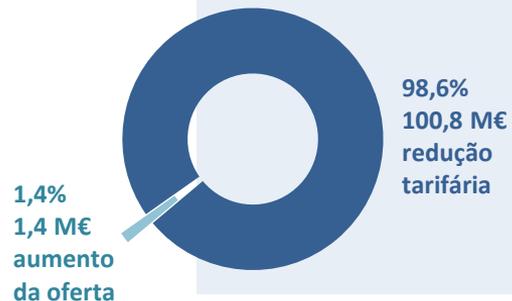
R: Em algumas regiões, foi nos operadores de serviços ferroviários que houve maior pressão sobre a oferta por via do aumento da procura. Casos reportados pelas entidades, como a Fertagus na AML e a CP no Médio Tejo, tiveram crescimentos na procura acima dos 30%. Nos operadores rodoviários, destacam-se, na AML, alguns reforços de oferta derivados do aumento da procura nos TST, Rodoviária de Lisboa, Barraqueiro Transportes, (nomeadamente nas ligações entre Mafra e Lisboa), Scotturb e Carris (não financiados no âmbito do PART). Na AMP, há registos de sobrelocação nos STCP.

P: Em que medida houve transferência modal do transporte individual para o transporte público coletivo?

R: Na maioria das regiões não houve possibilidade de extrair evidências dessa transferência. Na AML e AMP verifica-se uma coincidência temporal, após a entrada em vigor das medidas financiadas pelo PART, entre os registos de aumento da utilização do transporte público e a diminuição ou redução do aumento do tráfego rodoviário registado em diversos segmentos das principais autoestradas e pontes da AML e AMP, que poderá ser explicada, pelo menos em parte, por transferência modal.

resultados globais

REPARTIÇÃO DO FINANCIAMENTO



VALOR TRANSFERIDO
DO FA PARA CIM/AM

104M€

EXECUÇÃO
FINANCEIRA OE

96M€

TAXA DE EXECUÇÃO
FINANCEIRA OE

93%

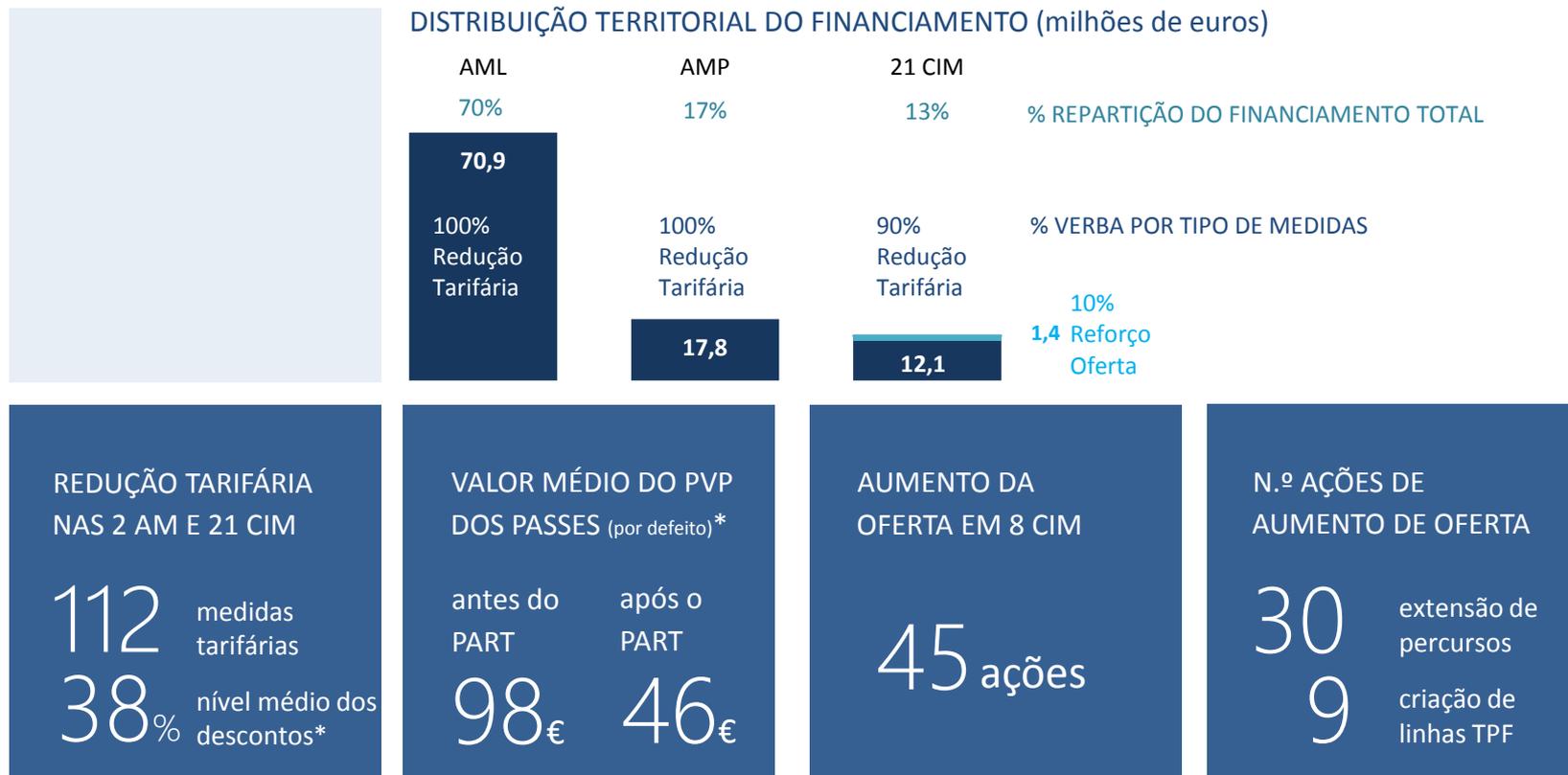
FINANCIAMENTO OE +
MUNICÍPIOS

102,2M€

FINANCIAMENTO
DOS MUNICÍPIOS

5,9M€

resultados globais



* Não abrange os descontos da AML e PVP dos passes antes do PART na AML e outras regiões cuja informação não foi possível confirmar

resultados CIM

% FINANCIAMENTO TOTAL OE TRANSFERIDO
PARA AS CIM

15% de 104M€

VALOR TRANSFERIDO
DO OE PARA CIM

15,8M€

EXECUÇÃO
FINANCEIRA OE

12,1M€

TAXA DE EXECUÇÃO
FINANCEIRA OE

76%

REPARTIÇÃO DO FINANCIAMENTO
TOTAL

10%
1,4 M€
aumento
da oferta



90%
12,1 M€
redução
tarifária

FINANCIAMENTO OE
+ MUNICÍPIOS

13,5M€

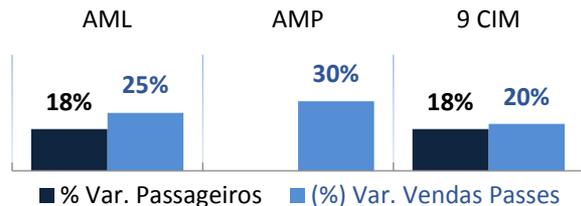
FINANCIAMENTO
DOS MUNICÍPIOS

1,4M€

impactos

AUMENTO DE PASSAGEIROS E DE VENDAS

MAI/DEZ



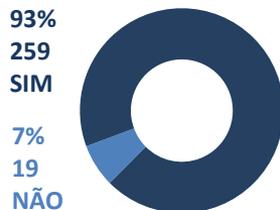
Os dados das AM são relativos a todos os passes e operadores, nas 9 CIM referem-se essencialmente ao modo rodoviário

DELEGAÇÃO DE COMPETÊNCIAS DOS MUNICÍPIOS NAS ENTIDADES INTERMUNICIPAIS

278 MUNICÍPIOS



CI publicado no site do IMT a 30 Dez 2018



CI publicado no site do IMT a 3 Abril 2020

AUMENTO DE PASSAGEIROS

(CP suburbanos)
2 AM / 21 CIM

+23%

AUMENTO DE PASSAGEIROS

contabilizados* na Ponte 25
de Abril / Fertagus

>30%

REDUÇÃO DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO TMDT

tráfego médio diário trimestral

AML
Ponte 25 Abril (t3)

-4,1%

AMP
Sublanço Francos
EN12 (A28) (t4)

-3,5%

EMISSÕES DE NO₂

ESTAÇÕES AML
(2º semestre de 2019/2018)

-29%

POUPANÇA AMBIENTAL

(em ton de CO_{2e})

-154mil

* Contagens realizadas pela Fertagus 2020/2019 (Mai | Ago | Nov)

An aerial, top-down view of a city street layout. The image is rendered in a dark, monochromatic blue-grey color. It shows a complex network of roads, including a prominent roundabout in the lower-left quadrant. A bus stop shelter is visible on the right side of the image. The text '2. ENQUADRAMENTO' is overlaid in the center in a white, sans-serif font.

2. ENQUADRAMENTO



enquadramento

O PART é um programa de financiamento à redução tarifária e ao aumento da oferta dos serviços de transportes públicos, inicialmente previsto no Artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro (Lei do Orçamento do Estado para 2019) e posteriormente aprovado e regulado, no seu primeiro ano de operação, pelo Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro. A sua continuidade, em 2020 e para os anos seguintes, foi instituída pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

A criação do PART surgiu contextualizada num quadro internacional de ação para a redução das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE), no qual Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050. Esta meta ambiental veio assim reforçar a determinação na adoção de medidas de descarbonização dos transportes, setor que em Portugal representa 24% do valor total das emissões de GEE.

Com a criação do PART assumia-se assim a expectativa de que o programa contribuisse para alterar padrões de mobilidade, atraindo mais passageiros para o transporte público, e para combater as externalidades negativas do setor dos transportes.

As decisões de estruturar o PART como uma linha de financiamento gerida pelo Fundo Ambiental, que tem a missão de apoiar políticas ambientais para a prossecução dos objetivos do desenvolvimento sustentável, e de consignar a este programa as receitas que resultem do adicionamento sobre as emissões de CO (índice 2), são reveladoras do enfoque ambiental pretendido para este programa.

Os destinatários do financiamento do PART são as Autoridades de Transportes (municípios, áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais), reforçando assim a capacidade financeira de intervenção destas entidades, instituídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros publicado com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, sobre os serviços públicos de transporte de passageiros existentes nos seus territórios.

O atual processo de avaliação realiza-se num momento particularmente conturbado, no qual se verifica uma situação de pandemia mundial do novo coronavírus (SARS-CoV-2). Os condicionalismos decorrentes desta situação têm afetado fortemente a utilização dos transportes públicos e conduzido a uma reformulação operacional do PART de 2020, no sentido de propiciar uma maior resiliência ao sistema de transporte público e salvaguardar as bases para a recuperação dos níveis de utilização no período pós-pandémico.



o relatório

O presente documento constitui o relatório nacional de avaliação do impacto do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) no sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade.

De acordo com o Despacho n.º 1234-A/2019, o «relatório nacional de avaliação do impacto do PART» é elaborado com base nos «planos de aplicação das dotações do PART», remetido pelas entidades intermunicipais (AM e CIM) ao Fundo Ambiental até 15 de março de 2019 e nos «relatórios anuais de execução do PART de 2019», do mesmo modo remetidos por cada AM e CIM ao Fundo Ambiental, neste caso até 15 de fevereiro de 2020.

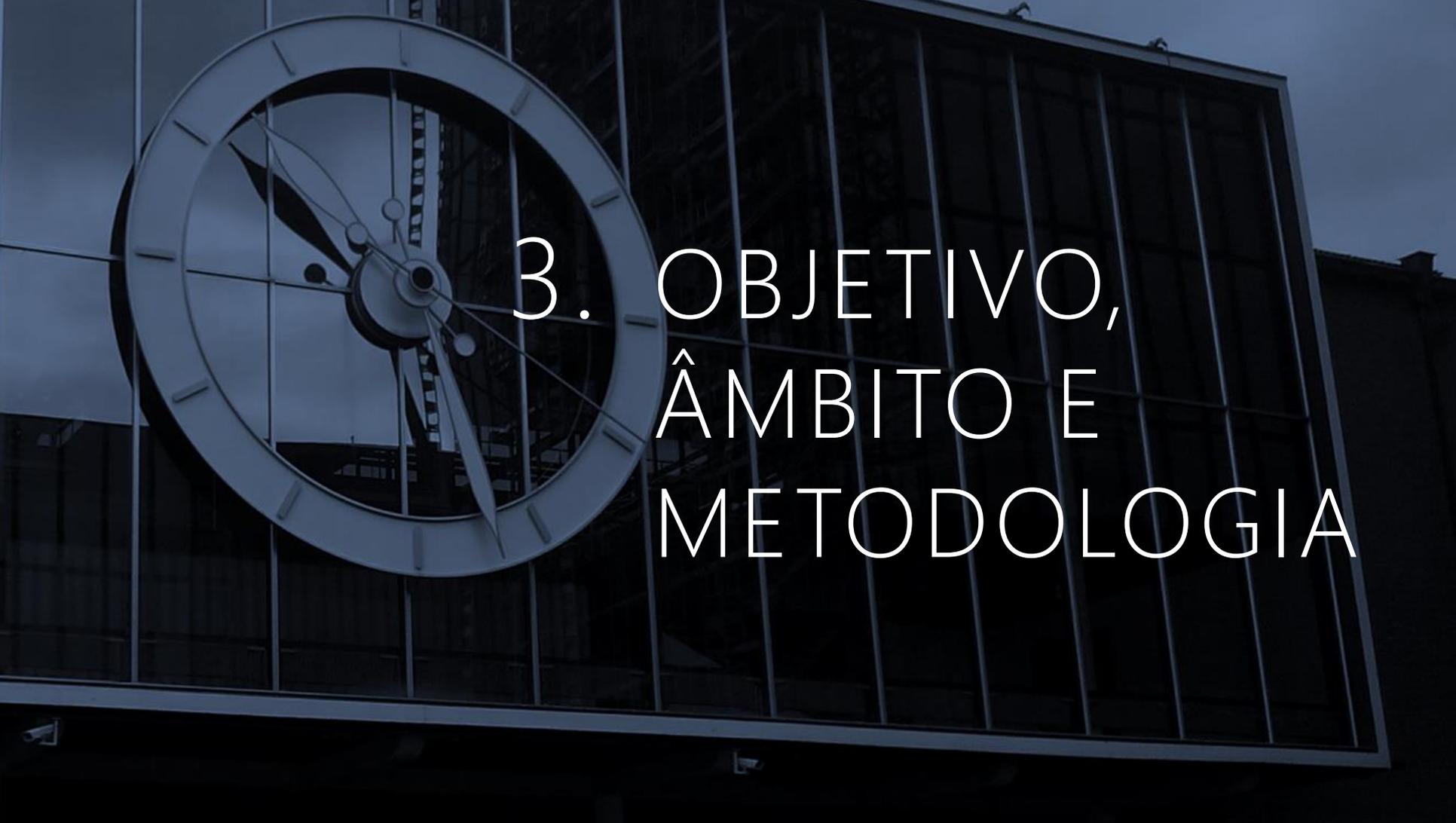
O presente relatório é um instrumento de avaliação *ex-post*, elaborado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., referente aos nove meses de operação do PART em 2019 (abril-dezembro) e que, à luz da interpretação conferida pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, deve constituir “um documento de reflexão com potencial para contribuir para o aperfeiçoamento das futuras formulações deste programa”.



propostas para futuras avaliações

Na presente avaliação não foi possível desencadear as seguintes análises, pelo que deverá ser ponderada a sua elaboração nas próximas versões do relatório:

- Contextualização do «sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade»;
- Contabilização e contextualização por autoridade de transporte dos regulamentos tarifários e atos administrativos referentes às regras tarifárias de implementação do PART 2019;
- Inquérito aos passageiros de transporte público (incluindo os condutores de veículos individual em determinados eixos rodoviários);
- Inquérito aos operadores (inquérito «online»);
- Análise gráfica do diferencial do sistema tarifário das CIM para as quais não se efetuou este grafismo no presente relatório;
- Estudos sobre o ruído e consumo de energia e aprofundamento do modelo de cálculo das emissões de CO_{2e} para um universo de dados mais abrangente.



3. OBJETIVO,
ÂMBITO E
METODOLOGIA

objeto e âmbito da avaliação

Objetivos

1. O PART é um programa de financiamento para apoio ao desenvolvimento de ações de redução tarifária, de aumento da oferta e de expansão das redes dos sistemas de transporte público coletivo, que visa atrair passageiros para o transporte coletivo e combater as externalidades negativas associadas à mobilidade. Os objetivos do PART sistematizam-se da seguinte forma:
 - Aumentar o financiamento no sistema de transportes públicos;
 - Promover uma repartição modal mais favorável ao transporte público;
 - Promover a coesão territorial;
 - Combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social.

Âmbito da avaliação

2. A avaliação destina-se essencialmente a perceber e interpretar o «impacto» ou mudanças constatadas no «sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade» que, credivelmente, possam ser consideradas como resultado, direto ou indireto, da implementação do PART.

Pretende-se assim, sobretudo, analisar a «eficácia» do programa, designadamente:

- Avaliação dos resultados e impactos face aos objetivos e metas estabelecidos;
- Em que medida os resultados alcançados estão em conformidade com os esperados;
- Quais as razões que justificam que os níveis de eficácia sejam diferentes dos esperados;
- Distinguir os impactos negativos ou positivos resultantes de outras ações ou programas.

Âmbito institucional

3. O programa foi inscrito no Orçamento de Estado (OE) 2019 e regulado através do Despacho n.º 1234-A/2019 do Secretário de Estado da Mobilidade, cuja dotação global foi repartida por AM e CIM, em função da procura, dos tempos médios de deslocação em transporte público e da complexidade dos sistemas de transportes.

O Fundo Ambiental (FA) foi designado como a entidade responsável pela componente financeira do programa, com a missão de proceder às transferências para as AM e CIM das verbas previstas nos planos de dotação do PART, submetidos ao FA até 15 de março de 2019.

objeto e âmbito da avaliação

A definição e implementação das ações de redução tarifária e de aumento da oferta são da competência das respetivas autoridades de transportes de cada AM e CIM, nos termos da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual.

O IMT foi a entidade designada para elaborar um relatório nacional de avaliação do impacto do PART no sistema nacional de transportes públicos coletivos e de mobilidade.

Âmbito temporal

4.

O início do período de funcionamento do PART ocorreu a 1 de abril de 2019, embora o arranque da aplicação das medidas nas várias regiões (AM e CIM) se tenha prolongado por vários meses. Assim, considerou-se como âmbito temporal global de análise este período de 9 meses (de abril a dezembro de 2019), tendo como referência, na maioria dos indicadores em análise, o período homólogo de 2018.

Âmbito geográfico

5.

A avaliação do PART incide sobre as 2 AM e 21 CIM que participaram neste programa e que correspondem à totalidade do território de Portugal Continental. As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira não se encontram abrangidas por este programa.

Recursos financeiros

6.

A dotação prevista no OE Estado de 2019 para a execução do PART foi de 104 milhões de euros e em 2019. O acesso ao financiamento foi condicionado pela obrigação de comparticipação mínima dos municípios que integram as AM e CIM, de 2,5 % do montante a transferir e da aplicação de um montante não inferior a 60 % do montante a transferir em ações de apoio à redução tarifária.

Compatibilização com outros instrumentos financeiros

7.

O financiamento do PART é compatível com outros instrumentos financeiros, designadamente os relativos aos transporte escolar, aos passes 4_18 e sub23 e passes social+.

No caso do transporte escolar, considerou-se possível que as autoridades de transportes pudessem comparticipar no âmbito do PART despesas de transporte escolar dos alunos do ensino secundário, fundamentando e assegurando que não haveria duplicação de financiamento.

Relativamente às diversas modalidades de atribuição de descontos no âmbito do PART aos passes 4_18/sub23, foi possível compatibilizar estes dois instrumentos financeiros, designadamente através da redução da tarifa inteira e da aplicação de descontos adicionais a determinados segmentos da população.

metodologia de avaliação do impacto do PART

O atual processo de avaliação desencadeia-se no final do primeiro ano de implementação do PART (avaliação *ex-post*), que perfaz um período de 9 meses, de abril a dezembro de 2019.

A principal tarefa da avaliação do PART é medir os efeitos do programa, ou seja, a sua eficácia enquanto promotor de mudanças. A abordagem de avaliação que melhor se adapta à situação em concreto implica a capacidade de identificar os seus objetivos e estabelecer os indicadores aptos para efetuar essas medições (ver figura do slide seguinte).

Fases de implementação de políticas públicas



INFORMAÇÃO DE BASE À AVALIAÇÃO

Indicadores dos relatórios anuais de execução do PART 2019 produzidos pelas 2 AM* e 21 CIM, indicadores do sistema de transportes e mobilidade e outros indicadores complementares.

* A AML entregou uma versão provisória do relatório anual de execução

ESCALAS DE AVALIAÇÃO

O processo de avaliação articula-se em várias escalas de análise, partindo de um escala global, refletindo, sempre que possível, a realidade dos principais indicadores de realização, execução, resultado e de impacto de forma diferenciada na AML, na AMP e nas 21 CIM.

As realidades das CIM e dos Municípios, serão devidamente destacadas, pormenorizando aqueles que detenham um conjunto de dados mais robustos.

INDICADORES EM ANÁLISE

Foco na execução e realização das medidas e seus efeitos diretos sobre

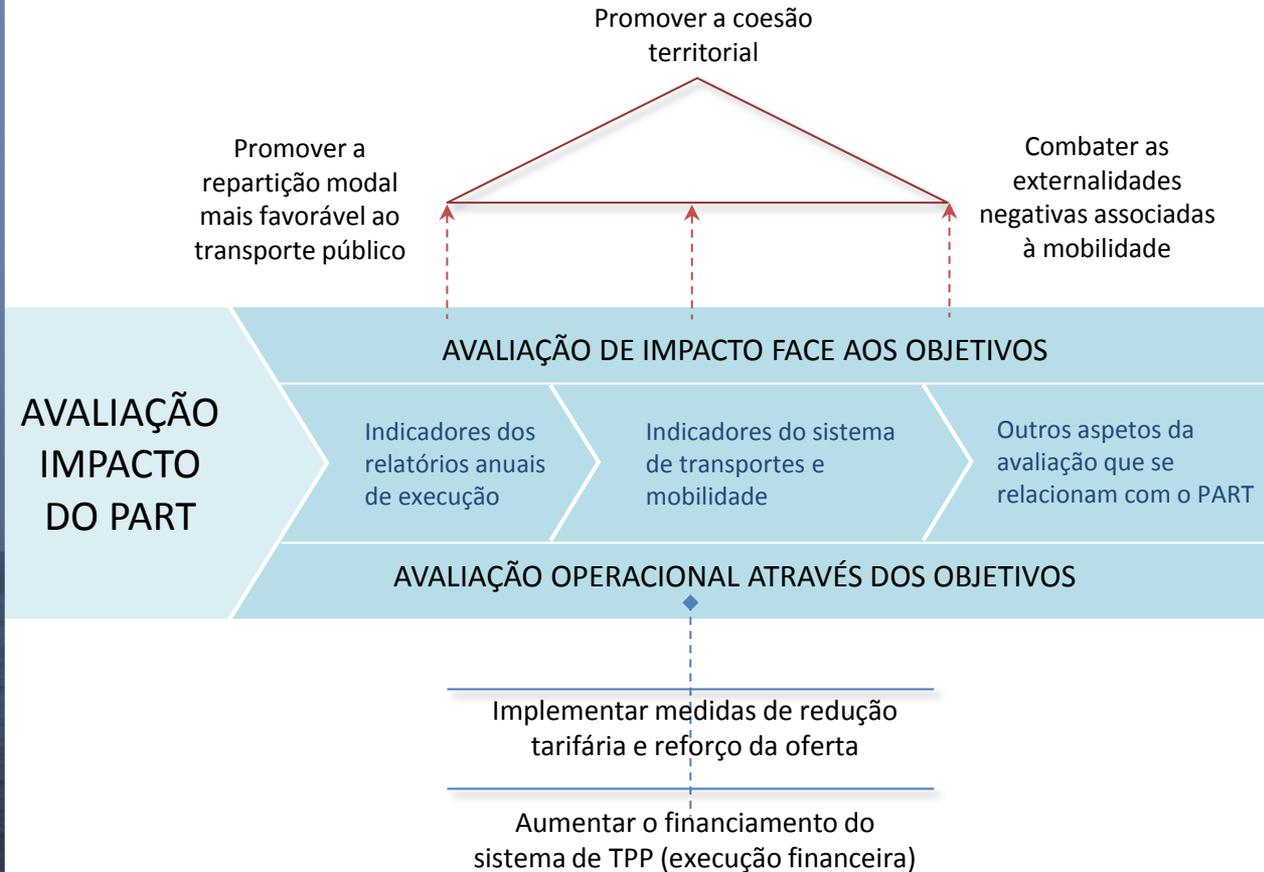
- vendas de títulos de transporte
- receitas tarifárias
- indicadores de resultado:
 - custos públicos (Estado e Municípios)
 - taxas de realização financeira
 - taxas de realização física

INDICADORES EM ANÁLISE

Foco nos impactos diretos e indiretos sobre

- aumento dos passageiros e transferência modal
- aumento da extensão da rede
- redução das emissões de CO₂
- melhoria da qualidade do ar
- redução do tráfego rodoviário em locais específicos
- alteração dos sistemas tarifários
- ponto de vista dos grupos interessados (inquérito aos Mun. e perguntas abertas dos relatórios de execução)

metodologia de avaliação do impacto do PART: através da avaliação dos objetivos





limitações às análises

Existem algumas lacunas de informação nos relatórios anuais de execução, que impossibilitou obter uma perspetiva da globalidade do impacto do PART, em determinados aspetos.

A informação das vendas, passageiros transportados e receitas carece de alguma consistência, por ser incompleta, traduzindo por vezes um universo reduzido de dados, com omissões de informação em relação ao período homólogo de 2018, por vezes agregada por conjunto de títulos e tipos de procura. Em relação a estes indicadores, a informação disponível por operador, revela grandes lacunas de dados em relação ao operador CP.

Estes aspetos dificultaram alguns exercícios de cálculo, limitando algumas das principais análises, designadamente a variação interanual de passageiros 2019/2018, bem como perceber eventuais transferências entre títulos e entre operadores, vendas e receitas por tipo de título e tipo de procura.

Há aspetos que não foram tidos em consideração nas análises e que podem gerar alguns efeitos paralelos, como por exemplo, possíveis alterações aos contratos entre AT e operadores, bem como outras particularidades da gestão dos sistemas de transportes.

Os sublanços sem dados de veículos ligeiros ou a inconstância dos dados em alguns sublanços de estradas sem portagens, designadamente os IC, dificultaram o desenvolvimento de análises mais finas do ponto de vista da mobilidade.

A person is seen from behind, driving a boat. The boat is moving quickly, as indicated by the horizontal motion blur in the background. The driver is wearing a light-colored shirt. The boat's dashboard and steering wheel are visible in the foreground. The overall scene is in a dark, blue-toned environment.

4. AVALIAR RESULTADOS E IMPACTO PART



avaliação *ex-post*

Pretende-se avaliar a eficácia do PART após o primeiro ano de implementação (vigência: abril a dezembro de 2019), considerando a necessidade de aferir em que medida foram ou podem ser alcançados os objetivos previamente estabelecidos e melhorar a racionalidade e adequação do programa.

Esta avaliação foi sistematizada em duas etapas. Num primeiro momento, efetuou-se uma avaliação operacional, com incidência sobre os indicadores de execução e realização das medidas do programa e os seus efeitos mais diretos sobre o sistema de transportes. Posteriormente, procurou-se medir a intensidade das alterações do sistema de transportes e mobilidade face à situação de referência (na maioria dos casos tendo em conta os meses homólogos de 2018), através de indicadores de resultado ou de impacto, e avaliar se estas alterações decorrem da contribuição do programa de intervenção.

Avaliar a eficácia do PART é, deste modo, procurar conhecer em que medida os efeitos do programa concorrem para os objetivos, e resultados pretendidos:

- Avaliação dos resultados e impactos face aos objetivos e metas estabelecidos;
- Em que medida os resultados alcançados estão em conformidade com os esperados;
- Quais as razões que justificam níveis de eficácia diferentes dos esperados.

Sistematizam-se os indicadores a avaliar no esquema do slide seguinte, sistematizados por objetivos.

avaliação dos objetivos PART

PERSPETIVA DE IMPACTO

PERSPETIVA OPERACIONAL

Indicadores dos relatórios anuais de execução

<ul style="list-style-type: none"> ▪ verba total despendida ▪ verba aplicada nas diferentes tipologias de medidas ▪ verbas transferidas pelo fundo ambiental (provenientes do OE) ▪ verbas comparticipadas pelos municípios 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ n.º de ações de redução tarifária e de aumento da oferta ▪ taxas de execução ▪ taxas de realização das medidas ▪ vendas de títulos de transporte ▪ volume de receitas tarifárias
---	--

AUMENTAR O FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TPP (EXECUÇÃO FINANCEIRA)

IMPLEMENTAR MEDIDAS DE REDUÇÃO TARIFÁRIA E REFORÇO DA OFERTA

OBJETIVOS

OBJETIVOS

Indicadores do sistema de transportes e mobilidade

<p>ATRAIR MAIS PASSAGEIROS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ variação interanual dos passageiros e vendas de títulos de transportes, em 2019 e 2018 ▪ aumento de passageiros transportados pelas empresas ferroviárias, em 2019 e 2018 ▪ contagens de passageiros na travessia da ponte, operador Fertagus, em 2019 e 2018 ▪ número de passes 4_18/sub23 vendidos e respetiva variação interanual, em 2019 e 2018 ▪ evolução do número de reclamações
<p>PROMOVER A COESÃO TERRITORIAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ variação dos preços dos passes intermodais e intermunicipais ▪ aumento da extensão da rede em km ▪ variação da assunção de competências por parte das autoridades de transporte ▪ n.º de acordos interadministrativos entre CIM, entre CIM/AM, entre Estado/AM e CIM
<p>COMBATER AS EXTERNALIDADES NEGATIVAS ASSOCIADAS À MOBILIDADE</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ evolução do tráfego rodoviário na RNA, de 2008 a 2019 ▪ evolução do tráfego rodoviário nos eixos de viagens pendulares AMP e AML, de 2013 a 2019 ▪ variação interanual do tráfego rodoviário – AMP AML CIM Algarve CIM Oeste (2018 a 2019) ▪ variação da emissão de poluentes atmosféricos e de gases com efeito de estufa

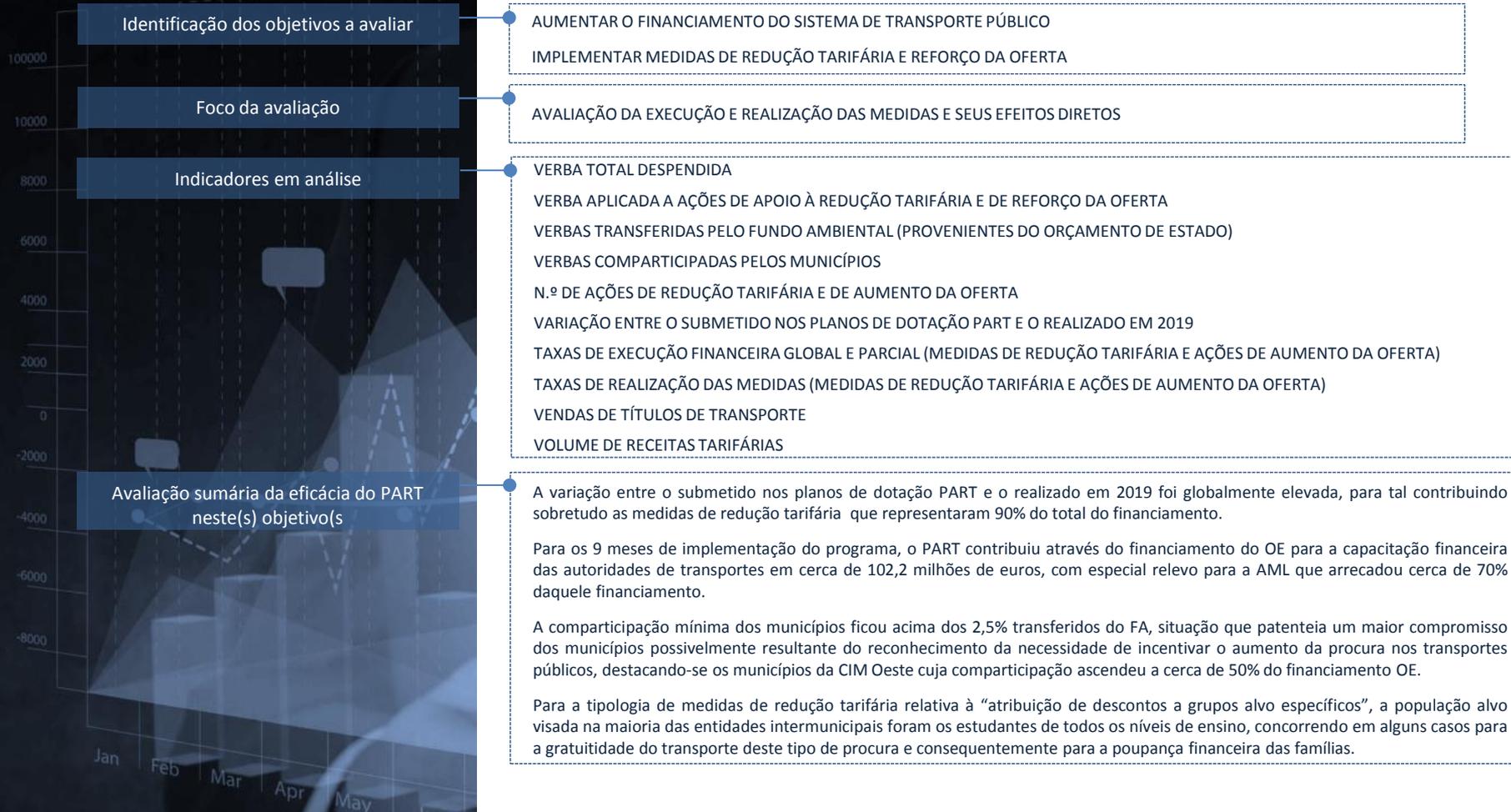
Outros aspetos da avaliação que se relacionam com o PART



4.1 AVALIAÇÃO OPERACIONAL

execução financeira
e realização das medidas do PART

avaliar os resultados e impacto face ao objetivo



dotação | valores submetidos | realizados

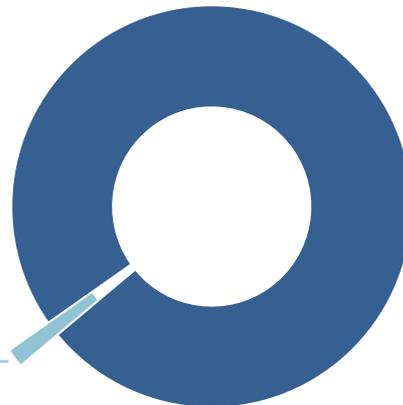


financiamento total (OE + Mun.) realizado em medidas de redução tarifária e aumento de oferta (% e valor absoluto)

45 ações de aumento da oferta executadas

31 mil € em média de verba alocada por ação

Aumento da Oferta
1.386.689 €
Varição de 38% **
1,4% do realizado



Redução Tarifária
100.801.347 €
****Varição de 90%**
98,6% do realizado

900 mil € em média de verba alocada por medida

112 medidas de redução tarifária executadas

* Para além das verbas previstas em plano, este valor inclui acréscimos de comparticipação dos municípios pertencentes a 4 regiões.
** Varição entre o submetido nos planos de dotação PART e o realizado (financiamento total OE + Municípios)

Investimento total realizado

De acordo com os dados dos 23 relatórios anuais de execução, importa registar o facto de os valores globais submetidos (116 milhões de euros) ultrapassarem a dotação inicialmente prevista (106 milhões de euros), por incorporarem um investimento dos municípios que superou os mínimos exigíveis de 2,5% das verbas a transferir pelo Estado, que passou de 2,6 milhões de euros para cerca de 12 milhões de euros.

Desta verba, foram gastos 5,3 milhões de euros aos quais acrescem 561 mil euros dos municípios da CIM Oeste (inicialmente não previstos). O montante total representa 48% da verba submetida pelos municípios, 3,3 milhões de euros acima do valor mínimo exigido.

verbas totais OE + Municípios | variação

88%

Varição entre o submetido nos planos de dotação PART e o realizado (OE + Municípios)

A variação entre o submetido nos planos de dotação PART e o realizado em 2019 foi globalmente elevada, para tal contribuindo sobretudo as medidas de redução tarifária com valores de realização na ordem dos 90%.

Para as duas AM, essa variação ficou acima dos 85%, tendo-se situado em 104% no caso da AMP, beneficiando de uma comparticipação mínima dos municípios superior ao submetido (17,9% do financiamento do OE).

Mais de 80% das CIM (17 ao todo) alcançaram 50% daquela variação. Destas, a CIM Algarve, CIM Alto Alentejo, CIM Ave, CIM Baixo Alentejo, CIM Tâmega e Sousa, CIM Terras de Trás os Montes e CIM Médio Tejo ficaram abaixo de 20% para as medidas de reforço de oferta.

No caso específico da CIM Algarve, decorreu o Concurso Público para a Concessão de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros desta comunidade e por essa razão foi considerado não ser oportuno a aplicação da medida de reforço da oferta.

Relativamente às restantes entidades, contribuíram para as variações reduzidas: a dificuldade dos operadores em materializarem algumas das medidas, redes de oferta com cobertura temporal e/ou territorial desadequadas às necessidades da população, e a escassez de dados de base para dimensionar corretamente os serviços oferecidos.

CIM / AM	Verbas totais (OE + Municípios)		Variação entre o submetido e o realizado (OE + Municípios)		
	Verbas submetidas	Verbas Realizadas	Total PART	Medidas Redução Tarifária	Medidas Aumento da Oferta
AM Lisboa	81.213.002 €	70.883.834 €	87%	87%	
AM Porto	17.171.561 €	17.779.714 €	104%	104%	
CIM Alentejo Central	293.585 €	204.456 €	70%	70%	
CIM Alentejo Litoral	196.296 €	125.483 €	64%	64%	
CIM Algarve	923.935 €	818.292 €	89%	105%	0%
CIM Alto Alentejo	188.004 €	103.763 €	55%	61%	0%
CIM Alto Minho	602.466 €	197.903 €	33%	32%	35%
CIM Alto Tâmega	208.476 €	13.608 €	7%	7%	
CIM Ave	1.385.731 €	822.919 €	59%	62%	0%
CIM Baixo Alentejo	252.283 €	126.908 €	50%	66%	7%
CIM Beira Baixa	117.242 €	66.433 €	57%	57%	
CIM Beiras e S. da Estrela	545.529 €	357.011 €	65%	65%	
CIM Cávado	1.630.380 €	1.336.771 €	82%	77%	98%
CIM Douro	509.636 €	135.122 €	27%	27%	
CIM Lezíria do Tejo	1.065.744 €	1.065.744 €	100%	100%	
CIM Médio Tejo	893.317 €	757.690 €	85%	105%	18%
CIM Oeste	1.401.521 €	1.962.589 €	140%	140%	
CIM Região de Aveiro	1.075.670 €	488.871 €	45%	67%	0%
CIM Região de Coimbra	3.071.535 €	2.120.393 €	69%	97%	48%
CIM Região de Leiria	602.763 €	540.550 €	90%	90%	
CIM Tâmega e Sousa	1.854.959 €	1.457.213 €	79%	95%	4%
CIM Terras Trás-os-Montes	175.955 €	193.856 €	110%	176%	12%
CIM Viseu Dão Lafões	637.039 €	628.913 €	99%	113%	53%
TOTAL	116.016.630 €	102.188.036 €	88%	90%	38%

verbas totais redução tarifária e aumento da oferta | submetido e realizado

CIM / AM	Verbas totais (OE + Municípios)			Medidas de Redução Tarifária			Medidas de Aumento da Oferta		
	Verbas submetidas	Verbas Realizadas	Variação	Verbas submetidas	Verbas realizadas	Variação	Verbas submetidas	Verbas Realizadas	Variação
AM Lisboa	81.213.002 €	70.883.834 €	87%	81.213.002 €	70.883.834 €	87%			
AM Porto	17.171.561 €	17.779.714 €	104%	17.171.561 €	17.779.714 €	104%			
CIM Alentejo Central	293.585 €	204.456 €	70%	293.585 €	204.456 €	70%			
CIM Alentejo Litoral	196.296 €	125.483 €	64%	196.296 €	125.483 €	64%			
CIM Algarve	923.935 €	818.292 €	89%	776.086 €	818.292 €	105%	147.849 €		0%
CIM Alto Alentejo	188.004 €	103.763 €	55%	169.204 €	103.763 €	61%	18.800 €		0%
CIM Alto Minho	602.466 €	197.903 €	33%	506.178 €	164.240 €	32%	96.288 €	33.663 €	35%
CIM Alto Tâmega	208.476 €	13.608 €	7%	208.476 €	13.608 €	7%			
CIM Ave	1.385.731 €	822.919 €	59%	1.328.348 €	822.919 €	62%	57.383 €		0%
CIM Baixo Alentejo	252.283 €	126.908 €	50%	185.647 €	122.497 €	66%	66.636 €	4.410 €	7%
CIM Beira Baixa	117.242 €	66.433 €	57%	117.242 €	66.433 €	57%			
CIM Beiras e S. da Estrela	545.529 €	357.011 €	65%	545.529 €	357.011 €	65%			
CIM Cávado	1.630.380 €	1.336.771 €	82%	1.257.413 €	969.857 €	77%	372.967 €	366.914 €	98%
CIM Douro	509.636 €	135.122 €	27%	509.636 €	135.122 €	27%			
CIM Lezíria do Tejo	1.065.744 €	1.065.744 €	100%	1.065.744 €	1.065.744 €	100%			
CIM Médio Tejo	893.317 €	757.690 €	85%	686.071 €	720.895 €	105%	207.246 €	36.795 €	18%
CIM Oeste	1.401.521 €	1.962.589 €	140%	1.401.521 €	1.962.589 €	140%			
CIM Região de Aveiro	1.075.670 €	488.871 €	45%	727.170 €	488.871 €	67%	348.500 €		0%
CIM Região de Coimbra	3.071.535 €	2.120.393 €	69%	1.316.026 €	1.277.537 €	97%	1.755.509 €	842.856 €	48%
CIM Região de Leiria	602.763 €	540.550 €	90%	602.763 €	540.550 €	90%			
CIM Tâmega e Sousa	1.854.959 €	1.457.213 €	79%	1.526.798 €	1.443.602 €	95%	328.161 €	13.612 €	4%
CIM Terras Trás-os-Montes	175.955 €	193.856 €	110%	105.573 €	185.354 €	176%	70.382 €	8.502 €	12%
CIM Viseu Dão Lafões	637.039 €	628.913 €	99%	484.964 €	548.975 €	113%	152.075 €	79.938 €	53%
TOTAL	116.016.630 €	102.188.036 €	88%	112.394.833 €	100.801.347 €	90%	3.621.796 €	1.386.689 €	38%

transferências Fundo Ambiental | execução

pagamentos Fundo Ambiental em 2019

9.abr

17.jun

28.ago

20.nov

93%

taxa de execução do financiamento do FA (OE)

CIM / AM	Valor total a transferir pelo FA		Valor Executado	Valor a Devolver	Taxa de execução do financiamento do FA (OE)
	Valor Despacho 1234-A/2019	Valor Solicitado = Valor Transferido	Dos relatórios das entidades	Executado-Transferido	
AM Lisboa	73.012.818 €	73.012.818 €	69.154.954 €	3.857.864 €	95%
AM Porto	15.082.245 €	15.082.245 €	15.082.245 €	0 €	100%
CIM Alentejo Central	286.424 €	286.424 €	199.469 €	86.955 €	70%
CIM Alentejo Litoral	191.508 €	191.508 €	122.423 €	69.085 €	64%
CIM Algarve	901.530 €	901.400 €	797.835 €	103.565 €	89%
CIM Alto Alentejo	183.419 €	183.419 €	101.169 €	82.250 €	55%
CIM Alto Minho	587.772 €	587.772 €	192.956 €	394.816 €	33%
CIM Alto Tâmega	203.391 €	203.391 €	13.268 €	190.123 €	7%
CIM Ave	1.351.933 €	1.351.088 €	802.346 €	548.741 €	59%
CIM Baixo Alentejo	246.130 €	246.130 €	123.813 €	122.317 €	50%
CIM Beira Baixa	172.941 €	114.383 €	64.813 €	49.570 €	57%
CIM Beiras e S. Estrela	496.677 €	496.677 €	348.086 €	148.591 €	70%
CIM Cávado	1.588.631 €	1.588.631 €	1.275.895 €	312.736 €	80%
CIM Douro	497.027 €	497.026 €	131.744 €	365.282 €	27%
CIM Lezíria Tejo	1.039.750 €	1.039.750 €	1.039.750 €	0 €	100%
CIM Médio Tejo	870.984 €	870.984 €	738.747 €	132.237 €	85%
CIM Oeste	1.298.993 €	1.298.993 €	1.298.993 €	0 €	100%
CIM Região de Aveiro	1.055.935 €	1.049.434 €	476.649 €	572.785 €	45%
CIM Região de Coimbra	1.740.949 €	1.740.949 €	1.629.386 €	111.563 €	94%
CIM Região de Leiria	588.061 €	588.061 €	527.036 €	61.025 €	90%
CIM Tâmega e Sousa	1.809.716 €	1.809.716 €	1.421.672 €	388.044 €	79%
CIM Terras Trás-os-Montes	171.663 €	171.663 €	171.663 €	0 €	100%
CIM Viseu Dão Lafões	621.502 €	621.502 €	613.571 €	7.931 €	99%
TOTAL	104.000.000 €	103.933.963 €	96.328.483 €	7.605.480 €	93%

Contabilizam-se 4 CIM com taxas de execução global abaixo de 50%, para as quais importa realçar o seguinte:

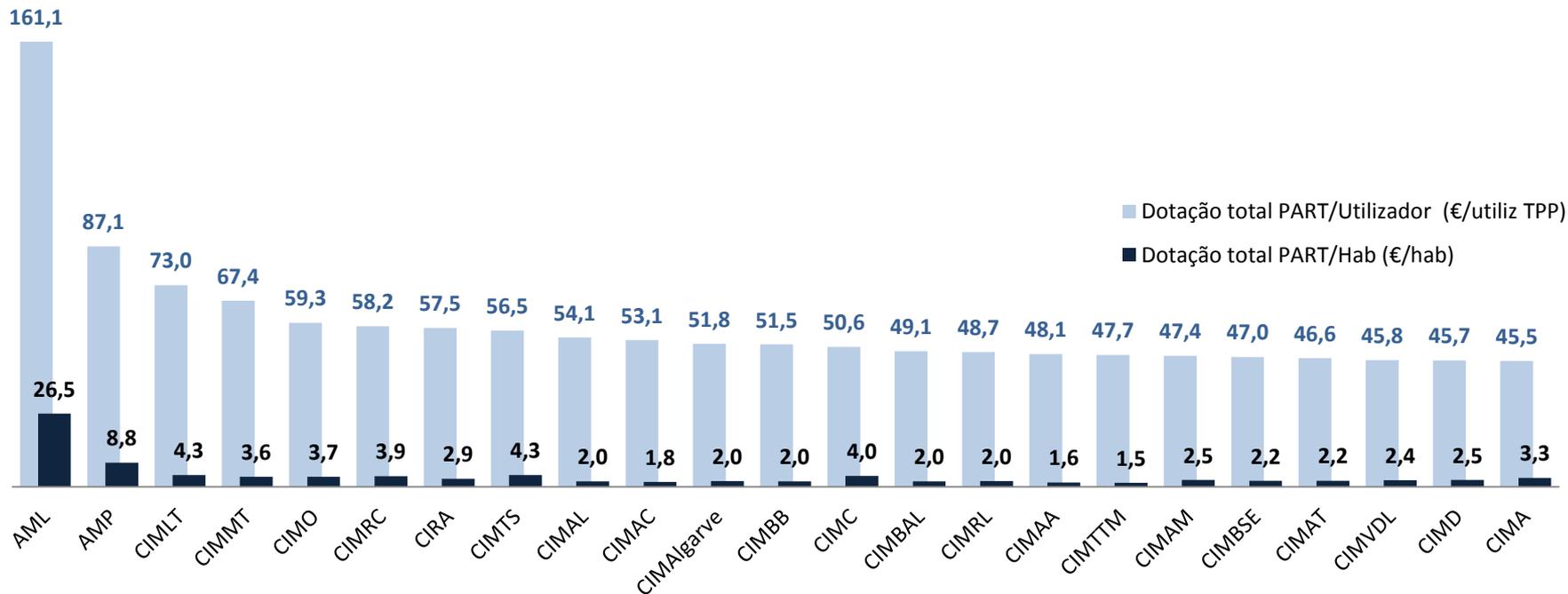
A taxa mais baixa coube à CIM Alto Tâmega (7%), justificada pela CIM pela reduzida adesão às medidas implementadas e pela tendência de diminuição constante do uso do transporte público em favor do transporte individual. A escassez de dados de base para a conceção de medidas adequadas aos padrões de deslocação da população, também foi apontado como um possível motivo para a reduzida taxa de execução.

Na CIM Douro (27%) as razões reportadas pela CIM que eventualmente poderão convergir para esta situação baseiam-se na falta de informação prestada pelos operadores e alteração do sistema de bilhética.

Para a CIM Alto Minho a taxa de execução de 33% reflete a não admissibilidade das seguintes medidas: projeto Bus Académico; contabilização dos valores que os municípios já financiam, acima dos 50% relativos aos transportes escolares dos alunos do ensino secundário; serviços «expresso»; e adaptações tecnológicas necessárias à operacionalização das medidas de redução tarifária.

A taxa de execução de 45% da CIM Região de Aveiro resulta em parte pela não execução das medidas de reforço de oferta por não se compaginarem com a Lei n.º 52/2015.

financiamento PART por habitante e por utilizador de TPP (dados 2011)



Nota interpretativa: A utilização dos dados de população e utilizadores de TPP dos Censos 2011, fundamenta-se pelo facto de ser a única informação passível de ser comparável nas 23 regiões, mesmo correndo o risco de os valores apresentados no gráfico acima poderem não representar a realidade dos dados mais atuais.

Fonte: dados de população e utilizadores de transporte público por CIM/AM – Censos 2011

comparticipação dos municípios no PART

destaques

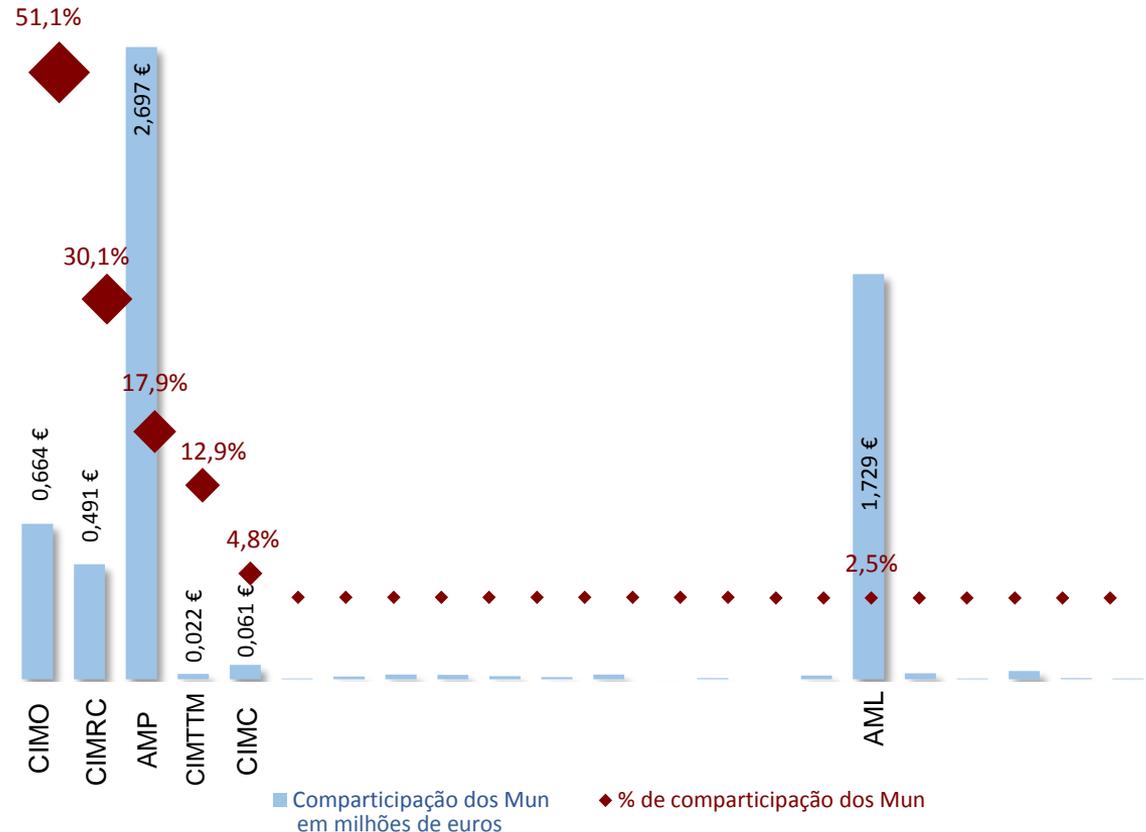
Houve 5 entidades intermunicipais que contabilizaram uma comparticipação dos municípios superior ao mínimo exigível de 2,5%.

Na CIM Oeste a comparticipação dos municípios ascendeu a 51,1% do montante transferido pelo FA, ultrapassando o valor percentual previsto em plano (de 7,8%). No regulamento tarifário aprovado pela CIMO, tendo por base estimativas de aumento de procura, foi fixado um limite máximo de compensação a pagar aos operadores no valor de 1,962,589€, elevando a comparticipação dos municípios em 561 mil euros, totalizando 664 mil euros (acima dos 102,5 mil euros em plano).

Na CIM Região de Coimbra (CIMRC) a taxa de comparticipação municipal foi de 30,1% do financiamento do OE, e decorre da opção do Mun de Coimbra em aplicar um investimento nas medidas de aumento de oferta acima do teto de 40% do financiamento FA. De realçar que este montante ascende a 459,8 mil euros, representando 94% da comparticipação total dos municípios da CIMRC.

A AMP teve uma comparticipação dos municípios de cerca de 2,7 milhões de euros, representando 17,9% do financiamento do OE, revelando-se uma opção por reforço adicional do financiamento no valor de 608 mil euros.

No total, a parcela de 1,2 milhões de euros proveniente dos municípios foi acrescida ao financiamento inicial das medidas.



financiamento das medidas

REDUÇÃO TARIFÁRIA

90%

Varição entre o submetido nos planos de dotação PART e o realizado (OE + Municípios)

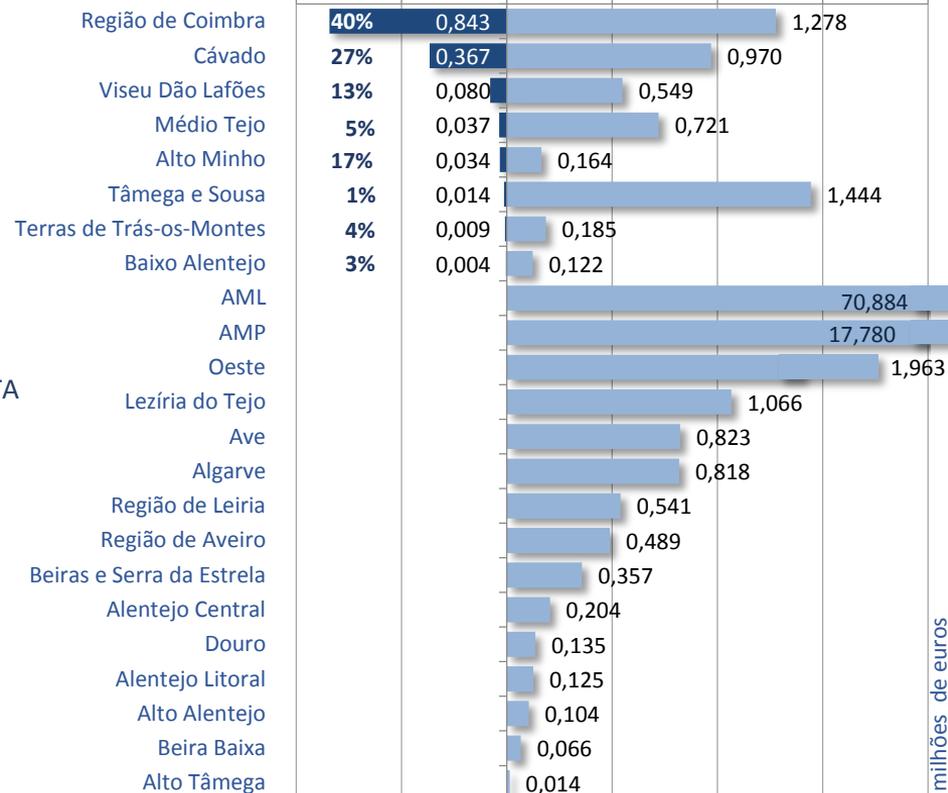


AUMENTO DA OFERTA



não realizado realizado

AUMENTO DA OFERTA | REDUÇÃO TARIFÁRIA



% da verba gasta em ações de aumento de oferta

milhões de euros

tipologias de medidas de redução tarifária

TIPOLOGIAS DE MEDIDAS DE REDUÇÃO TARIFÁRIA

total 112 medidas

Redução transversal a todos	43	94.024.030 €	93%	18	3	20	4			
Redução tarifária a grupos alvo	67	6.776.990 €	7%	14					6	13
Criação de «passes família»	2	N.D.*		2					2	
Redesenho/ Alteração de sistemas tarifários	0	% do financiamento em medidas redução tarifária			criação de passes intermun. 40€ municipal 30€	redução transversal nos Passes	redução transversal nos títulos ocasionais	adoção de benefícios p/ famílias	adoção de benefícios 3.ª Idade e desempreg.	adoção de benefícios p/ estudantes

■ Financiamento total

■ N.º medidas

■ N.º de Entidades por tipo de medida

* Criação de «passes família»

As únicas entidades com medidas de apoio à criação de «passes família» foram a AML e a CIM da Beira Baixa. A AML apresenta de forma agregada (no relatório de execução) o custo suportado pelas várias medidas, não permitindo a análise das verbas destinadas à implementação do passe família. Atendendo ao plano de aplicação PART 2019 da AML, a verba destinada a este tipo de medidas rondava os 5,6 milhões de euros.

100 M€

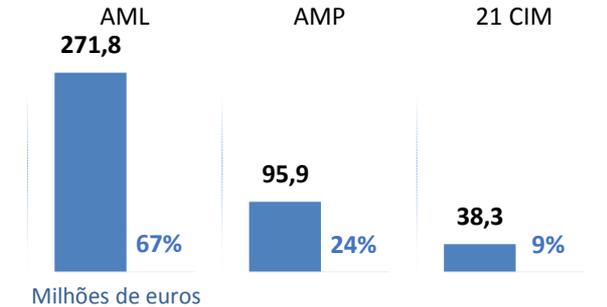
financiamento em redução tarifária

93%

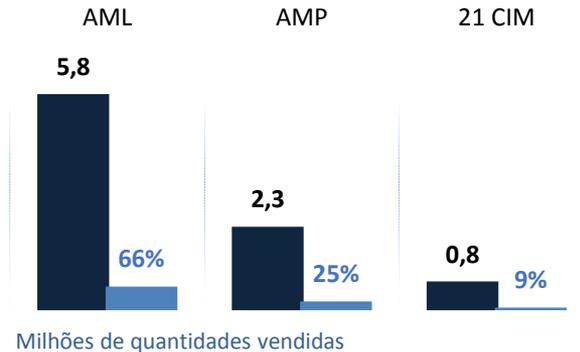
destinado a medidas de redução transversal a todos passageiros

vendas e receitas tarifárias

RECEITAS TARIFÁRIAS + CUSTO SUPORTADO PELAS AT POR AM E 21 CIM ABR/DEZ 2019



VENDAS DE TÍTULOS POR AM E 21 CIM ABR/DEZ 2019



406 M€

Receitas Tarifárias (76%)+
Custo Suportado pelas AT
(24%) | 2019

Para se determinar a receita global do sistema, teria que se adicionar aos 406 milhões de euros:

- Compensações 4_18/sub23 e passes social+ (na AML, esta parcela já está contemplada)
- Custo suportado pelos municípios na componente de 50% do transporte escolar
- Outras compensações não participadas pelo PART

9 M

Quantidade de
títulos vendidos
2019

Os indicadores de vendas e receitas extraídos dos relatórios anuais de execução referem-se apenas aos títulos de transporte sujeitos a descontos do PART, cuja informação não é consistente e não está completa. Apesar de tudo, na componente das vendas e receitas, o valor inscrito nos relatórios de execução referente ao custo suportado pelas AT é de 97% do financiamento total do PART (OE + Mun).

vendas por tipo de medida e tipo de título

TIPOLOGIAS DE MEDIDAS REDUÇÃO TARIFÁRIA

- a) Apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes
- b) Apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvo específicos
- c) Apoio à criação de «passes família»

Total

VENDAS* 2019	% do total
7,23	98,4 %
1,65	1,5 %
0,03	0,0 %
8,91	100%

Esta distribuição das vendas por tipologia representa a realidade da AML e AMP. No caso das 21 CIM, a distribuição é a seguinte:

- Tipologia a) 69%
- Tipologia b) 45%
- Tipologia c) 0% (valor percentual sem expressão | Vendas = 9 unid.)

TIPO DE TÍTULO

- Passes / assinaturas linha
- Títulos ocasionais

Total

VENDAS* 2019	% do total
8,76	98%
0,15	2%
8,91	100%

As medidas de redução tarifaria nas 2 AM são relativas apenas a passes. As 21 CIM aplicaram estas medidas também a títulos ocasionais cuja distribuição para o total das AT dentro do seu território, é a seguinte:

- Passes / assinaturas linha 81%
- Títulos ocasionais 19%

PERFIL DE PROCURA

- Normal
- 3.ª idade*
- Estudante

VENDAS* 2019	% do total
6,37	71,5 %
1,19	13,4 %
0,81	9,1 %

Em termos de peso do custo suportado pelas AT, a distribuição por perfil de procura mais representativo das medidas PART é a seguinte:

- Normal = 96,07 M€
- 3.ª Idade = 0,35 M€
- Estudante = 1,77 M€

* Inclui títulos para desempregados

* Milhões de quantidades vendidas
(referem-se apenas aos títulos sujeitos a desconto do PART)

tipologias de medidas de aumento da oferta

TIPOLOGIAS vs INDICADORES n.º ações

TIPOLOGIAS DE MEDIDAS DE AUMENTO DA OFERTA total 45 ações

Tipologia	N.º de medidas	Financiamento total (€)	% do financiamento em ação de aumento da oferta	N.º Entidades por tipo de medida	criação de novas circulações	aumento da amplitude do período de funcionamento	aumento do n.º de lugares por veículo
Prolongamento de percursos	30	€969.609	70%	6	30	29	6
Serviços TPF	9	€39.753	3%	2	9	9	
Extensão do período de funcionamento	4	€321.504	23%	1	4	4	
Aumento do n.º de circulações	2	€55.823	4%	2	2		

■ Financiamento total

■ N.º Entidades por tipo de medida

■ N.º de medidas

■ % do financiamento em ação de aumento da oferta

1,4 M€

financiamento em reforço da oferta

70%

destinado a prolongamento de percursos

O financiamento em ações de aumento de oferta totalizou (cerca) 1,4 milhões de euros (1,4% do investimento realizado) representando 45 ações (com os desdobramentos das 16 medidas registadas na componente financeira). Foram 8 as entidades (6 CIM e 2 Municípios) que executaram ações de aumento da oferta, 6 delas com ações dirigidas para o prolongamento de percursos existentes.

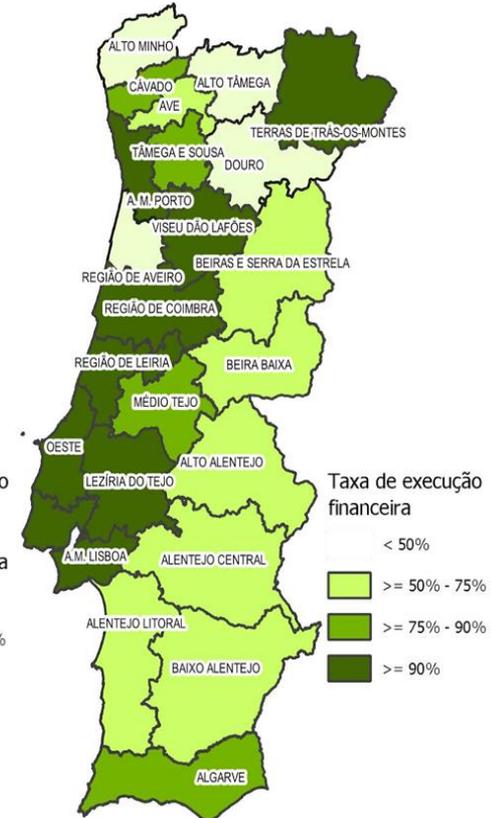
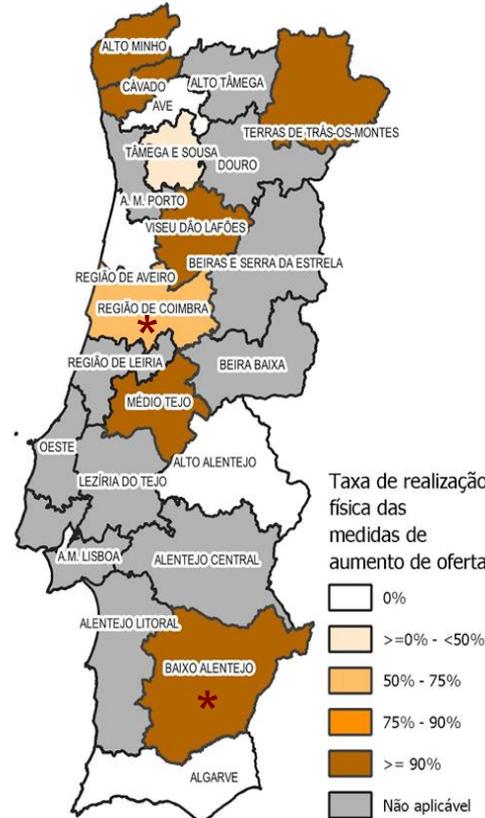
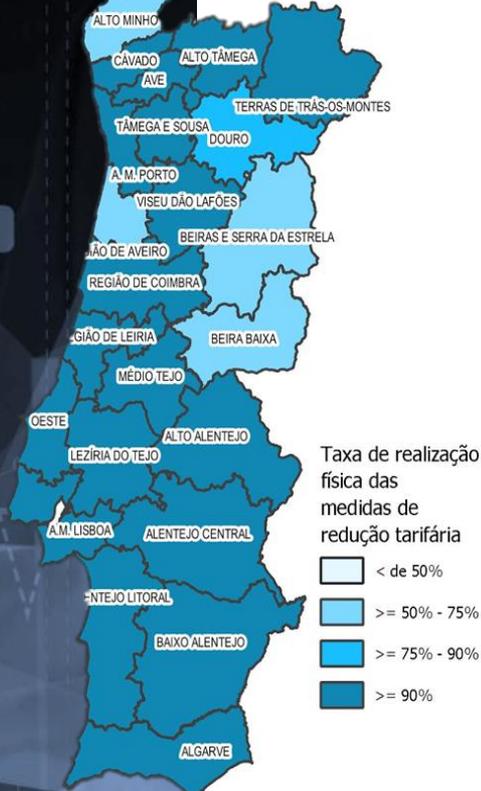
realização das medidas vs execução financeira



Os dois primeiros mapas representam a taxa de realização física das medidas por região e foi determinada pelo número de medidas executadas face ao total das medidas submetidas/previstas nos planos de dotação PART 2019.

Assinala-se que grande parte das 23 entidades implementaram a quase totalidade das medidas de redução tarifária, embora nem sempre acompanhado pela respetiva execução financeira.

De realçar que 6 das 8 entidades que executaram medidas de aumento da oferta, apresentam taxas de execução financeira globais acima dos 75%.



* As medidas de aumento de oferta nas CIM da Região de Coimبرا e do Baixo Alentejo, enquadram-se nos territórios dos Municípios de Coimبرا e Beja, respetivamente.

relatórios anuais de execução – considerações



1. Todas as entidades executaram medidas de redução tarifária numa parcela não inferior a 60% do financiamento executado, cumprindo deste modo a exigência do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro (criação do PART) no seu ponto 8.
2. Como se depreende pelos valores observados, a variação entre o submetido nos planos de dotação PART e o realizado em 2019 foi globalmente elevada, representando 88% do total de financiamento. Para tal contribuiu sobretudo a execução das medidas de redução tarifária, que representaram 98,6% do financiamento total realizado e cuja realização ascendeu aos 90% (100,8 milhões de euros). As medidas de reforço da oferta representaram cerca de 38% (1,4 milhões de euros) do financiamento total.
3. A reduzida incidência vs taxa de execução financeira das medidas de aumento da oferta, poderá ser parcialmente explicada pela limitação de tempo para preparação das ações, pelo grau de exigência técnica para o planeamento destas medidas, por condicionamentos à contratação dos novos serviços relacionados com a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho. De referir que das 12 entidades que previam executar medidas de reforço de oferta, apenas 8 concretizaram este tipo de medidas e destas, apenas 3 apresentaram taxas de execução para o universo destas medidas acima dos 45% (1,3 milhões de euros).
4. A tipologia de medidas de apoio à redução tarifária a todos os utilizadores representou 93% do financiamento destinado a estas medidas (92% do total do financiamento), totalizando 94 milhões de euros.
5. Onde a transformação dos sistemas tarifários foi mais significativa foi na AML e na AMP, pela concretização de um novo sistema tarifário que incluiu todos os modos, operadores e serviços de transporte público de cada território. Essa transformação permitiu uma simplificação e integração tarifária, com a expansão do zonamento do tarifário intermodal a todo o território das regiões metropolitanas, assegurando a adequada articulação intermodal entre todos os Operadores, modos e serviços.
6. De uma perspetiva genericamente monomodal, a simplificação dos sistemas tarifários ocorreu também em 5 CIM. Na CIM Tâmega e Sousa houve a criação de novos passes monomodais rodoviários e ferroviários (ver Anexo I) com valores entre os 20 € e 40 €. Nas CIM Alentejo Litoral, Algarve, Baixo Alentejo e Oeste, introduziram-se descontos aos passes existentes, de modo a proporcionar preços com tarifa máxima no valor de 40 € para a mobilidade dentro dos seus territórios.

relatórios anuais de execução – considerações

7.

Nas duas AM foi também reportado o esforço muito significativo que foi feito na adaptação dos sistemas de bilhética dos operadores e das entidades gestoras desses sistemas para acomodar o alargamento do zonamento a todo o território das duas regiões.

8.

O prolongamento de percursos representou 70% do financiamento das ações de aumento de oferta, com um investimento de quase 1 milhão de euros. Destes, o investimento mais representativo foi o da CIM Região de Coimbra que investiu cerca de 840 mil euros. O segundo investimento mais representativo em ações de reforço da oferta foi o da CIM Cávado, com cerca de 320 mil euros que visou a extensão do período de funcionamento dos serviços existentes.

9.

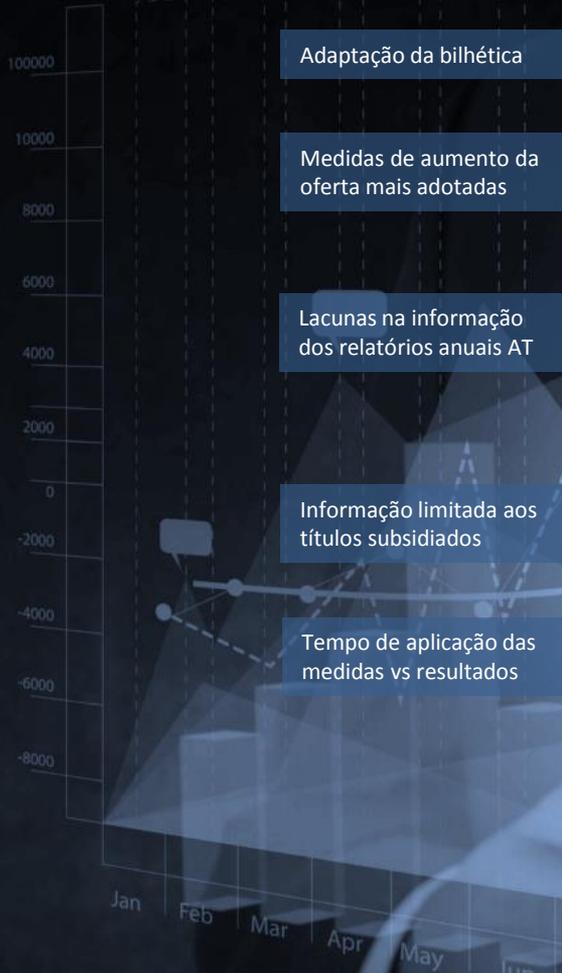
Na maioria dos relatórios anuais de execução não foi possível desencadear uma análise comparativa interanual consistente em relação aos principais indicadores, designadamente, às vendas e receitas dos títulos de transportes e passageiros transportados. Tendo em consideração que um dos aspetos relevantes da avaliação do impacto do PART consistia na análise da variação da procura no SPTP, houve a necessidade de reformular a lógica de avaliação em função da disponibilidade de dados (ver slides sobre a «evolução da procura no SPTP», no capítulo dos «Indicadores de Análise»).

10.

Acresce que a informação disponibilizada pelos operadores até à data de conclusão de grande parte dos relatórios anuais de execução, reportou-se apenas aos títulos subsidiados no âmbito do PART, ficando assim excluídos da análise os títulos de transporte que se mantiveram sem desconto, o que dificultou a quantificação de possíveis transferências de passageiros entre títulos e eventuais transferências modais.

11.

Outros aspetos a realçar dizem respeito à aplicação de algumas medidas, em determinadas regiões, pelo período de apenas 4 ou 5 meses, não proporcionando espaço temporal suficiente de adaptação da procura a essas mesmas medidas. Noutros casos, houve a concretização de reforços ou adaptações no desconto dos títulos de transportes, alguns meses após o início das primeiras medidas, que de certa forma impulsionaram aumentos na procura, mas não suficientemente sustentáveis no período temporal de aplicação.



A blue-tinted photograph of a train station platform. A train is blurred in the foreground, moving from left to right. Several people are standing on the platform, some looking towards the train. The scene is dimly lit, with light coming from the station's interior.

4.2 AVALIAR O IMPACTO

Atrair mais passageiros para o transporte público

avaliar os resultados e impacto face ao objetivo

Identificação dos objetivos a avaliar

ATRAIR MAIS PASSAGEIROS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO

Foco da avaliação

DETERMINAR O IMPACTO NOS PASSAGEIROS TRANSPORTADOS E VENDAS DOS TÍTULOS

Indicadores em análise

AUMENTO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS POR AM E CIM, EM 2019 E 2018
VARIACÃO INTERANUAL DAS VENDAS DE TÍTULOS DE TRANSPORTES, EM 2019 E 2018
AUMENTO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NOS SERVIÇOS SUBURBANOS DA CP E SERVIÇOS DE METROPOLITANO, EM 2019 E 2018
CONTAGENS DE PASSAGEIROS NA TRAVESSIA DA PONTE, OPERADOR FERTAGUS, EM 2019 E 2018
PRODUÇÃO DE SERVIÇO PREVISTO E SERVIÇO REAL NO OPERADOR FERTAGUS, EM 2019 E 2018
NÚMERO DE PASSES 4_18/SUB23 VENDIDOS E RESPECTIVA VARIACÃO INTERANUAL, EM 2019 E 2018
EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE RECLAMAÇÕES

Avaliação sumária da eficácia do PART neste(s) objetivo(s)

Apesar de não haver dados de variação interanual de procura para a globalidade das 23 entidades intermunicipais, a observação dos indicadores conhecidos nas 2 AM e 10 CIM permitem concluir que as medidas do PART de apoio à redução tarifária contribuíram para o aumento de passageiros transportados e vendas de títulos de transporte.

Constatou-se que nos sistemas em que a aposta recaiu sobre uma forte simplificação e integração tarifária, os efeitos do PART tiveram mais expressão no aumento interanual 2019/2018 de passageiros transportados e nas vendas dos títulos de transporte.

O modo ferroviário foi dos que mais beneficiou em termos de passageiros transportados em 2019 face ao período homólogo de 2018, não só para o caso da AML, com ganhos de passageiros na Fertagus superiores a 30% (contagens de Nov) e no Metro Sul do Tejo de 26% (dados anuais), mas também para os serviços suburbanos da CP (Portugal continental) com aumentos anuais de 23%. No modo rodoviário, esse aumento também foi verificado, designadamente pelo aumento das vendas de passes, tendo-se observado aumentos superiores a 10% em 11 entidades intermunicipais (2 AM e 9 CIM).

Há outros aspetos que concorrem para um maior ou menor estímulo da procura no transporte público, desde logo, o nível de oferta base sobre o qual se aplicam as medidas de redução tarifária, a complexidade dos sistemas de transportes e a forma de organização das próprias instituições, a robustez da informação disponível para o planeamento das medidas, com a determinação de níveis de desconto adequados ao perfil da procura. Estes aspetos e outros, que não foram analisados no âmbito deste relatório, podem refletir efeitos diversos das mesmas medidas em territórios e contextos distintos.

Pela análise das reclamações dos utilizadores de transporte público, verificou-se um aumento do número de reclamações nas categorias de «títulos de transporte, excesso de lotação, máquinas de venda de títulos e baixa frequência do transporte», admitindo-se que possa ter sido por efeito do PART pela pressão da oferta em alguns operadores.



evolução da procura - preâmbulo

Nos relatórios anuais de execução das AT, as lacunas e as diferentes tipologias adotadas para o reporte da informação sobre a variação interanual da procura de serviços de transporte público, dificultaram uma comparação direta deste indicador e centram-se sobretudo nos seguintes aspetos:

1. Por vezes referem-se à variação das vendas de títulos para um universo de dados nem sempre representativo de todos os títulos e operadores de uma determinada região e, em muitas situações, abrangem somente os títulos subsidiados pelo PART, não permitindo aferir eventuais transferências de utilizadores entre títulos.
2. Noutros casos, a informação recai sobre os passageiros transportados cujos dados são calculados pelos operadores, e não extraídos dos sistemas de bilhética, nem sempre representando com fiabilidade suficiente a realidade dos números.
3. Para as 21 CIM, os dados referem-se essencialmente ao modo rodoviário, revelando grandes lacunas de dados em relação ao operador CP.

Assim, adotou-se um modelo (slide 45) em que se classificou as entidades consoante o grau de aumento da procura e o grau de robustez dos indicadores existentes.

Com base na informação disponível, e apesar das lacunas e das diferentes tipologias adotadas para o reporte da informação conforme referido, foi possível representar graficamente (slide 46 e 47) a evolução da procura vs o financiamento e as medidas executadas (anexo I). Algumas observações prévias sobre os dados analisados:

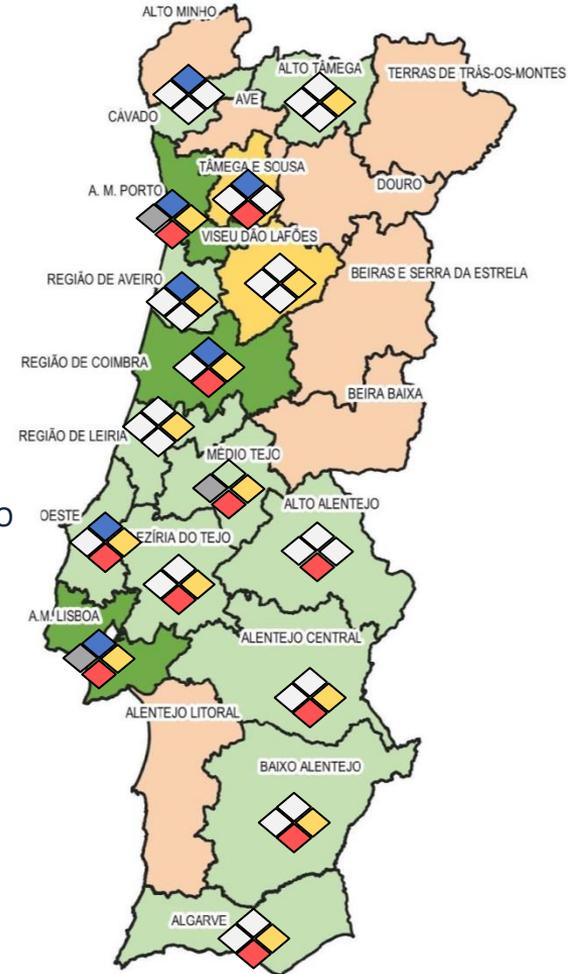
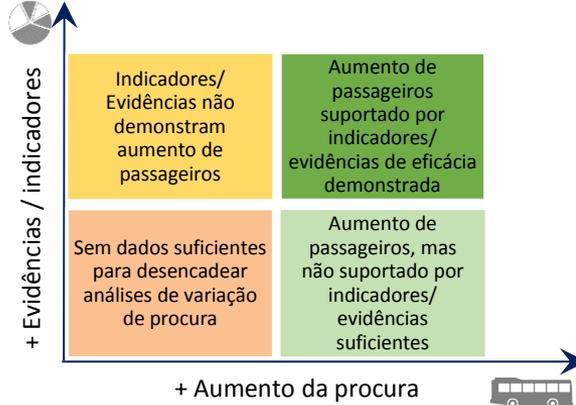
1. Os dados de vendas ou de passageiros transportados referem-se às 2 AM e a 10 CIM, embora em 5 destas CIM os dados reproduzidos traduzam apenas os sistemas urbanos municipais, não permitindo conhecer a realidade global da mobilidade dos passageiros dessas regiões.
2. Apenas 4 das 12 entidades com os indicadores mencionados acima, dispõem de informação sobre os títulos ocasionais e 3 delas referem ter evidências sobre transferências de passageiros dos títulos ocasionais para os passes, com diferencial positivo.
3. As análises de correlação entre o tipo de medidas, financiamento e aumento de passageiros, representam algumas fragilidades pelas razões já mencionadas sobre as lacunas de informação existentes, para além de outros aspetos, tais como os diferentes períodos temporais dos dados e as diversas abrangências territoriais que caracterizam as medidas adotadas.

evolução da procura no SPTP

TIPOLOGIA DE EVIDÊNCIAS / INDICADORES



MATRIZ DE AVALIAÇÃO POR CIM/AM DO AUMENTO DA PROCURA vs EVIDÊNCIAS/INDICADORES



As lacunas e as diferentes tipologias adotadas para o reporte da informação sobre a variação interanual da procura de serviços de transporte público dificultaram uma comparação direta desta variação da procura (tabela do slide seguinte e tabela síntese no anexo II).

Assim, o modelo adotado classifica as AM e CIM em função de dois eixos: um primeiro, referente ao grau de aumento da procura; um segundo, relativo ao grau de evidências/indicadores disponibilizados.

Para cada AM e CIM é ainda disponibilizado um ícone representativo da tipologia de evidências, assinalando se as mesmas se reportam a aumentos de passageiros e/ou aumentos de títulos e, paralelamente, se se referem inequivocamente ao modo rodoviário ou a outros modos de transporte público.

Com o objetivo de se poder avaliar a variação interanual da procura e as possíveis correlações com o financiamento vs medidas adotadas, sistematizam-se nos slides seguintes as análises aos referidos indicadores para as 2 AM e o universo de 10 CIM, onde se considerou possível o tratamento da informação, mesmo contendo as fragilidades referidas.

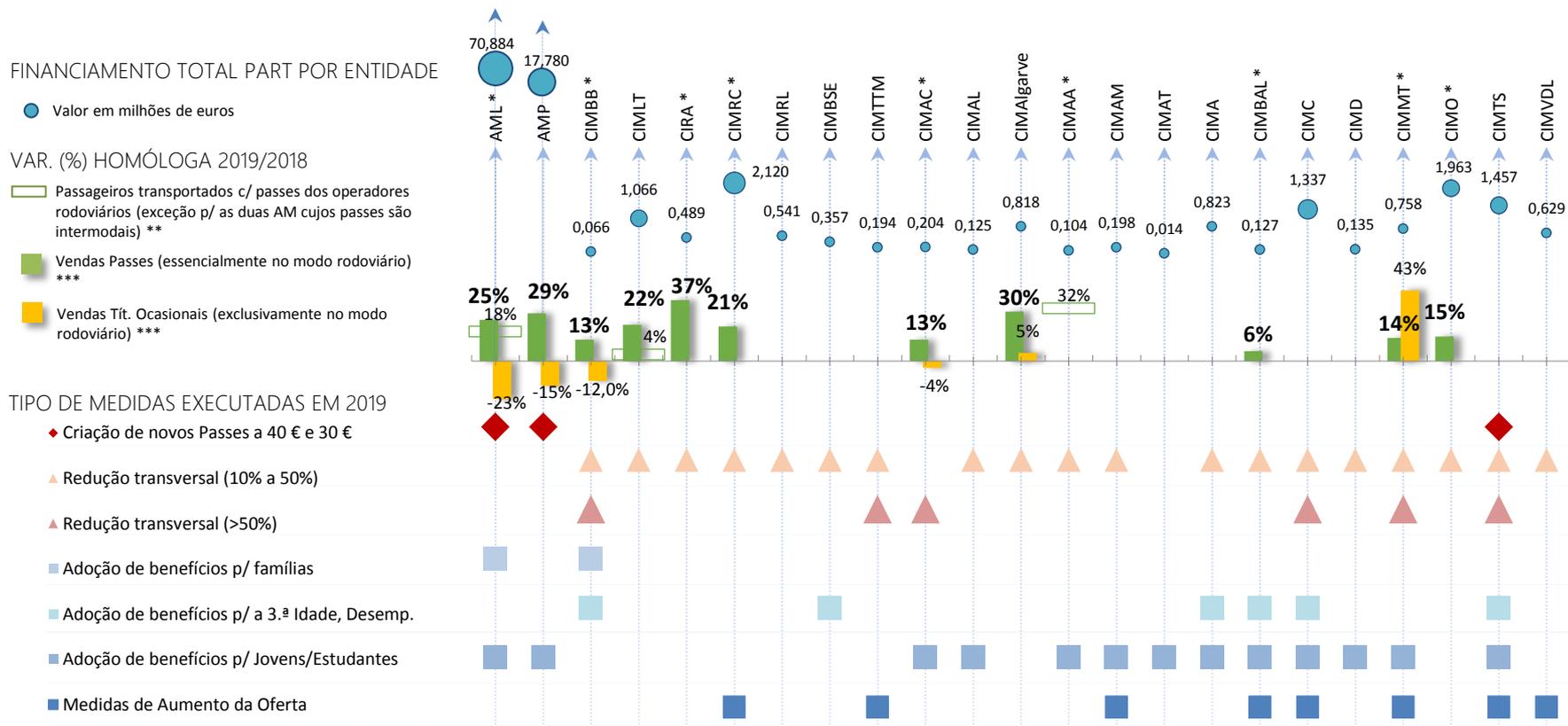
informação sobre procura por AM e CIM

CIM / AM	DESCRIÇÃO SUMÁRIA DOS DADOS DISPONÍVEIS	MODO DE TRANSPORTE	INDICADOR UTILIZADO* (PT) (V)	PERÍODO MÁXIMO DE ANÁLISE TEMPORAL
AM Lisboa	Os passageiros transportados incluem os passageiros de todos os modos de transportes da AML e, os dados relativos às vendas dos títulos ocasionais, referem-se aos passageiros transportados e não às vendas.	Intermodal	PT	Anual
AM Porto	As vendas de passes incluem os passes de todos os modos de transportes da AMP.	Intermodal	V	Abr. a Dez.
CIM Alentejo Central**	As vendas de passes rodoviários referem-se aos transportes urbanos de Évora (+21%) e passes estudantes (ensino secundário) da CIM (-3%); as vendas dos títulos ocasionais referem-se apenas aos transportes urbanos Évora (-4%).	Rodoviário	V	Set. a Dez.
CIM Algarve	As vendas de passes referem-se aos transportes interurbanos dos 2 operadores rodoviários da CIM e aos transportes urbanos de Lagos e Faro; as vendas de títulos ocasionais referem-se aos transportes urbanos de Lagos.		V	Mai. a Dez.
CIM Alto Alentejo***	Os passageiros transportados referem-se à AT do Mun de Portalegre e os dados comparativos de 2018 são uma estimativa feita pelo IMT com base nos dados disponibilizados pela AT do Mun de Portalegre referentes a 2019.		PT	Mai. a Dez.
CIM Baixo Alentejo	As vendas de passes rodoviários referem-se transportes urbanos e municipais do Mun de Beja.		V	Jun. a Dez.
CIM Beira Baixa	As vendas de passes referem-se aos 2 operadores rodoviários da CIM, incluindo passes urbanos de Castelo Branco. As vendas dos títulos ocasionais abrangem apenas um operador rodoviário da CIM.		V	Mai. a Dez.
CIM Lezíria do Tejo	Os passageiros transportados e as vendas de passes referem-se aos 2 operadores rodoviários, incluindo os passes urbanos de Santarém.		PT e V	Abr. a Dez.
CIM Região de Aveiro	As vendas de passes rodoviários referem-se à AT do Mun de Aveiro, sendo o aumento estimado da CIRA de 2,5%.		V	Mai. a Dez.
CIM Região de Coimbra	As vendas referem-se aos passes urbanos da AT Mun de Coimbra e a parte dos passes da CIMRC (só existem dados comparativos 2018 e 2019 em relação a 7 títulos num total de 23 passes identificados pela CIM).		V	Mai. a Dez.
CIM Oeste	As vendas abrangem os passes rodoviários municipais, intermunicipal e inter-regionais de 2 operadores rodoviários (Rodoviária do Oeste e Barraqueiro).		V	Abr. a Dez.
CIM Médio Tejo	As vendas abrangem os passes da CIM, incluindo passes CP cujos aumentos rondaram os 40%, e os transportes urbanos de Tomar. As vendas dos títulos ocasionais referem-se ao transporte a pedido municipal e intermunicipal.	Rodoviário e Ferroviário	V	Mai. a Dez.

* PT – passageiros transportados e V – quantidades vendidas de passes e títulos ocasionais

Nos transportes rodoviários (assinaturas de linha), os valores disponíveis em 2019 consideraram apenas os utilizadores inscritos no PART, uma vez que a CIM não dispõe dos restantes dados que não foram fornecidos pela Rodoviária. Razão pela qual se optou por não utilizar estes valores | * Os dados da CIM relativos aos passes linha da Rodoviária do Alentejo para 2019 foram apenas preenchidos com informação anexa às faturas do Operador. O Operador não disponibilizou à CIM mais informação apesar de solicitada. Na informação agregada por título há muitas lacunas de informação. Por essas razões optou-se por não utilizar os dados referente aos passes da CIM.

evolução da procura no TPP vs financiamento e medidas executadas



* Ver informação na tabela no slide 46 para cada uma das entidades assinaladas.

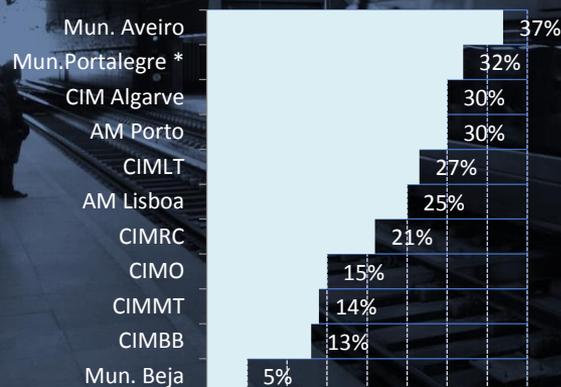
** O período temporal da análise foi anual.

*** O período temporal de análise é variável de entidade para entidade e corresponde na maioria dos casos ao n.º de meses de implementação das medidas do PART.

evolução da procura no TPP vs financiamento e medidas executadas



AUMENTO MÉDIO DE VENDAS (MAI A DEZ 2019/2018)



* Os dados referem-se a passageiros transportados

Nota: não inclui a CIM Alentejo Central – período temporal dos dados de vendas é de Set a Dez.

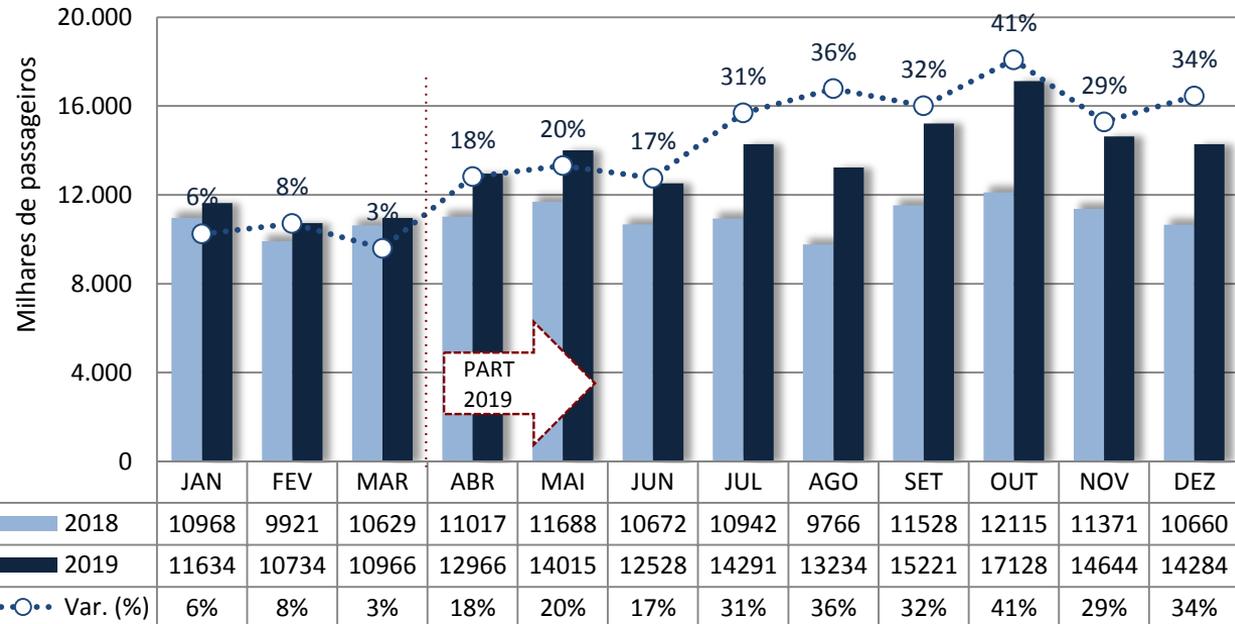
1. Da análise aos dados disponíveis para as 2 AM e 10 CIM, foi possível determinar algumas correlações entre o tipo de medidas adotadas vs aumento de passageiros e/ou aumento das vendas de títulos.
2. Destaca-se a AML, com um investimento de 70,9 milhões de euros (70 % do financiamento total), onde foi possível desencadear a simplificação e integração tarifária a todo o território da região, que se refletiu no aumento de passageiros transportados, alcançando nalguns operadores ganhos de procura superiores a 50%.
3. No caso da AMP, onde a aposta também incidiu na simplificação e integração tarifária a todo o território da região, embora com um montante de financiamento bastante inferior ao da AML, num valor de cerca de 17,8 milhões de euros (17% do financiamento total), registaram-se aumentos nas vendas dos passes intermodais na ordem dos 29%. Quer na AMP, quer na AML, o aumento das vendas de passes ou passageiros com passe originou perdas nas vendas de títulos ocasionais.
4. Para as 3 CIM (Algarve, Baixo Alentejo (Mun Beja) e Oeste) com dados de procura disponíveis, do universo de 5 CIM que também implementaram medidas de simplificação dos sistemas tarifários (anexo I), designadamente o estabelecimento da tarifa máxima no valor de 40 € para a mobilidade dentro dos seus territórios, registam-se evidências de aumentos nas vendas de títulos, com valor médio de 17%, ao mesmo tempo que os montantes financeiros gastos variam entre 127 mil euros e 1,9 milhões de euros.
5. As 3 CIM (Beira Baixa, Alentejo Central e Médio Tejo) com dados de procura disponíveis, do universo de 6 CIM que aplicaram descontos tarifários transversais acima de 50%, as evidências permitem concluir que houve aumentos de vendas na ordem dos 13% em média.
6. Para o caso das 3 CIM (Região de Coimbra, Baixo Alentejo (Mun Beja) e Médio Tejo) com dados de procura disponíveis, do universo de 8 CIM que implementaram ações de reforço da oferta, verifica-se que houve aumentos nas vendas de títulos na ordem dos 14% em média.
7. Para se estabelecer eventuais correlações entre a variação da procura e o financiamento executado, procurando perceber designadamente, o grau de resposta da procura à implementação de medidas de redução tarifária e de reforço da oferta, seria necessário desencadear análises de contexto aos sistemas de transporte público existentes, reunir um conhecimento mais aprofundado sobre o tipo de procura e dispor de um conjunto de dados mais robusto de variáveis socioeconómicas.

passageiros transportados nos serviços suburbanos CP

+23% VARIÇÃO ANUAL DOS PASSAGEIROS

+30M PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Passageiros transportados em 2019 e 2018 e variação homóloga 2019/2018 (N.º DE PASSAGEIROS EM MILHARES)



A partir do mês de abril de 2019, após a introdução do PART, a variação interanual 2019/2018 dos passageiros transportados pelas empresas do setor ferroviário assume valores de aumento de passageiros acima do registado no 1.º trimestre do ano, em relação ao período homólogo do ano anterior.

passageiros transportados nos serviços de metropolitano

+10% VARIÇÃO ANUAL DOS PASSAGEIROS TOTAIS

+26% METRO SUL DO TEJO

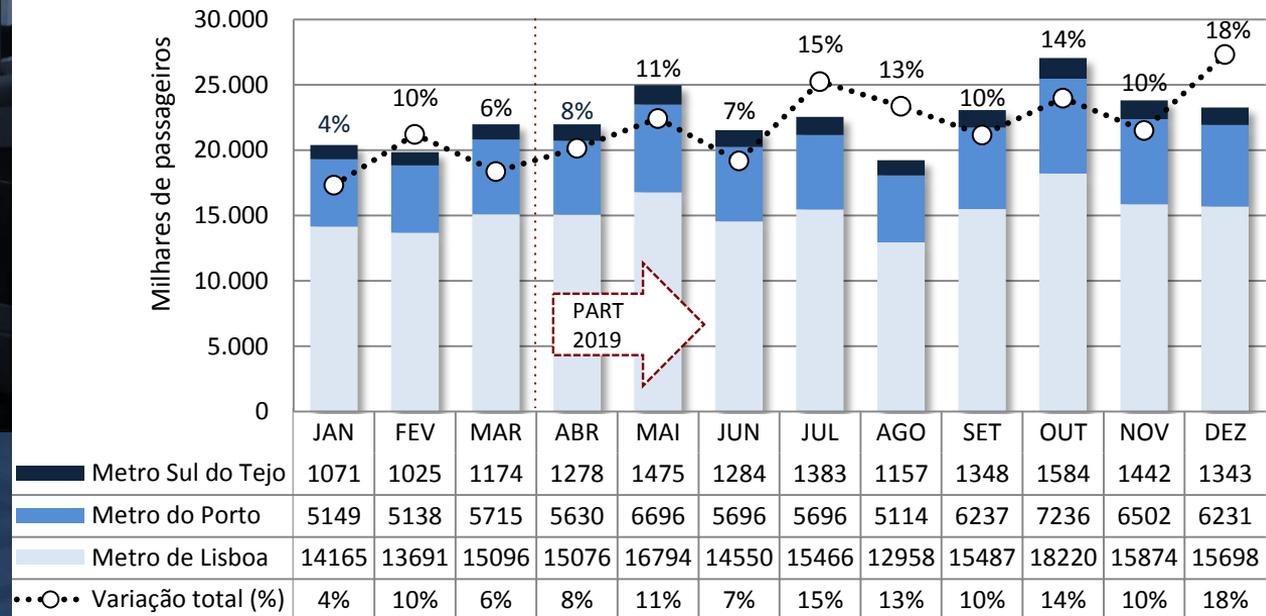
+13% METRO DO PORTO

+8% METRO DE LISBOA

+25,5M PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

A partir do mês de maio de 2019, um mês após o início do PART, verifica-se que a variação interanual 2019/2018 dos passageiros transportados nos serviços de metropolitano assume um crescimento mais acentuado do que o observado até abril de 2019, em relação ao período homólogo do ano anterior.

Passageiros transportados em 2019 e variação homóloga 2019/2018 (N.º DE PASSAGEIROS EM MILHARES)



Fonte: INE

caso do operador Fertagus: produção de serviço real

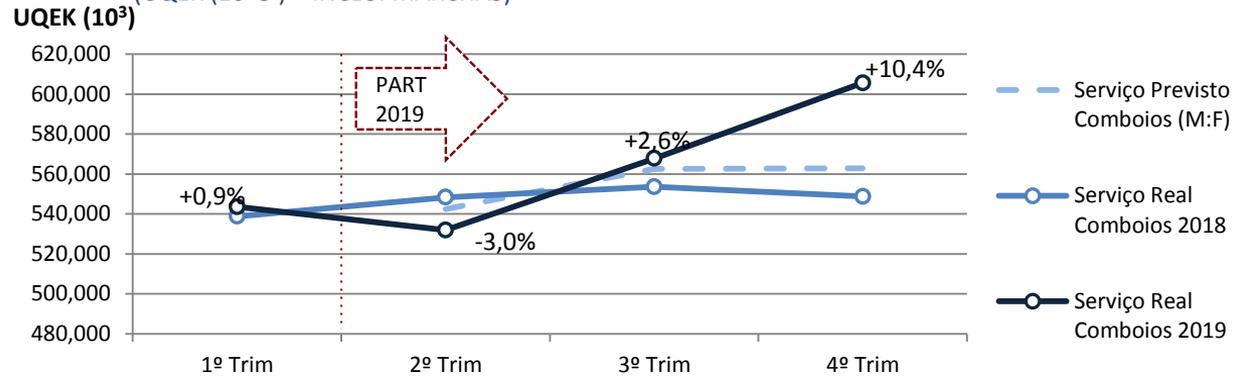
A variação da produção de serviço real, por parte do operador Fertagus, entre 2018 e 2019, não foi constante ao longo do período de financiamento do PART, tendo-se verificado um aumento significativo sobretudo no segundo semestre.

No primeiro trimestre de 2019, os valores de produção de serviço real situaram-se 0,9% acima dos registados nos meses homólogos de 2018, mas no segundo trimestre observou-se um recuo de 3,0% face ao período homólogo.

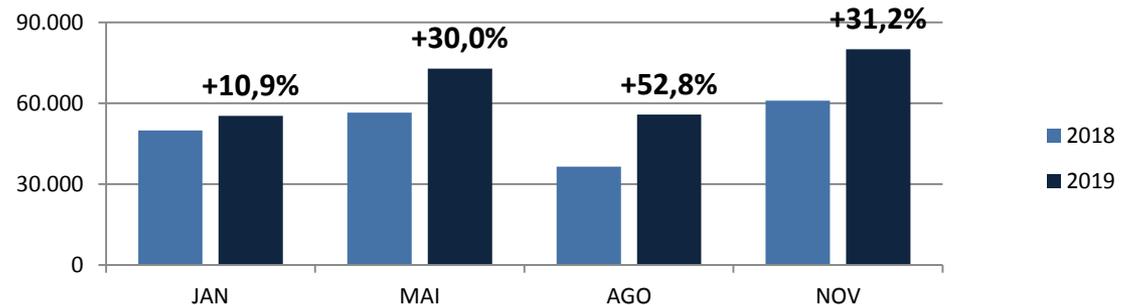
O terceiro trimestre (+2,6%) e principalmente o quarto trimestre (+10,4%), inverteram o decréscimo verificado no segundo trimestre, evidenciando um aumento da produção de serviço real que corresponde, sobretudo, ao reforço da oferta registado a partir de 16 de setembro de 2019, com a introdução de duas novas circulações, uma no sentido Norte/Sul e outra no sentido Sul/Norte.

A variação interanual (2019/2018) do número de passageiros, contabilizado através de contagens efetuadas na travessia da Ponte 25 de Abril, num dia útil, registou o valor de 10,9% em janeiro, subindo acentuadamente nas contagens realizadas nos meses após a introdução do PART, situando-se em 30,0% em maio, 52,8% em agosto e 31,2% em novembro.

Indicador de Produção: serviço previsto e serviço real de comboios, em 2018 e 2019
(UQEK (10*3) – INCLUI MARCHAS)



Contagens de passageiros na travessia da ponte, em 2018 e 2019
(Nº DE PASSAGEIROS NO DIA DA CONTAGEM)



Fonte: Fertagus

vendas de títulos 4_18 e sub_23 2AM + 21CIM

+29% VARIÇÃO ANUAL
DAS VENDAS

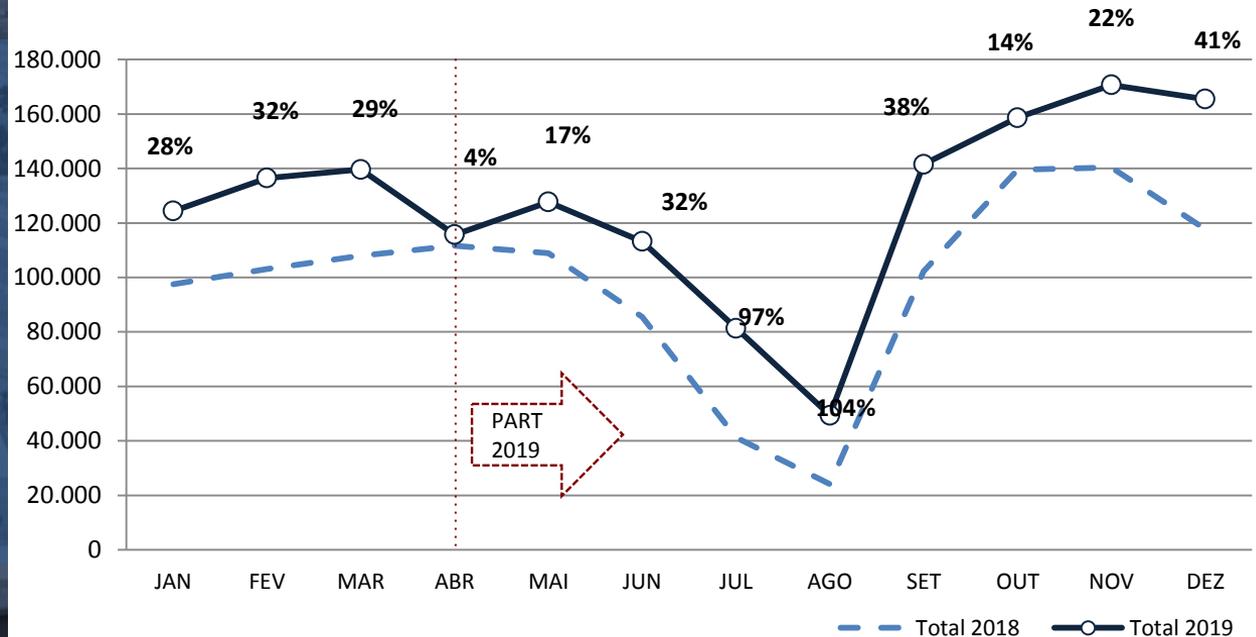
+350mil Títulos
vendidos

Desde o início do ano de 2019, as vendas dos títulos 4_18/sub23, vinham a registar aumentos na ordem dos 30% em relação a 2018. O facto de em setembro de 2018, os passes 4_18/sub23 terem sido alargados a todos os estudantes do ensino obrigatório até aos 18 anos, inclusive, eliminando a condição de recurso associada aos rendimentos para este título, explica o crescimento verificado.

Apesar disso, estima-se que a entrada de mais beneficiários para os títulos 4_18/sub23 tenha sido impulsionada por efeito do PART, sendo disso exemplo os aumentos de vendas verificados nos meses de férias escolares – julho e agosto de 2019 face a 2018 – na ordem dos 100%.

O ano de 2019 terminou com uma prestação nas vendas acima da que foi registada no 1.º trimestre do ano, confirmando uma tendência crescente destes títulos relativamente ao período homólogo de 2018.

Número de passes vendidos em 2019 e 2018 e respetiva variação interanual (N.º e %)



Fonte: IMT (com base nos dados enviados à data pelos operadores)

compensações de títulos 4_18 e sub_23 2AM + 21CIM

-4% VARIAÇÃO ANUAL
DAS COMPENSAÇÕES

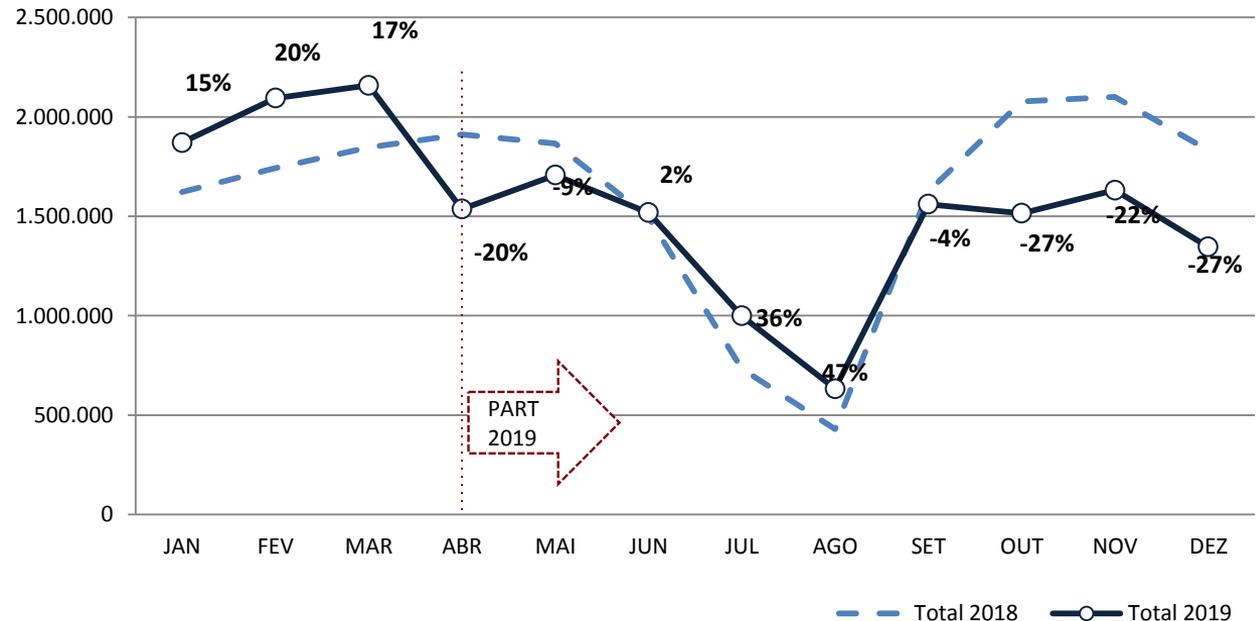
-710mil€ EM
COMPENSAÇÕES

A partir do mês de abril de 2019, apesar de algumas oscilações na variação com o período homólogo de 2018, verifica-se uma tendência de decréscimo nas compensações, explicada pela redução tarifária nos títulos em referência.

No período de férias escolares de 2019, houve um aumento nas compensações em relação ao período homólogo do ano anterior, em resultado da entrada de mais beneficiários dos títulos 4_18/sub23 nesse mesmo período, que mais do que duplicou em relação ao período homólogo de 2018.

A partir de setembro de 2019, as compensações voltaram a decrescer em relação ao período homólogo de 2018, na medida em que o diferencial positivo do volume de vendas 2019/2018 não compensou a redução de preços.

Compensações (Euros) dos Passes 4_18 E Sub_23 em 2019 e 2018 e respetiva variação interanual (EUROS, %)



Fonte: IMT (com base nos dados enviados à data pelos operadores)

evolução do número de reclamações

2018

2019

1651	Títulos de transporte	2207
1603	Incumprimento do horário do transporte	1532
1454	Cancelamento do serviço	1311
623	Condições de transporte e questões técnicas	479
452	Excesso de lotação de veículos	528
434	Máquinas de venda de títulos / compras on-line e multibanco / validadores / outros	622
199	Pagamentos	105
188	Baixa Frequência do transporte	253

Nota: Dados das reclamações recebidas, nos termos da legislação em vigor, pela AMT, por descritivo do motivo secundário, para as principais categorias suscetíveis de poderem ter sido afetadas pelo PART | Abrangência Nacional. Estes dados têm em consideração a totalidade do ano civil e não unicamente o período em que ocorreram as ações do PART.

Fonte: AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

A análise da evolução do número de reclamações recebidas sobre o sistema de transportes públicos constitui um indicador relevante para aferir o impacto do PART sobre a qualidade do transporte público, aspeto que, não sendo um dos objetivos diretamente assumidos pelo programa de redução tarifária, assume uma estreita proximidade com o objetivo de promover a atratividade do transporte público.

Verificou-se assim que, nas categorias suscetíveis de poderem ter sido afetadas pelas ações financiadas pelo PART, ocorreu uma diminuição do número de reclamações em quatro categorias (incumprimento de horários, cancelamento de serviços, condições de transporte e pagamentos) e um aumento do número de reclamações em idêntico número de categorias (títulos de transporte, excesso de lotação, máquinas de venda de títulos e baixa frequência do transporte).

An aerial, monochromatic blue-tinted photograph of an urban area. A large, multi-story building with a flat roof is the central focus. To its left, a wide road with multiple lanes and a median runs diagonally. Below the building, there is a parking lot with several cars parked. The overall scene is a dense urban environment with various structures and greenery.

4.3 AVALIAR O IMPACTO

Objetivo: Promover a Coesão Territorial

avaliar os resultados e impacto face ao objetivo

Identificação dos objetivos a avaliar

PROMOVER A COESÃO TERRITORIAL

Foco da avaliação

AUMENTO DA EQUIDADE TERRITORIAL NO ACESSO AO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS
AUMENTO DA REDE DO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICOS

Indicadores em análise

VARIAÇÃO DOS PREÇOS DOS PASSES INTERMODAIS
AUMENTO DA EXTENSÃO DA REDE EM KM
VARIAÇÃO DA ASSUNÇÃO DE COMPETÊNCIAS POR PARTE DAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE
N.º DE ACORDOS INTERADMINISTRATIVOS ENTRE CIM, ENTRE CIM/AM, ENTRE ESTADO/AM E ENTRE ESTADO/CIM

Avaliação sumária da eficácia do PART neste objetivo

A análise da redução e simplificação tarifária financiada pelo PART nas duas AM e nas CIM do Oeste e Algarve, através da representação cartográfica dos custos das deslocações pendulares para Lisboa, Porto, e para os concelhos sede destas CIM (Caldas da Rainha e Faro), evidencia, simultaneamente, uma redução transversal dos custos de transporte e uma simplificação tarifária geradora de uma maior equidade territorial.

Os valores desta redução tarifária foram mais elevados nas deslocações pendulares a partir dos concelhos mais periféricos, que anteriormente apresentavam custos mais elevados para a realização das deslocações pendulares e que passaram a beneficiar da introdução de uma tarifa plana intermunicipal. Nestes casos verificou-se frequentemente uma poupança igual ou superior a 70€ mensais, por pessoa, para a população que efetua deslocações pendulares para os concelhos sede das AM e CIM.

No seu cômputo geral, as ações de aumento da oferta proporcionaram um incremento da extensão da rede de transportes públicos em 2419 km, verificado maioritariamente em CIM do interior.

O envolvimento das AT enquanto entidades responsáveis pela definição e implementação das ações do PART deverá ser assumido como tendo contribuído para um claro reforço da assunção e/ou delegação de competências por parte destas entidades instituídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. Este fenómeno verificou-se sobretudo em 6 CIM (Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Alentejo Central, Douro, Ave e Alto Minho) nas quais a quase totalidade dos municípios procedeu à delegação das suas competências na CIM.

Por sua vez, o reforço da dinâmica inter-regional na execução do financiamento do PART encontra-se evidenciado no estabelecimento do complexo quadro de acordos interadministrativos que envolveu 20 das 23 CIM/AM.

diferencial de preços dos passes | AML

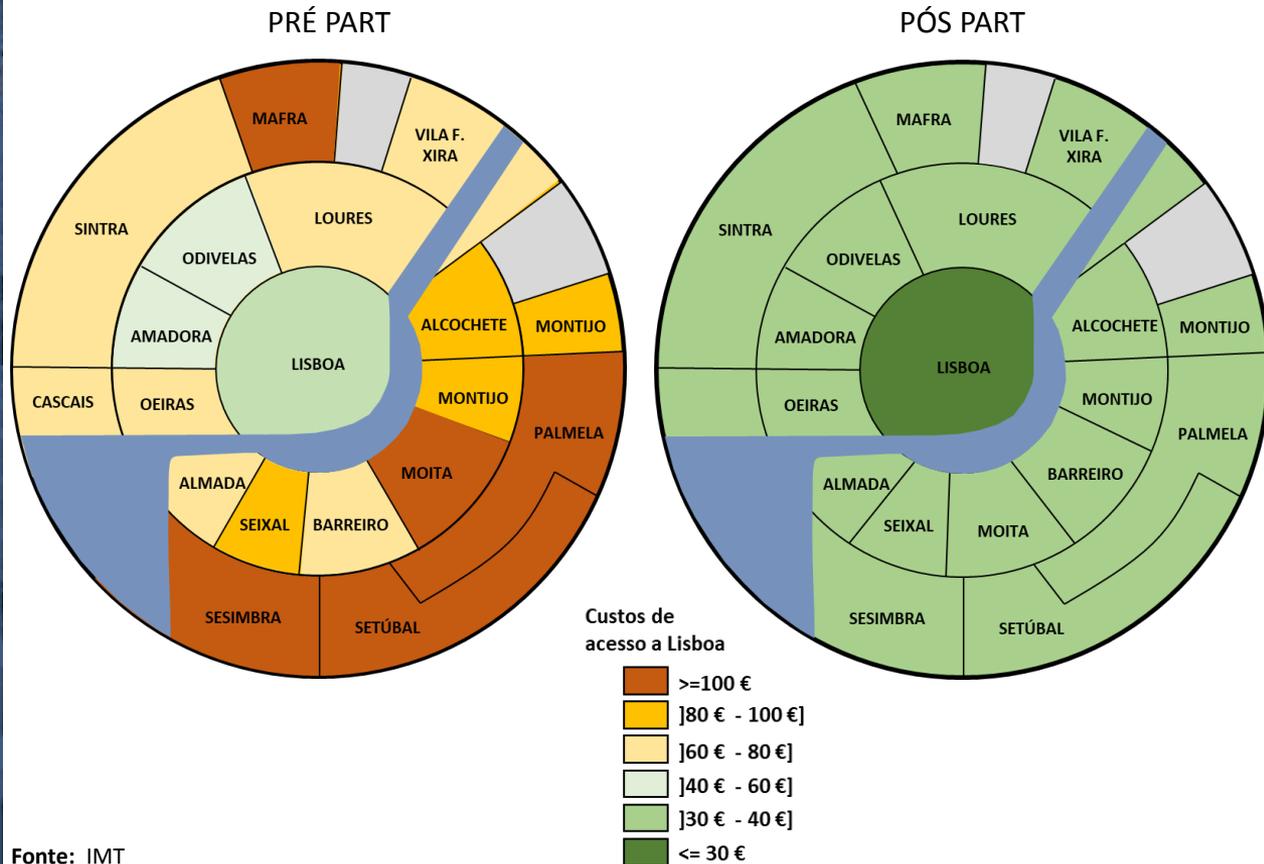
Efetou-se uma análise gráfica do diferencial Pré-PART e Pós-PART, para um total de 4 das 7 entidades que procederam a uma redução transversal dos preços – AML, AMP, CIM do Oeste e CIM do Algarve (ficando de fora as CIM do Tâmega e Sousa, Alentejo Litoral e Baixo Alentejo).

AML

Esta comparação da situação Pré-PART e Pós-PART através de mapas de custos dos passes intermodais (ou solução combinada rodoviária/metro ou ferroviária/metro com custo mais reduzido) que permitiam a deslocação das sedes dos concelhos da AML para Lisboa, permite observar a simultânea redução transversal dos custos de transporte e simplificação tarifária, na AML.

No período Pré-PART, em cinco dos municípios da AML (Maфра, Moita, Sesimbra, Setúbal e Palmela), os utentes dos transportes públicos tinham um custo superior a 100€ nas deslocações para Lisboa. No mesmo período, em três dos municípios com fronteira direta com Lisboa (Alcochete, Montijo e Seixal) os custos de deslocação para a capital situavam-se entre 80€ e 100€.

A redução e simplificação tarifária promovida pela AML e financiada pelo PART, introduziu uma maior equidade nos custos do transporte público, introduzindo uma tarifa plana de 40€ para a aquisição de passes intermodais intermunicipais e 30€ para a aquisição de passes intermodais municipais. Nos casos de Maфра, Moita, Sesimbra, Setúbal e Palmela, esta nova tarifa representa uma poupança igual ou superior a 70€ mensais, por pessoa, para a população que efetua deslocações pendulares para a capital.



Fonte: IMT

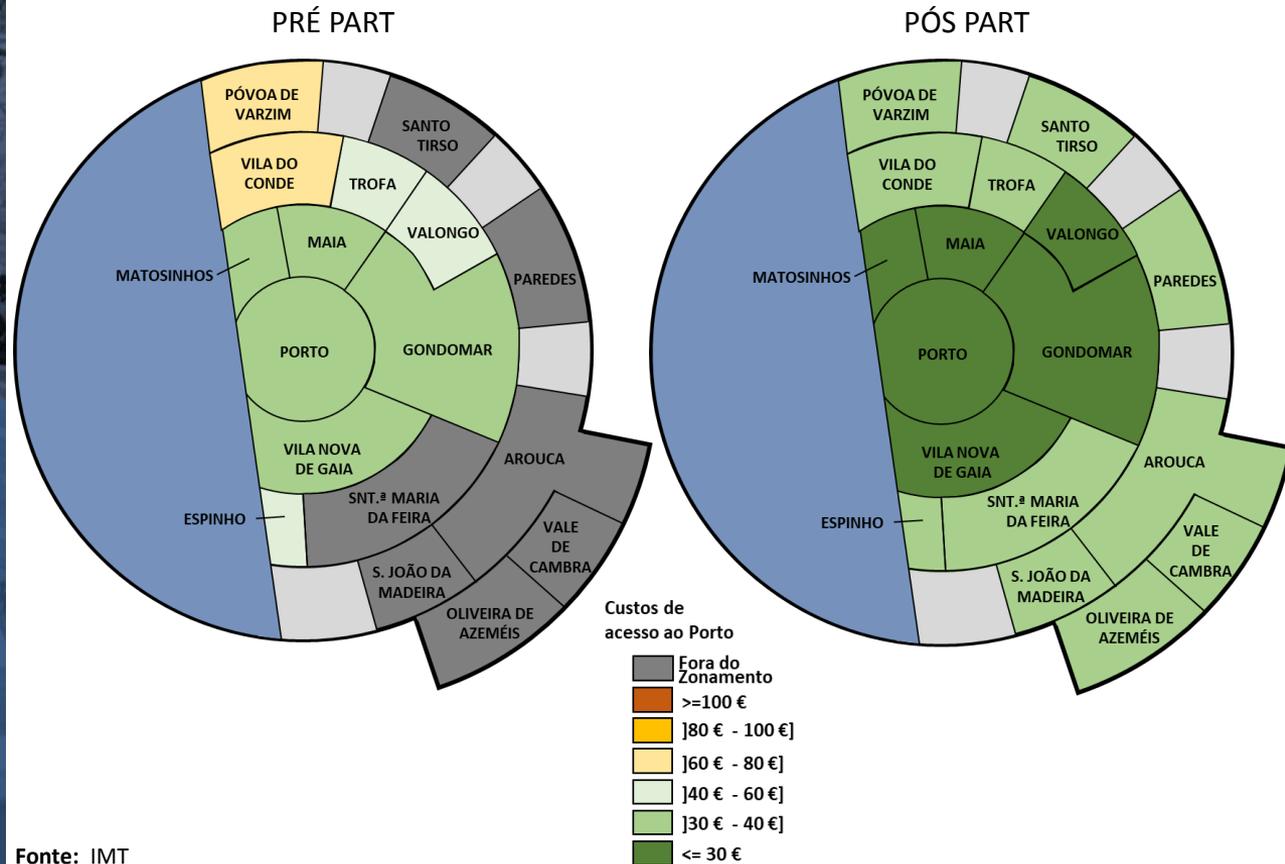
diferencial de preços dos passes | AMP



AMP

Nesta região a comparação da situação Pré-PART e Pós-PART através de mapas de custos dos passes intermodais (ou solução combinada rodoviária/metro ou ferroviária/metro com custo mais reduzido) para acesso ao Porto, evidencia um aumento significativo da inclusão territorial.

Enquanto na situação anterior ao PART é possível divisar um conjunto de sete municípios que não se encontrava abrangido pelo zonamento do Andante, e o acesso ao município do Porto por um custo igual ou inferior a 40€ se encontrava limitado aos municípios de Matosinhos, Maia, Gondomar, Vila Nova de Gaia e ao próprio Porto, no quadro mais recente o acesso por esse valor é possível a partir de todos os municípios da AMP.



Fonte: IMT

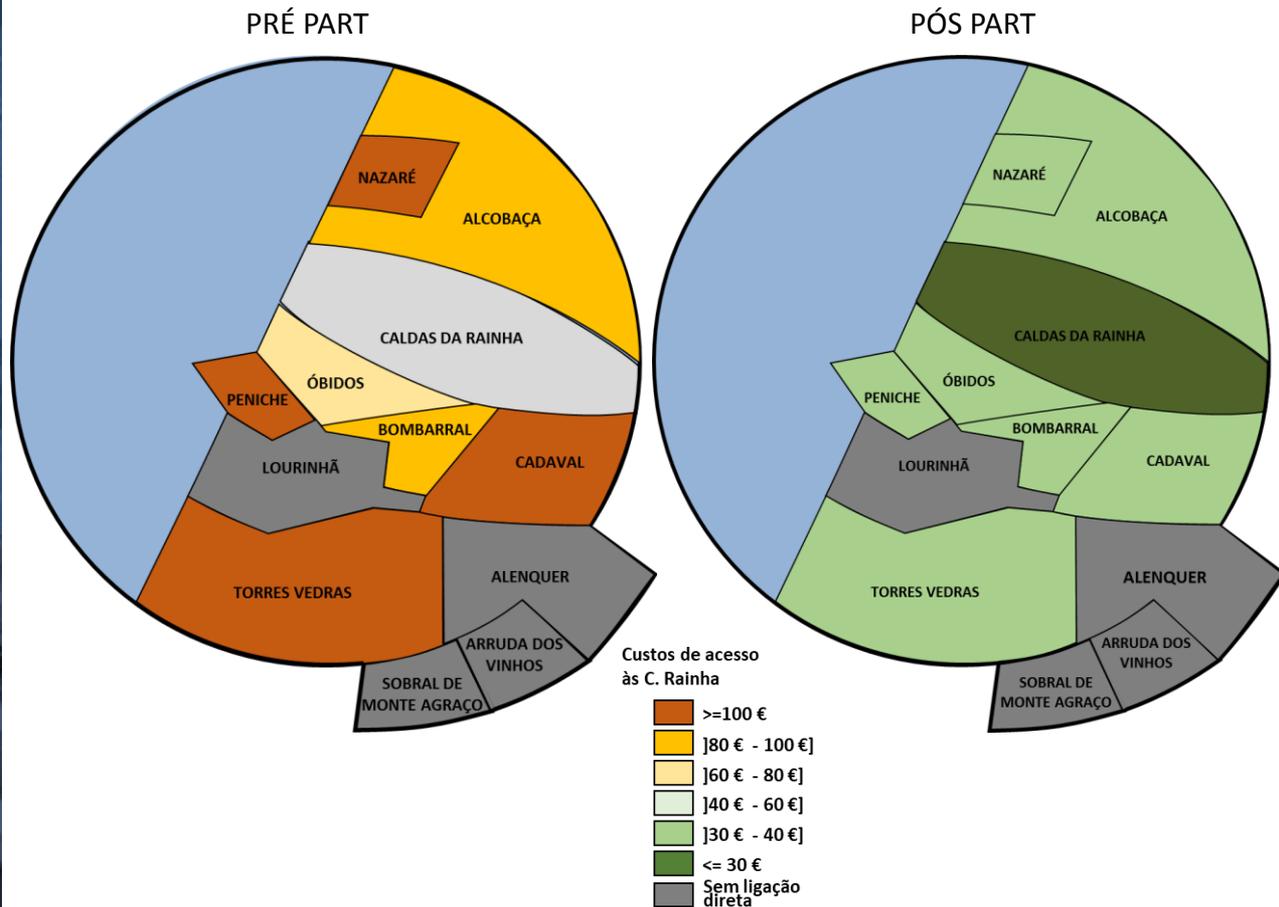
diferencial de preços dos passes | CIM OESTE

CIM Oeste

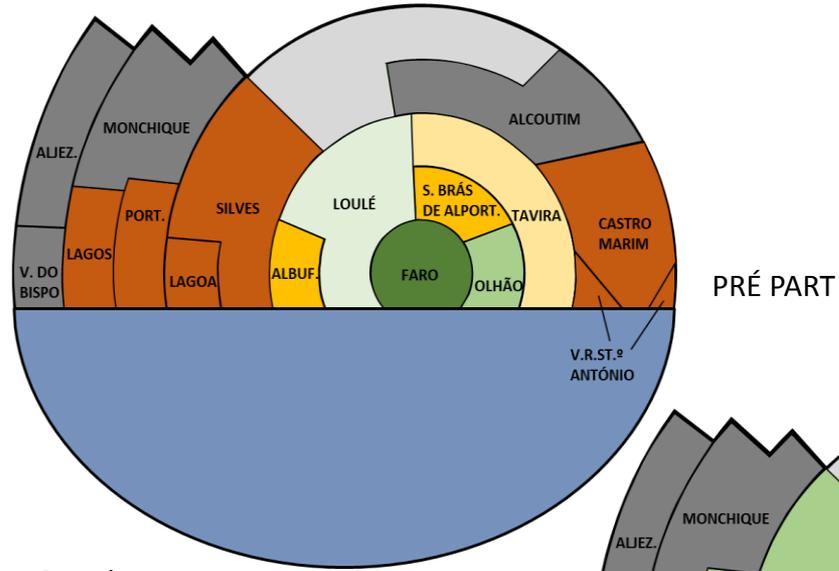
A análise da variação dos preços das tarifas Pré-PART e Pós-PART na CIM Oeste, constitui um exemplo da evolução do quadro tarifário na periferia de uma área metropolitana.

Verifica-se assim, neste caso, que a diminuição tarifária financiada pelo PART veio permitir, por um lado, homogeneizar e reduzir os custos de acesso ao concelho sede da CIM (Caldas da Rainha), tornando possível esse acesso generalizado por valores mensais inferiores a 40€ quando anteriormente em nenhum município essa deslocação era possível por um custo inferior a 60€.

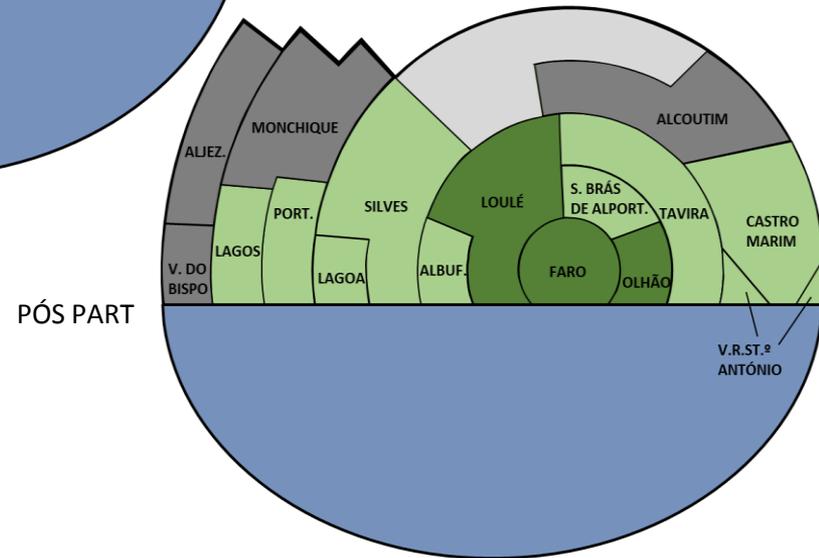
Por outro lado, assistiu-se igualmente à redução das tarifas para deslocações inter-regionais, com descontos de 30% sobre o PVP para ligações com origem e destino Oeste/AML, Oeste/CIM Região de Leiria, Oeste/CIM Lezíria do Tejo, e 40% para ligações com origem e destino Oeste/CIM Médio Tejo.



diferencial de preços dos passes | CIM Algarve



Custos de acesso a Faro



CIM Algarve

Nesta região, a observação da comparação dos custos dos passes intermodais (ou solução combinada rodoviária/ferroviária com custo mais reduzido) para acesso a Faro, nos períodos Pré-PART e Pós-PART é consentânea com a situação verificada nos casos anteriores.

Assistiu-se assim a uma redução tarifária que permite que a totalidade dos concelhos com ligação direta a Faro possa aceder ao concelho sede desta CIM por valores iguais ou inferiores 40€, sendo de registar que, anteriormente, em cinco desses concelhos seria necessário dispendir valores superiores a 100€ para efetuar a mesma deslocação.

À semelhança de outras CIM não se assistiu a uma alteração dos concelhos sem ligação direta ao concelho sede da CIM, não tendo assim sido detetado um aumento de oferta que reforce a coesão territorial dos concelhos mais periféricos.

Fonte: IMT

aumento da oferta de transportes públicos

As ações de aumento da oferta foram adotadas em menos de um terço das 23 entidades (CIM + AM), sendo de evidenciar o facto de este tipo de ações ter sido adotado por um maior número de CIM do interior (5) do que do litoral (2).

No cômputo global, proporcionaram um aumento da extensão da rede de transportes públicos em 2419 km.

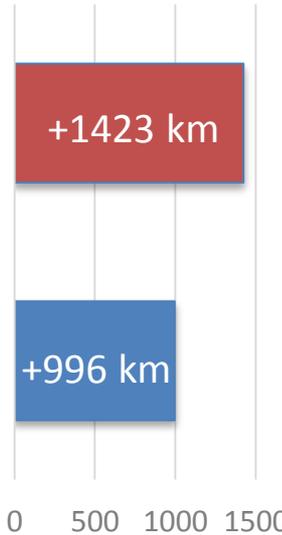
As ações destinadas a serviços de transporte público flexível, apesar de concentradas em apenas duas ações, permitiram um aumento de 1423 km da rede. Por sua vez, no caso das ações destinadas ao prolongamento de serviços regulares, que se distribuíram pelo território de seis CIM, o aumento da rede cifrou-se em 996 km.

A tipologia de ações com mais representatividade referem-se às «Novas circulações» e ao «Aumento do n.º de lugares/veic.» e repartem-se da seguinte forma:

ENTIDADE	NOVAS CIRCULAÇÕES	AUMENTO DO N.º DE LUGARES/VEÍCULO
CIMAM	-	-
CIMC	-	-
Mun. Beja	79	-
CIMTS	24	-
CIMMT	304	-
Mun. Coimbra	1.652	316
CIMVDL	22	Sim, mas sem quantificação
CIMTTM	24	-
TOTAL	2.105	316

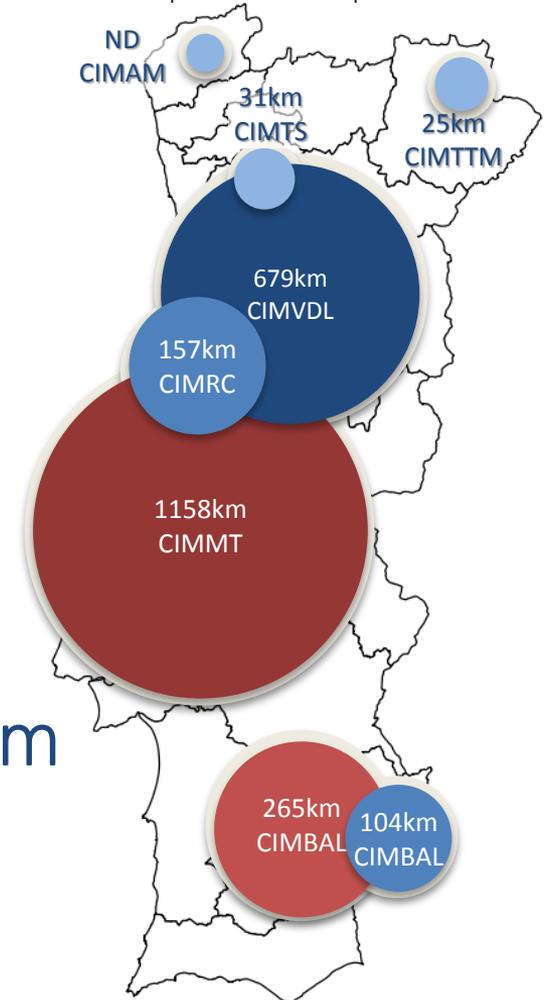
ND – não disponível

Serviços TPF



Prolongamento de serviços regulares

+2419 km



impacto na assunção de competências

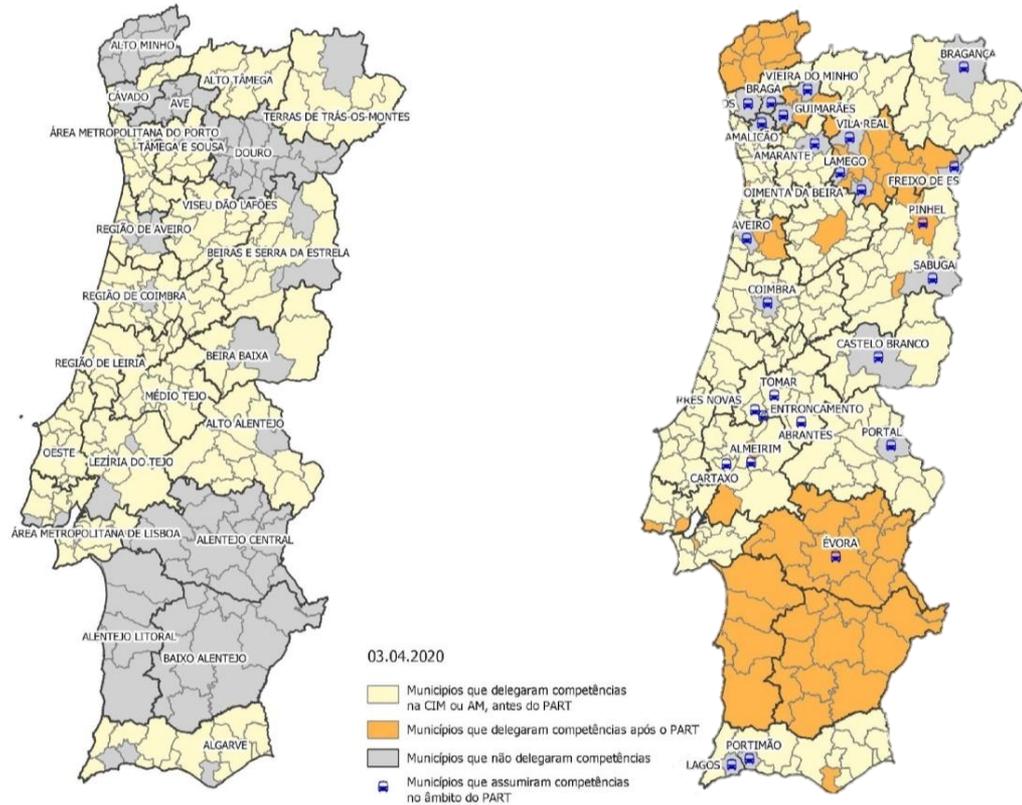
A comparação da situação antes do PART e após o primeiro ano de execução deste programa, permite observar o claro reforço da assunção e/ou delegação de competências por parte das AT instituídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

Este fenómeno verificou-se sobretudo em 6 CIM (Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Alentejo Central, Douro, Ave e Alto Minho) nas quais a quase totalidade dos municípios procedeu à delegação das suas competências na CIM.

No mapa pós-PART, verifica-se que a totalidade dos municípios que não delegaram competências nas CIM correspondem a municípios que assumiram competências de AT*, no âmbito deste programa de financiamento, traduzindo assim uma efetiva presença ativa das AT em todo o território nacional.

Desta forma, avalia-se que o PART terá contribuído para que se concluisse a arquitetura de autoridades de transportes que vinha a ser gradualmente implementada desde a Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

* Alguns municípios que já haviam delegado ou delegaram competências assumiram parte dessas competências – designadamente as relacionadas com os transportes urbanos.

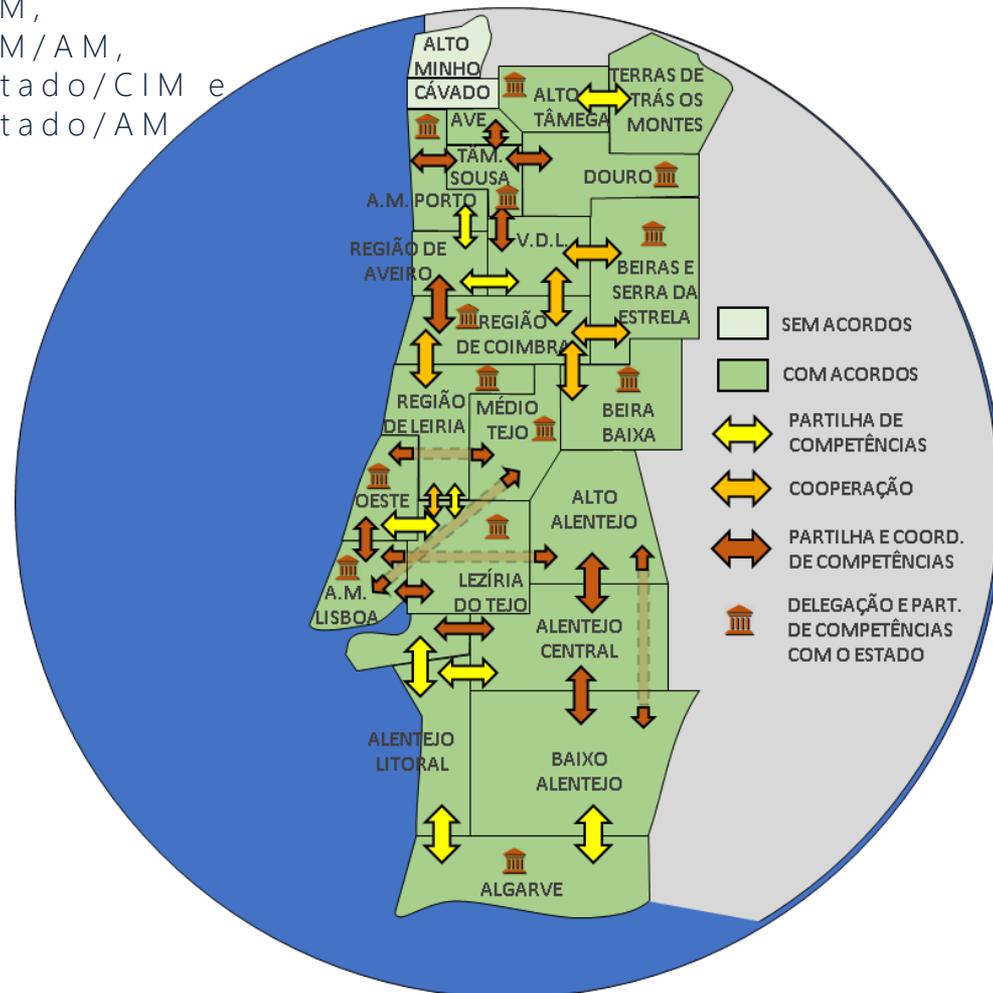


Nota: Na CIM Alto Minho a delegação de competências dos Mun na CIM já estava em vigor no final de 2018.

acordos interadministrativos
entre CIM,
entre CIM/AM,
entre Estado/CIM e
entre Estado/AM

A necessidade de assegurar a aplicabilidade do PART a serviços inter-regionais ou ao modo ferroviário pesado, no qual a autoridade de transportes competente é o Estado, conduziu à necessidade de estabelecimento de um complexo quadro de acordos interadministrativos, representado na figura*, que envolveu 20 das 23 CIM/AM.

Registe-se que a importância desta dinâmica inter-regional na execução do financiamento do PART foi reconhecida no relatório anual de execução por parte de ambas as áreas metropolitanas, das quatro CIM limítrofes à AML (Oeste, Lezíria do Tejo, Alentejo Central e Alentejo Litoral) e ainda pela CIM da Região de Leiria que referiu os passes inter-regionais com a CIM Oeste e CIM Médio Tejo.



* Encontram-se representados os acordos já publicados. Os relatórios anuais de execução referiam ainda os seguintes acordos interadministrativos que aguardam publicação: CIM AC/CIM LT; CIM LT/CIM MT; CIM MT/CIM RL; OESTE CIM/CIM RL

4.4 AVALIAR O IMPACTO

Combater as Externalidades
Negativas associadas à mobilidade

avaliar os resultados e impacto face ao objetivo

Identificação dos objetivos a avaliar

COMBATER AS EXTERNALIDADES NEGATIVAS ASSOCIADAS À MOBILIDADE

Foco da avaliação

AVALIAÇÃO DOS EFEITOS DAS MEDIDAS DO PART NO TRÁFEGO, QUALIDADE DO AR E EMISSÕES DE CO₂

Indicadores em análise

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO ANUAL (TMDA) NA RNA, ENTRE 2008 E 2019
EVOLUÇÃO DO TMDA NOS PRINCIPAIS EIXOS DE VIAGENS PENDULARES DA AMP E AML, ENTRE 2013 E 2019
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO TRIMESTRAL (TMDT) DE VEÍCULOS LIGEIOS - AML | CIM-ALGARVE (COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 A 2019)
VARIACÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL DE TMDT EM SUBLANÇOS SELECIONADOS DA RNA DA AML E AMP
TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO TRIMESTRAL (TMDT) TOTAL – AMP | CIM-OESTE (COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 A 2019)
EMISSÕES DE NO₂ NAS ESTAÇÕES URBANAS DE TRÁFEGO
POUPANÇA DE EMISSÕES DE GEE

Avaliação sumária da eficácia do PART neste(s) objetivo(s)

Na AML e AMP registou-se uma diminuição dos valores reais de TMDA em 2019 face aos valores expectáveis, tendo em conta a evolução dos últimos anos (2,6% na AML e 2% na AMP). As vias selecionadas correspondem aos principais eixos de deslocações pendulares, onde os efeitos do PART se espera possam ocorrer. Em ambas as regiões, existem fortes indícios de uma eventual transferência modal, beneficiando o transporte público.

Na AML o abrandamento iniciou-se junto a Lisboa no 2º e 3º trimestres, estendendo-se também à periferia. No 3º trimestre destaca-se a diminuição ou estagnação de TMDT em 59% dos sublanços analisados. O abrandamento do crescimento do tráfego é mais notório nos corredores com transporte público ferroviário pesado (A2-Ponte 25 de Abril, A5, IC19).

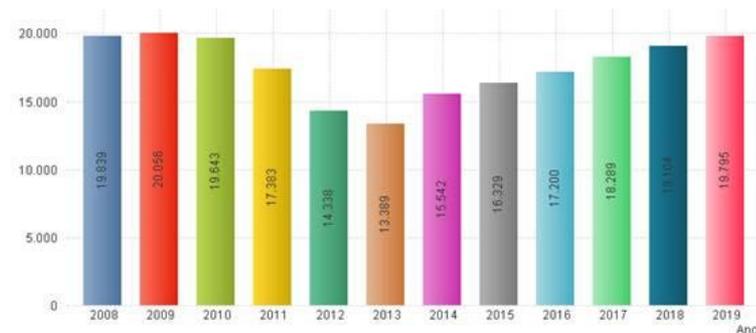
Na AMP a evolução foi semelhante, apesar de ter havido um reforço do abrandamento no 4º trimestre, o que não sucedeu na AML. No 4º trimestre, registou-se uma diminuição ou estagnação de TMDT em 40% dos sublanços analisados. O abrandamento de tráfego também foi mais evidente nos eixos com serviço de comboio ou metropolitano próximos da cidade do Porto (A29, A1, A20 e A4).

Na AML, a variação obtida de concentrações de NO₂ no período relativo ao 2º semestre de 2019, comparativamente com o mesmo período de 2018, indica que após a implementação do PART (2º semestre de 2019) se observa uma redução de 29% face ao período homólogo de 2018.

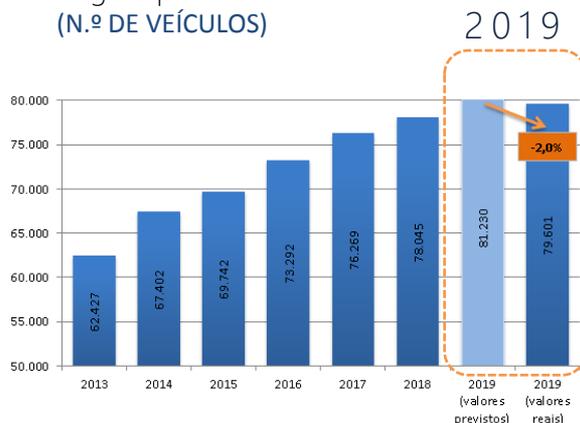
O valor de emissões de CO_{2e} poupadas em resultado de mais utilizadores de TPP, durante os 9 meses de vigência do PART, em 2019, foi de cerca de 154 mil toneladas de CO_{2e} (determinadas a partir de um modelo de cálculo aplicada à AML, AMP e mais 9 CIM).

tráfego rodoviário na rede nacional de autoestradas (RNA) (CONTEXTO EVOLUTIVO DO TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO ANUAL)

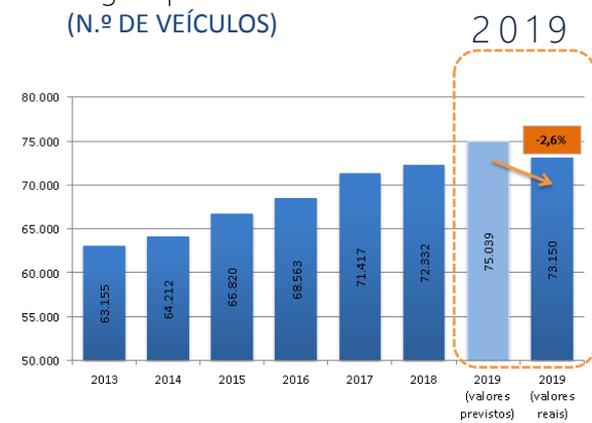
Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA), na Rede Nacional de Autoestradas (RNA), entre 2008 e 2019 (N.º DE VEÍCULOS)



Evolução do TMDA nos principais eixos de viagens pendulares da AMP (N.º DE VEÍCULOS)



Evolução do TMDA nos principais eixos de viagens pendulares da AML (N.º DE VEÍCULOS)



Entre 2011 e 2013 houve um decréscimo acentuado do tráfego na RNA, em virtude da crise económica e, posteriormente, da introdução de cobrança de portagens nas concessões SCUT.

Entre 2014 e 2019 verificou-se um crescimento gradual do tráfego, tendo-se voltado a atingir, em 2018, os níveis registados no período de 2008 a 2010.

AVALIAÇÃO DO IMPACTO DO PART:

Para avaliar a evolução do TMDA nas regiões metropolitanas - onde se registaram aumentos de passageiros no transporte público coletivo - foram selecionadas, para análise, os principais eixos rodoviários dessas regiões utilizadas nas deslocações pendulares.

AML – contabilizado o TMDA da A1, A2, A5, A8, A12 e IC19

AMP – contabilizado o TMDA da A1, A3, A4, A20 e A28

Tendo como base os valores de TMDA entre 2013 e 2018, foi calculado o TMDA previsto para 2019 e feita a comparação com os valores reais registados em 2019.

Este exercício permitiu observar que, tanto na AML como na AMP, verificou-se um abrandamento do crescimento do TMDA registado entre 2013 e 2018. Esta inversão da tendência traduziu-se numa diminuição dos valores reais de TMDA, face aos valores expectáveis em função da evolução dos anos anteriores, que se cifrou em 2% na AMP e 2,6% na AML.

tráfego rodoviário de veículos ligeiros - AML

(COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 a 2019)

diminuição TMDT
2.º e 3.º trim 2019/2018

↓ nos corredores servidos por transporte ferroviário pesado, e.g. na Ponte 25 de Abril e troços do IC19

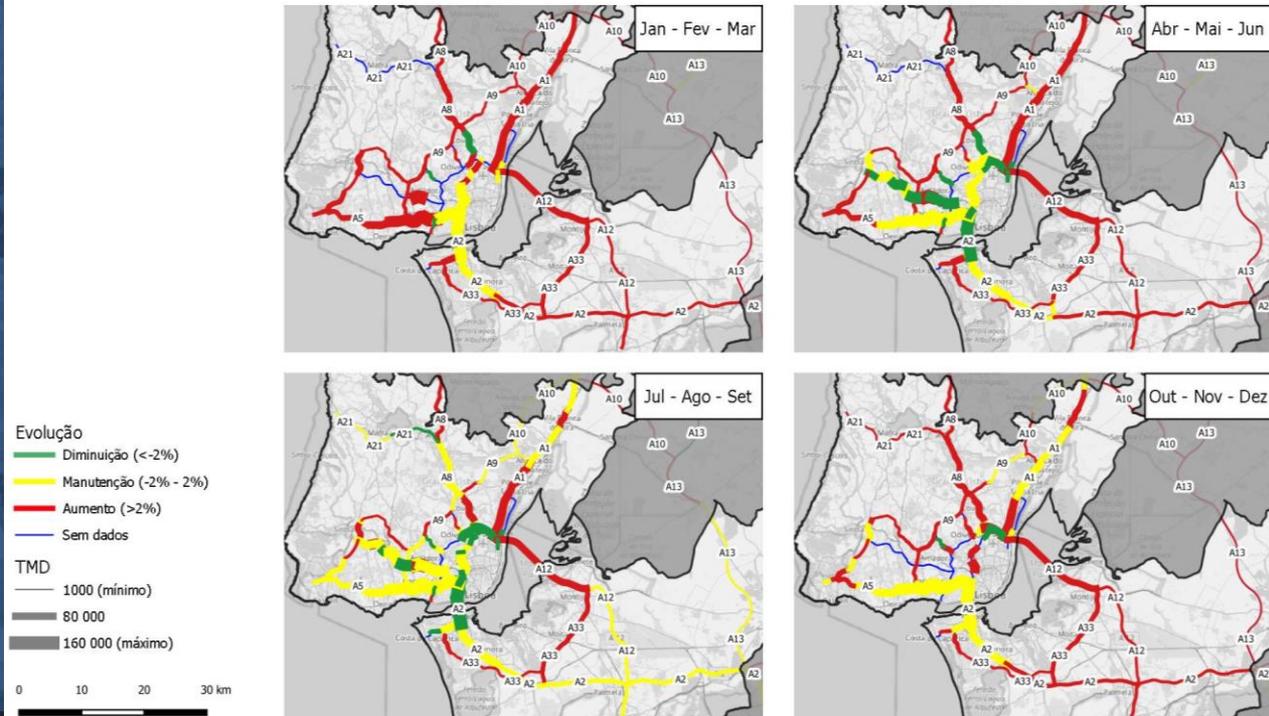
Efetou-se uma análise cartográfica do tráfego médio diário trimestral, para 4 das 7 entidades que procederam a uma redução transversal dos preços – AML, AMP, CIM do Oeste e CIM do Algarve (ficando de fora as CIM do Tâmega e Sousa, Alentejo Litoral e Baixo Alentejo).

A comparação entre os primeiros trimestres revela um aumento generalizado de tráfego médio diário trimestral (TMDT) de veículos ligeiros. De referir o abrandamento registado na Ponte 25 de Abril.

A comparação homóloga do segundo trimestre já denota uma alteração no padrão evolutivo. A ponte 25 de Abril e alguns troços do IC19 e do Eixo Norte-Sul registaram uma diminuição de tráfego. O PART, na AML, entrou em vigor em Abril de 2019.

No terceiro trimestre, a tendência de abrandamento expande-se para áreas periféricas da AML, destacando-se a A21, A8, A2 e A12, o que poderá ser consequência da introdução do Passe Navegante Metropolitano. O abrandamento ou diminuição de tráfego deu-se principalmente nos corredores com transporte ferroviário pesado (Ponte 25 de Abril, A5, IC19, ENS e A1/IC2).

O quarto trimestre não confirmou totalmente esta tendência. No entanto registou-se a manutenção de TMDT em vários eixos principais com ligação ferroviária a Lisboa, como a A5, A1 e A2.



Fonte: IMT

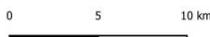
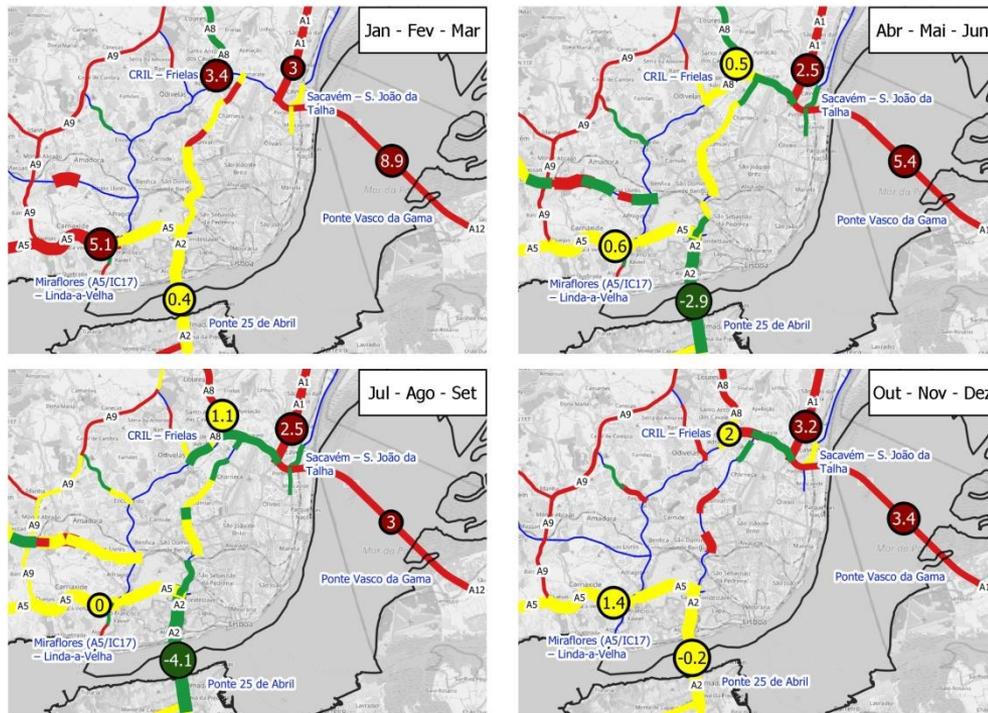
tráfego rodoviário de veículos ligeiros - AML

(COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL ENTRE 2018 E 2019 COM VARIAÇÃO PERCENTUAL EM SUBLANÇOS SELECIONADOS)

-2,9% -4,1% Tráfego na Ponte 25 de Abril
 2.º trim. 3.º trim.

Nas principais entradas de Lisboa, para o período homólogo do terceiro trimestre, houve uma tendência consistente de abrandamento do aumento do tráfego (A5, A8 e Ponte Vasco da Gama) e nalguns casos de diminuição, como na Ponte 25 de Abril, com menos 4,1% de tráfego.

O quarto trimestre não confirmou esta tendência. No entanto, salienta-se que a Ponte 25 de Abril e os sublanços CRIL-Frielas (A8) e Miraflores (A5/IC17) Linda-a-Velha (A5) registaram a manutenção dos valores homólogos de Tráfego médio diário trimestral (TMDT).



Fonte: IMT

tráfego rodoviário total – AMP

(COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 a 2019)

diminuição TMDT
3.º e 4.º trim 2019/2018

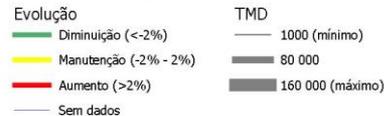
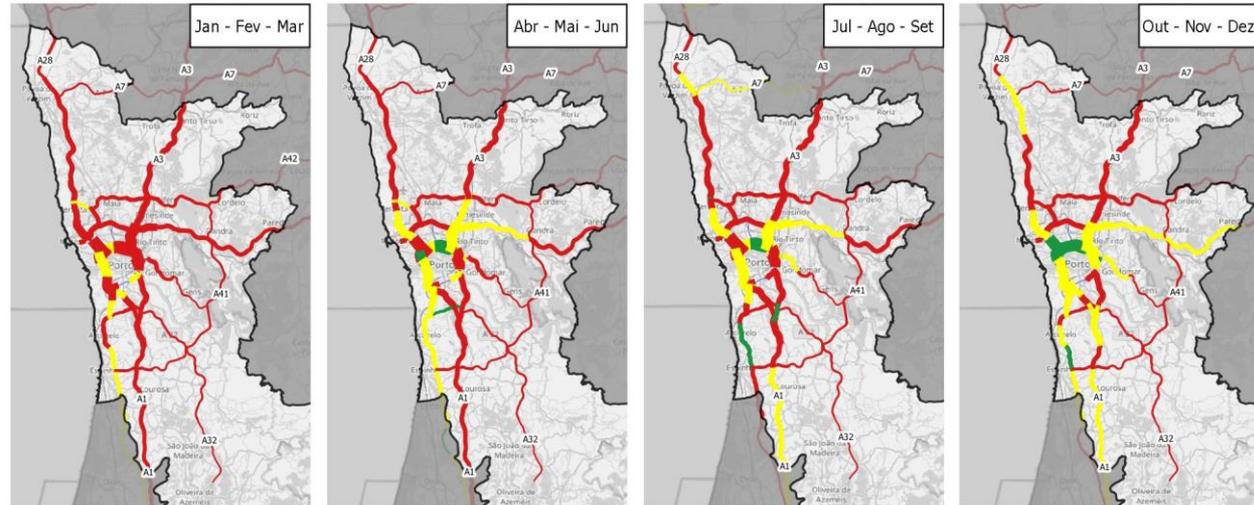
↓ nos corredores servidos por transporte ferroviário pesado, e.g. a A29

No primeiro e segundo trimestres de 2019 começa a haver um abrandamento no crescimento de tráfego em relação ao período homólogo de 2018, especialmente na A28 e A20, junto à cidade do Porto.

O terceiro trimestre confirma esta tendência que se estende ligeiramente à periferia da AMP, o que é visível na A29, A3 e A1.

O quarto trimestre confirmou também esta tendência, com a manutenção dos valores homólogos de TMDT nos principais acessos ao Porto, ou mesmo com a sua diminuição, como na A28 e na A20, na periferia norte da cidade.

Também na AMP, o abrandamento ou diminuição do tráfego tende a dar-se nos corredores servidos por transporte ferroviário, sendo a A29 um bom exemplo.



tráfego rodoviário total – AMP

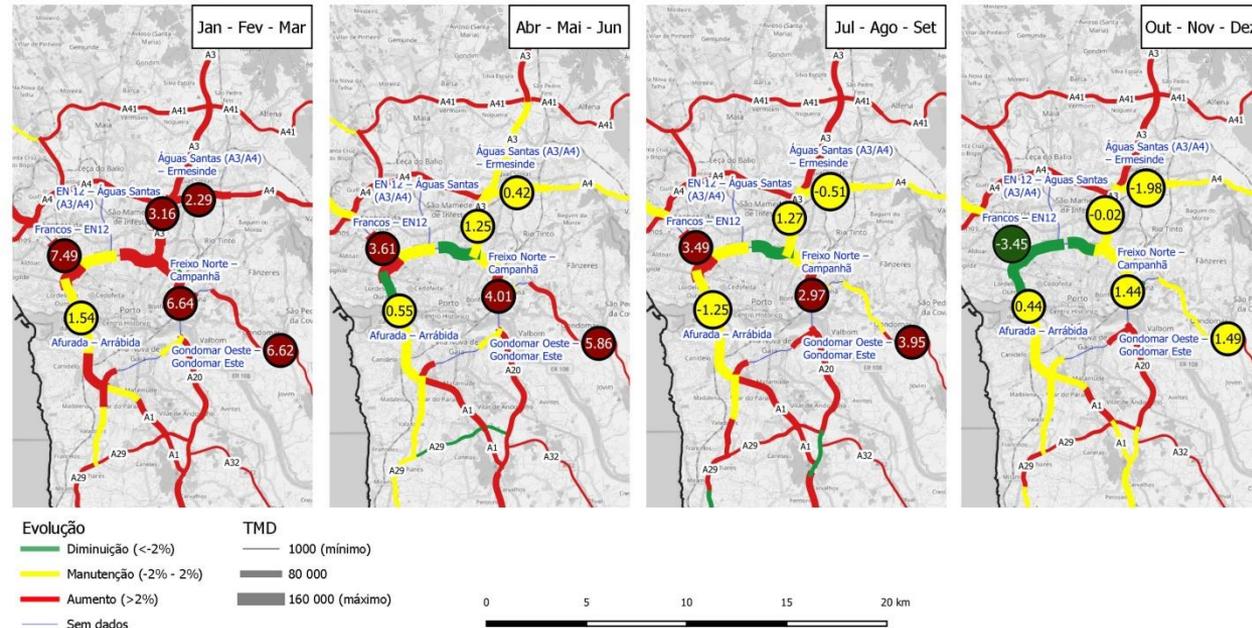
(COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL ENTRE 2018 E 2019 COM VARIAÇÃO PERCENTUAL EM SUBLANÇOS SELECIONADOS)

-3,45% Tráfego no sublanço Francos-EN12 (A28)
4.º trim.

Os principais acessos à cidade do Porto apresentam um abrandamento continuado de TMDT.

Constata-se que no primeiro trimestre de 2019, 5 dos 6 sublanços selecionados apresentavam um aumento de tráfego em relação ao período homólogo de 2018, enquanto que no quarto trimestre, não se registaram aumentos de TMDT.

Destaca-se no quarto trimestre o sublanço Francos-EN12 (A28). Este sublanço é um dos principais acessos à cidade, com mais de 140 000 veículos por dia e registou uma descida de -3,45% de TMDT.

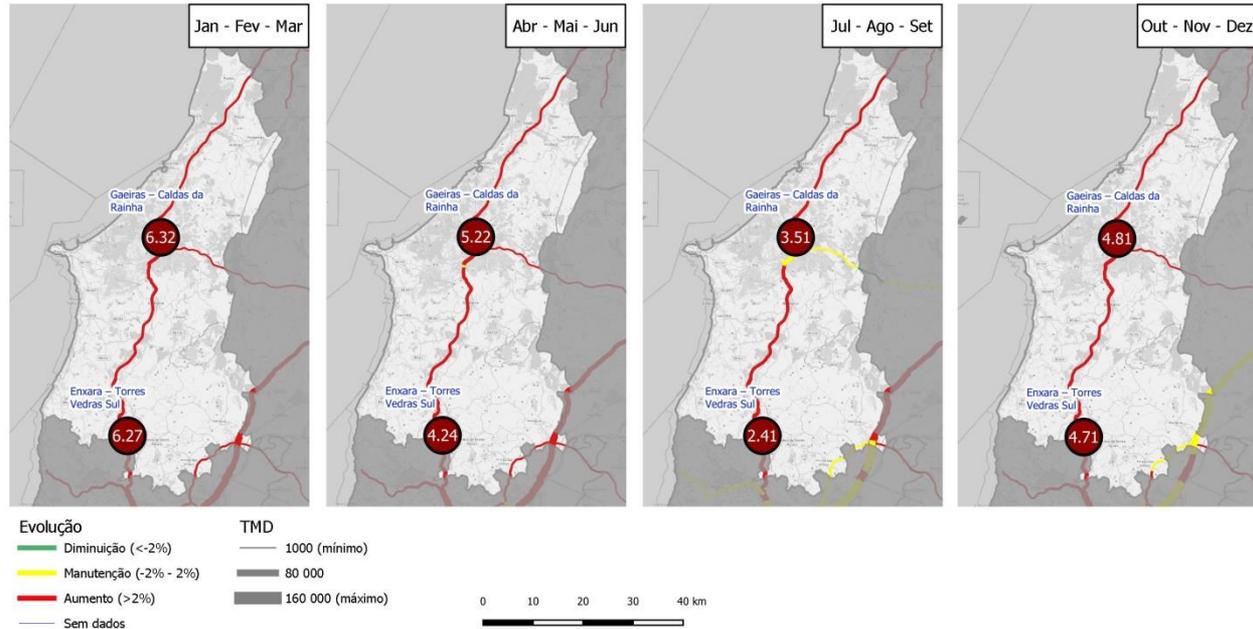


tráfego rodoviário total – CIM OESTE

COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 a 2019

Existem vários sublanços nesta região sem dados específicos de veículos ligeiros. Optou-se pelo tráfego total.

Verifica-se em 2019 um aumento moderado de tráfego em relação ao período homólogo de 2018, generalizado e constante ao longo do ano na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) desta região.



tráfego rodoviário de veículos ligeiros – CIM ALGARVE (COMPARAÇÃO HOMÓLOGA TRIMESTRAL 2018 a 2019)

O tráfego de veículos ligeiros na RNA da região algarvia é fortemente sazonal.

Verifica-se em 2019 um aumento moderado de tráfego em relação ao período homólogo de 2018, generalizado e constante ao longo do ano na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) desta região.

No terceiro trimestre registou-se um abrandamento desta tendência, perceptível por exemplo no sublanço Guia-A2/A22.

Evolução

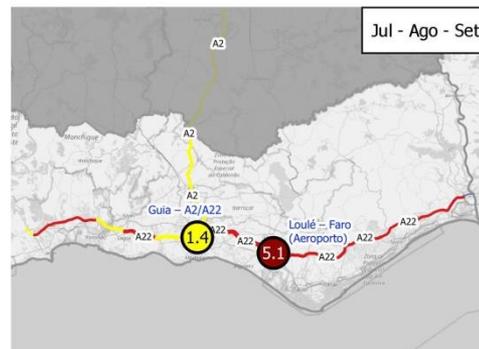
- Diminuição (<-2%)
- Manutenção (-2% - 2%)
- Aumento (>2%)
- Sem dados

TMD

- 1000 (mínimo)
- 80 000
- 160 000 (máximo)

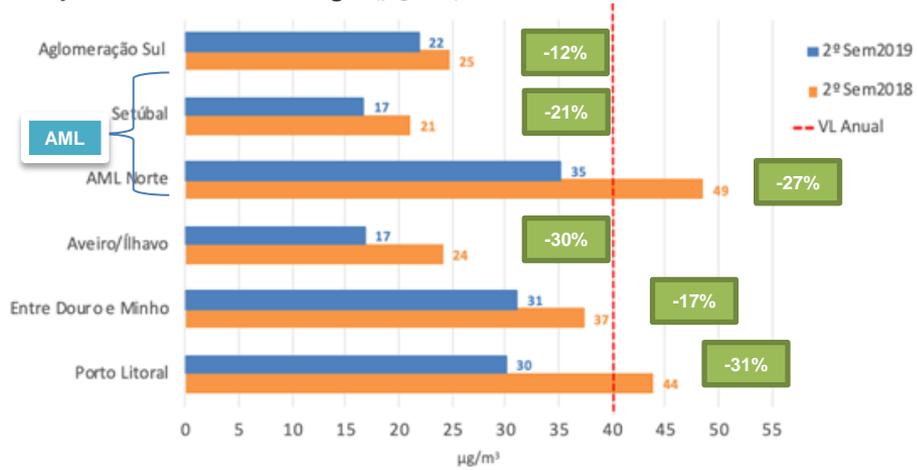
0 10 20 30 km

Fonte: IMT

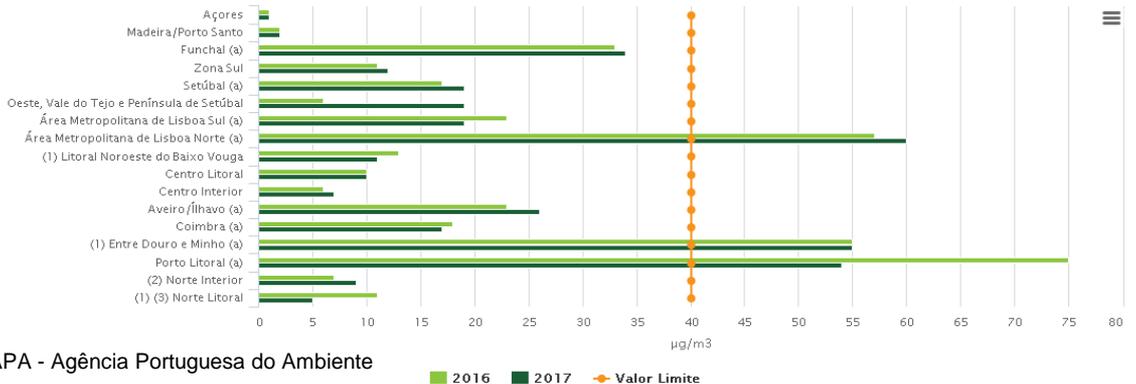


qualidade do ar

NO₂ – Estações Urbanas de Tráfego (µg/m³)



Excedências ao valor limite anual de NO₂ nas zonas e aglomerações que as monitorizam (estações de fundo, tráfego e industriais, em 2016 e 2017)



Fonte: APA - Agência Portuguesa do Ambiente

■ 2016 ■ 2017 — Valor Limite

Análise efetuada aos dados medidos em contínuo nas estações de monitorização da qualidade do ar localizadas nas aglomerações de Portugal continental.

Dos vários poluentes monitorizados nas estações urbanas de tráfego e de fundo, optou-se por examinar o poluente dióxido de azoto (NO₂) por ser um dos mais representativos das emissões do tráfego automóvel. A análise centrou-se nos cálculos relativos às variações de concentrações de NO₂ no período relativo ao 2º semestre de 2019, comparativamente com o mesmo período de 2018.

Na AML, a variação obtida indica que após a implementação do PART (2º semestre de 2019) se observa uma redução de 29% face ao período homólogo de 2018. Trata-se de um valor expressivo que deve ser analisado conjuntamente com os dados de tráfego para o mesmo período, por forma a confirmar o pressuposto de estar associado à diminuição da utilização de transporte individual nas deslocações pendulares das zonas de periferia para a cidade de Lisboa.

A nível nacional, também se verifica que os valores médios de NO₂, medidos em 2019, são inferiores aos medidos em 2018 em todas as aglomerações, nos períodos de referência. Efetivamente, quando se comparam os 2 semestres em estudo, constata-se que a redução é sempre superior a 10%, atingindo valores de redução entre 21% e 31%, nas aglomerações de Setúbal, AML Norte, Aveiro/Ílhavo e Porto Litoral.

estimativa da poupança de emissões de GEE (2019 | 9 meses | PART)



Leitura do resultado:

Se os novos passageiros de TPP contabilizados durante o período de vigência do PART fossem, na sua totalidade, anteriores utilizadores de VLP, os valores da redução carbónica proporcionada pelo PART, para o universo analisado, seriam da ordem de **154 mil toneladas de CO_{2e}**

Desenhou-se um modelo de cálculo para determinar o teto máximo de emissões de CO_{2e} poupadas em resultado da transferência modal de veículo ligeiro de passageiros (VLP) para transporte público de passageiros (TPP), durante os 9 meses de vigência do PART, em 2019, tendo por base o universo analisado.

Face à inexistência de dados sobre transferência modal*, o modelo admite que a totalidade dos novos utilizadores de transporte público, utilizavam VLP antes do PART.

O indicador de procura que serviu de base ao modelo de cálculo foi a quantidade de passes vendidos, por ser o indicador conhecido na maioria das entidades analisadas:

AML | AMP | 9 CIM: CIMBB + CIMLT + CIRA (Aveiro) + CIMRC + CIMAC + CIM Algarve + CIMBAL (Beja) + CIMMT + CIMO

No caso da AML, que foi das poucas entidades com dados de passageiros transportados comparativos 2019/2018, determinaram-se os valores de vendas de 2018, recorrendo-se aos valores de vendas conhecidos de 2019 e à variação interanual 2019/2018, cuja fonte foi o Comunicado AML de janeiro 2020 (ver referências bibliográficas).

* A análise sobre a transferência modal deverá ser desencadeada através de um inquérito aos passageiros de transporte público.

estimativa da poupança de emissões de GEE (2019 | 9 meses | PART)

Siglas utilizadas no modelo de cálculo:

APA – Agência Portuguesa do Ambiente
 CO_{2e} – Dióxido de carbono equivalente
 INE – Instituto Nacional de Estatística
 NIR 2020 – National Inventory Report 2020 (Versão 15.04.2020) submetido pela APA no âmbito da UNFCCC
 TPP – Transporte público de passageiros
 GEE – Gases com Efeito de Estufa)
 UNFCCC – Convenção Quadro da Nações Unidas sobre Alterações Climáticas
 VLP – Veículo ligeiro de passageiros

A – n.º de Passes em 2018	X passes
(Somatório do número de passes vendidos), entre 04.2018 e 12.2018, por CIM/AM, reportados nos Relatórios Anuais de Execução do PART 2019. O valor da AML foi calculado a partir dos dados conhecidos de 2019 e da variação interanual 2019/2018.	
B – n.º de Passes em 2019	Y passes
(Somatório do número de passes vendidos), entre 04.2019 e 12.2019, por CIM/AM, reportadas nos Relatórios Anuais de Execução do PART 2019.	
C – diferença no n.º de Passes (2019-2018)	Z passes
C = (B - A) para apurar o número adicional de passes vendidos em 2019.	
D – estimativa para 2019 do n.º de passes que corresponde a anteriores utilizadores de títulos ocasionais em 2018	XX passes
<p>Aplica-se apenas na AML e AMP, onde a criação do novos passes conduziu a um elevado diferencial negativo de títulos ocasionais de 2019 face a 2018, que se assume que corresponde na íntegra a novos utilizadores. Tendo por base uma lógica de procura de vantagem financeira por parte dos utentes, determinou-se a utilização média dos passes para um utilizador não regular que passou a adquirir um passe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Por uma questão de simplificação, optou-se por escolher o título zapping como título ocasional base dos cálculos. 2. Identificou-se o valor do título zapping para cada operador (para os operadores com vários valores de zapping ou bilhetes quilométricos, determinou-se a média). 3. Para se poder fazer a correspondência título ocasional/passe, optou-se por considerar os 3 passes mais vendidos e, tendo em conta a % das vendas, determinaram-se os respetivos pesos. 4. Para cada tipo de passe, determinou-se o n.º máximo de títulos ocasionais a que cada passe corresponde, a partir do qual há vantagem financeira em comprar o Passe em referência. 5. Calculou-se o valor médio de títulos ocasionais por passe, a média ponderada pelos passageiros com passe de 2019 = 24 utilizações p/ passe. 	
E – n.º de passes família (utilizadores adicionais)	YY passes
Número de passes família vendidos, em 2019, na AML, multiplicado por 2,79 para representar o número médio adicional de utilizadores deste tipo de passe (cf. Comunicado AML, jan. 2020).	
F – n.º de passes de novos utilizadores do TPP em 2019	ZZ passes
F = (C – D + E) para deduzir os utilizadores que já anteriormente se deslocavam em TPP, utilizando títulos ocasionais e somar o número adicional de utilizadores de passes família (apenas na AML).	

estimativa da poupança de emissões de GEE (2019 | 9 meses | PART)

Siglas utilizadas no modelo de cálculo:

APA – Agência Portuguesa do Ambiente
CO_{2e} – Dióxido de carbono equivalente
INE – Instituto Nacional de Estatística
NIR 2020 – National Inventory Report 2020 (Versão 15.04.2020) submetido pela APA no âmbito da UNFCCC
TPP – Transporte público de passageiros
GEE – Gases com Efeito de Estufa
UNFCCC – Convenção Quadro da Nações Unidas sobre Alterações Climáticas
VLP – Veículo ligeiro de passageiros

G – taxa de ocupação do VLP	1,56 a 1,60 pessoas / VLP
Valor médio de passageiros por VLP com base no Inquérito à Mobilidade na AMP e AML, realizado pelo INE em 2017 (1,56 na AMP e 1,60 na AML). Para as restantes CIM, para as quais não se dispõe desta informação foi utilizado o valor da AMP, por ser o mais reduzido.	
H – equivalência n.º de passes de novos utilizadores do TPP/VLP	XXX (VLP)
H = (F / G) Equivalência do número de passes de novos utilizadores do TPP em 2019 a VLP, tendo por base a taxa de ocupação do VLP.	
I – média nacional de km em VLP por mês	751,275 (km . VLP / mês)
Média mensal de km percorridos em deslocações efetuadas para todas as categorias de VLP, calculado com base nos dados constantes do NIR 2020 submetido pela APA no âmbito da UNFCCC .	
J – km não percorridos em VLP no período de vigência do PART	ZZZ (km)
J = (H x I) para estimar o número de km não percorridos, em VLP, em face do aumento dos utilizadores de TPP entre 2018 e 2019.	
K – emissões de GEE por km efetuado em VLP	200,99 (g CO _{2e} / Km)
Gramas de CO _{2e} (GEE) emitidos por km efetuado em VLP. Cálculo baseado no NIR 2020.	
L – estimativa das emissões de GEE evitadas pelo aumento da utilização do TPP no período de vigência do PART	XXX (ton de CO _{2e})
L = (J x K) / 1 000 000 (para conversão em toneladas) para estimar as emissões de GEE evitadas, pelo aumento da utilização do TPP durante os 9 meses de vigência do PART.	

estimativa da poupança de emissões de GEE (2019 | 9 meses | PART)

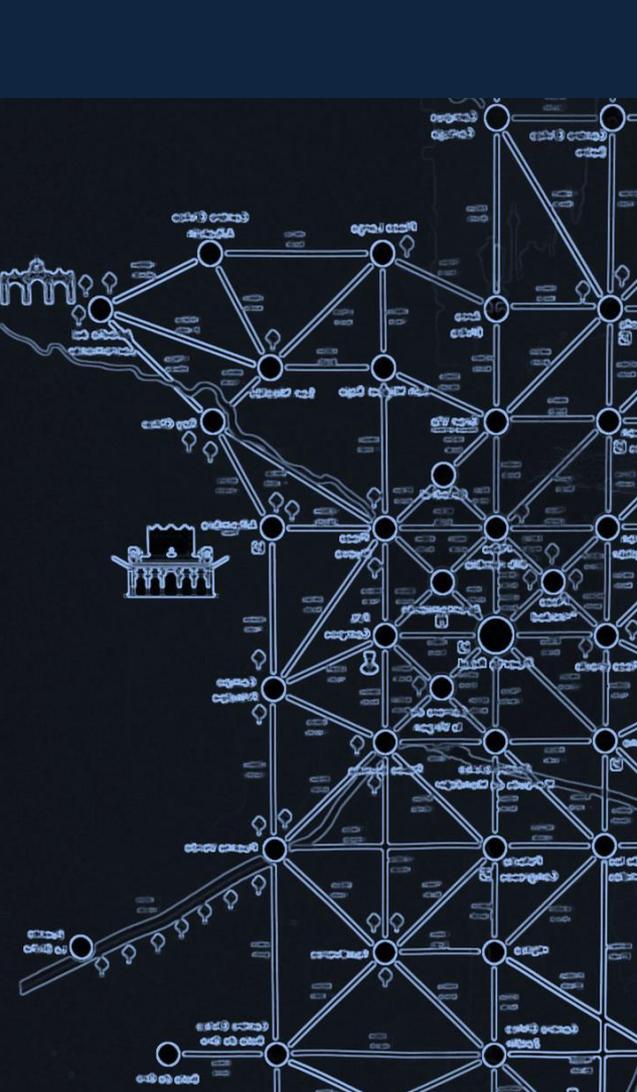
	AML	AMP	9 CIM
A – n.º de Passes em 2018	4 988 000 (passes)	1 409 062 (passes)	275 378 (passes)
B – n.º de Passes em 2019	6 211 131 (passes)	1 812 841 (passes)	320 059 (passes)
C – diferença no n.º de Passes (2019-2018)	1 223 131 (passes)	403 779 (passes)	44 681 (passes)
D – estimativa para 2019 do n.º de passes que corresponde a anteriores utilizadores de títulos ocasionais em 2018	112 078 (passes)	15 217 (passes)	NA
E – n.º de passes família (utilizadores adicionais)	26 179 (passes)	NA	NA
F – n.º de passes de novos utilizadores do TPP em 2019	1 183 994 (passes)	388 562 (passes)	44 681 (passes)

estimativa da poupança de emissões de GEE (2019 | 9 meses | PART)

	AML	AMP	9 CIM
G – taxa de ocupação do VLP	1,60 (pessoas/VLP)	1,56 (pessoas/VLP)	1,56 (pessoas/VLP)
H – equivalência n.º de passes de novos utilizadores do TPP/VLP	739 996 (VLP)	249 078 (VLP)	28 642 (VLP)
I – média nacional de km em VLP por mês	751,275 (km.VLP/mês)	751,275 (km.VLP/mês)	751,275 (km.VLP/mês)
J – km não percorridos em VLP no período de vigência do PART	555 941 016 (km)	187 126 240 (km)	21 517 774 (km)
K – emissões de GEE por km efetuado em VLP	200,99 (g CO ₂ /Km)	200,99 (g CO ₂ /Km)	200,99 (g CO ₂ /Km)
L – estimativa das emissões de GEE evitadas pelo aumento da utilização do TPP no período de vigência do PART	111 739 (ton de CO _{2e})	37 610 (ton de CO _{2e})	4 325 (ton de CO _{2e})

The background of the slide is a blue-toned image of a dome-like structure with a textured, woven surface. The dome has a central opening that reveals a sky with scattered white clouds. The overall aesthetic is modern and architectural.

5. SÍNTESE DA AVALIAÇÃO IMPACTO



síntese da avaliação do impacto

▪ Contributo para a alteração dos padrões de mobilidade	+	[Ponto 4.2]
▪ Contributo para a transferência modal TI/TP	+	[Ponto 4.2 e 4.4]
▪ Contributo para aumentar o financiamento do transporte público	++	[Ponto 4.1]
▪ Contributo para a eliminação de tarifários com “custo proibitivo”	++	[Ponto 4.3]
▪ Contributo para a simplificação tarifária	++	[Ponto 4.3]
▪ Contributo para a redução do congestionamento urbano	+	[Ponto 4.4]
▪ Contributo para redução da poluição atmosférica	+	[Ponto 4.4]
▪ Contributo para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, para alcançar a «neutralidade carbónica» do país até 2050	+	[Ponto 4.4]
▪ Contributo para redução do consumo de energia	0	[Não apurado]
▪ Contributo para redução do ruído	0	[Não apurado]
▪ Contributo para redução da exclusão social	+	[Ponto 4.1]
▪ Contributo para o aumento da coesão territorial	+	[Ponto 4.3]

++ Contributo fortemente positivo | + Contributo positivo | 0 Não apurado | - Contributo negativo | -- Contributo fortemente negativo

impacto global

AUTORIDADES DE TRANSPORTES

Maior capacitação financeira

Reforço da assunção ou delegação de competências de AT

Maior capacitação institucional

96 M€ do OE

5,9 M€ dos Mun

SERVIÇO DE TPP

Redução das tarifas

Utilizadores do sistema de TPP
Captação de novos utilizadores de TPP

Melhoria da qualidade do serviço

Maior equidade territorial

112 Medidas Red Tarifária

Simplificação tarifária
Adoção de tarifas planas
Desc. 3.ª Id. e Estudantes

45 Ações Reforço Oferta

Extensão da rede
Transporte Flexível

PESSOAS

Poupança das famílias

Anteriores utilizadores de TPP
Novos utilizadores de TPP

Contribuição para a transferência modal

Pessoas que antes utilizavam o TIM e passam a utilizar o TPP

Aumento da procura na AML, AMP e 10 CIM

+ 23% passageiros (serviço ferroviário suburbano CP)*

+ 29% beneficiários dos 4_18/sub23 (2AM+21CIM)

* Abrangência nacional

AMBIENTE

Redução do tráfego rodoviário (AML e AMP)

Melhoria da qualidade do ar

Redução das emissões de GEE

-4,1% AML Ponte 25 Abril (t3)

-29% emissões de NO2 na AML (t2)

-154 mil ton de CO_{2e}*

* Estimativa para as 2 AM e 9 CIM com dados de procura conhecidos



6. CONSIDERAÇÕES / PERSPETIVAS COMPLEMENTARES

considerações complementares

Despacho criação PART 2019

Decreto-Lei continuação PART 2020

Decretado estado emergência nacional (Covid 19)

Necessidade de recuperação dos níveis de confiança na utilização do TPP

Articulação dos vários stakeholders

Reporte da informação

Reforço do financiamento do aumento da oferta

Clarificar apoio ao transporte escolar

4.fev

3.jan

18.mar

2019

2020

2020

2021

1.

A pandemia de Covid-19 tem condicionado fortemente a utilização de transportes públicos em 2020, especialmente desde o momento em que foi decretado o estado de emergência nacional, onde através de novos instrumentos legislativos foi dada a possibilidade às autoridades de transportes de procederem à atribuição das verbas consignadas pelo PART para financiamento dos serviços de transporte público essenciais sobre sua competência. É admissível considerar que, no início de 2021, os patamares de utilização do transporte público possam ainda não ter regressado aos valores registados em 2019. Espera-se que o PART possa contribuir para a recuperação dos níveis de confiança na utilização do transporte público.

2.

Passou a ter especial relevância o processo de acompanhamento da execução do financiamento e da fiscalização da implementação das medidas, que deverá ser densificado, clarificando designadamente os momentos de intervenção das AT, do Fundo Ambiental, do IMT e da AMT e a respetiva articulação.

3.

As lacunas de informação de base dos principais indicadores de monitorização do Serviço Público de Transportes de Passageiros (SPTP), testemunharam a dificuldade de reporte de informação dos operadores e às AT, revelando problemas na implementação e, posteriormente, na avaliação do PART. Sublinha-se a importância de reforçar os mecanismos de reporte de informação dos operadores às AT, relativo aos dados de vendas, receitas e passageiros transportados que permitam assegurar a monitorização e acompanhamento do SPTP.

4.

Em 2019 as medidas de aumento da oferta representaram apenas 1,4% do financiamento total realizado, situação que poderá ser parcialmente explicada pela limitação de tempo para preparação das ações e pelo grau de exigência técnica para o planeamento destas medidas. Importa, assim, estimular uma maior adoção de medidas de aumento da oferta, em paralelo e articuladamente com o PROTransP, previsto na LOE 2020 (artigo 289.º) e regulamentado pelo Despacho n.º 5545-B/2020, que privilegia as medidas que visam o reforço e a densificação da oferta de transportes públicos nas zonas onde a penetração do transporte público coletivo é mais reduzida.

5.

Medidas de apoio ao transporte escolar foram adotadas em mais de metade das regiões, pelo que importa clarificar em que medida os descontos do PART podem incidir sobre este tipo de transporte, por forma a não colidir com as condições de acesso ao transporte escolar previstas no Decreto-Lei 21/2019 a partir de 2021 e anos seguintes.

complemento da análise: outras perspetivas (Autoridades de Transporte | AMT)

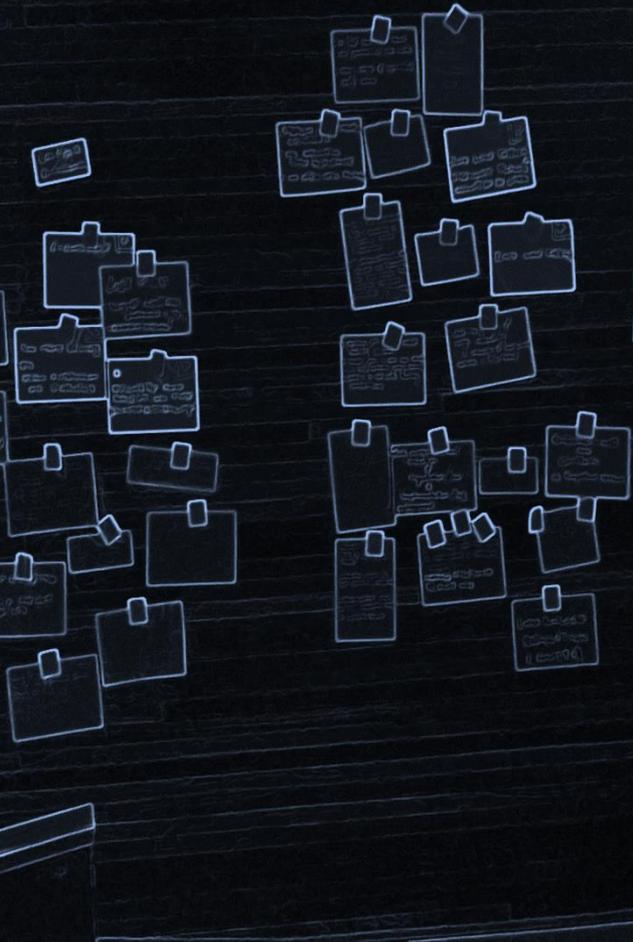
Como complemento da análise efetuada pelo IMT sobre a perspetiva operacional da execução do PART, importa conhecer a perspetiva das entidades que tiveram uma intervenção direta ou indireta na operacionalização do PART:

- Autoridades de Transporte (CIM e AM):

No caso das Autoridades de Transporte, o canal disponibilizado para expressarem a sua perspetiva sobre a operacionalização do PART foram as questões de resposta aberta incluídas nos relatórios anuais de execução. Estas respostas foram sistematizadas no esquema apresentado na página seguinte.

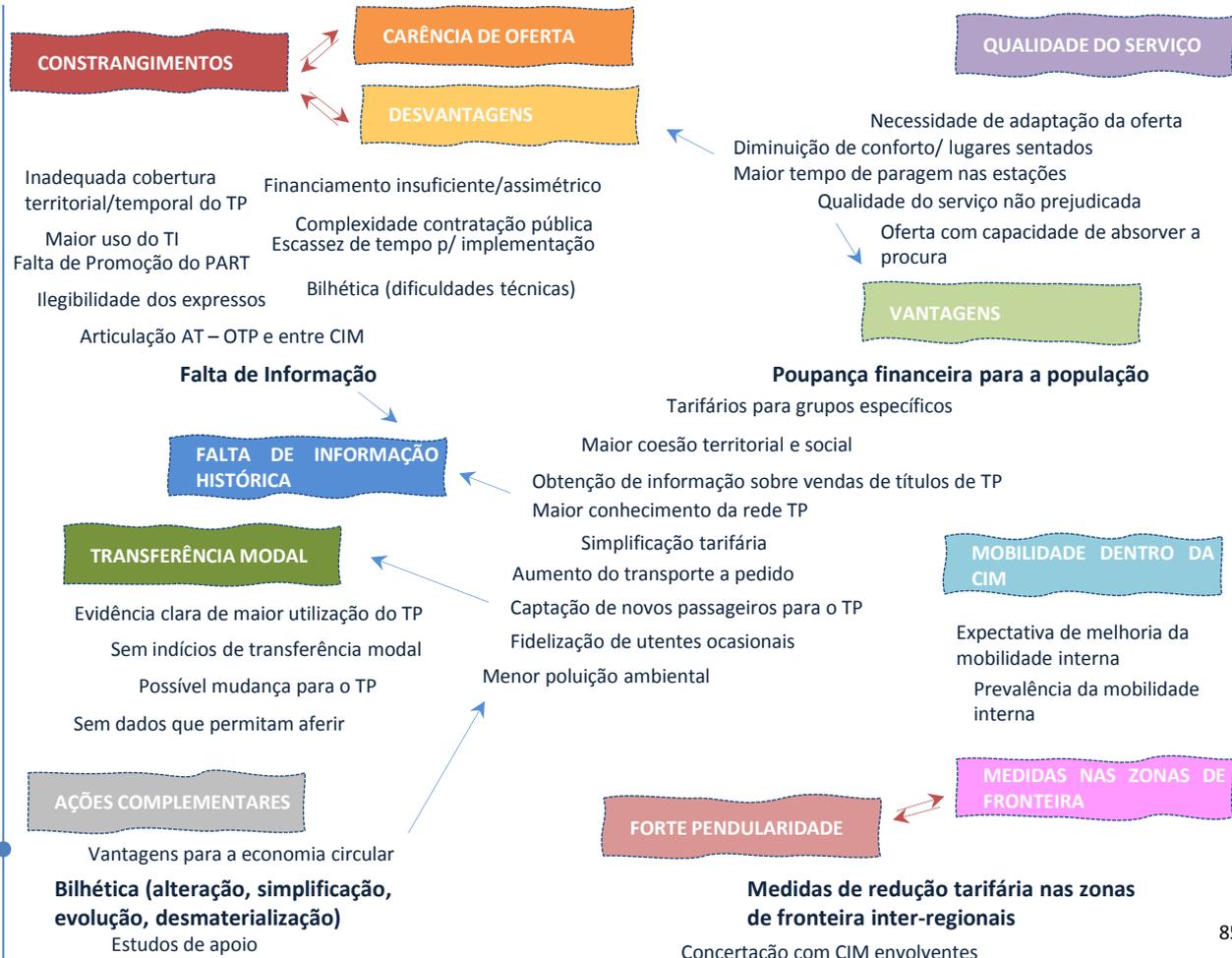
- Entidade Reguladora (Autoridade da Mobilidade e dos Transportes - AMT):

Da perspetiva da Entidade Reguladora, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), apresentam-se as conclusões e recomendações formuladas por esta entidade, decorrente de uma ação de supervisão preliminar, referente ao período de janeiro a setembro de 2019, dirigida a todas as CIM e AM (quanto a medidas tomadas) e 68 operadores (que representaram a maior parte dos serviços de transportes em Portugal), quanto a impactos das medidas, no período de janeiro a setembro de 2019, por comparação com o período homólogo, designadamente para aferir do eventual acréscimo de vendas, procura e das taxas de ocupação.



perspetiva – AM e CIM

(síntese das respostas abertas dos Relatórios Anuais de Execução)



Respostas abertas providenciadas pela AM e CIM no âmbito dos relatórios anuais de execução PART 2019

perspetiva – Entidade Reguladora

(síntese da supervisão preliminar realizada pela AMT)

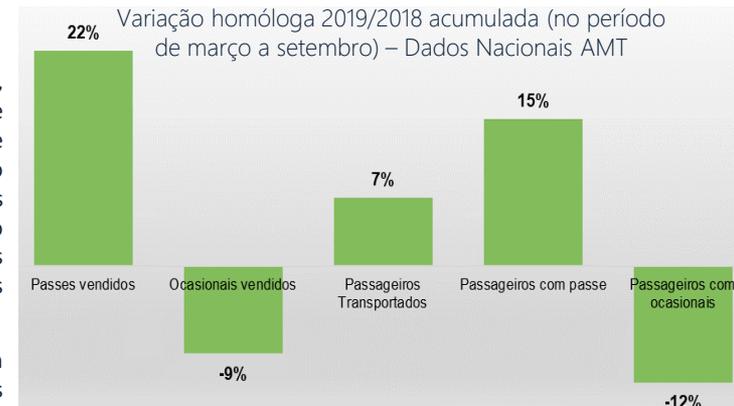
Limitações

- A maior parte das AT não tornou públicas as respetivas decisões administrativas de implementação do PART.
- Nem todas as decisões têm critérios comuns quanto aos dados a transmitir por parte dos operadores.
- Não existe histórico suficiente ou contabilidade analítica que permita tratar e desagregar dados por linha/serviço e por região.
- Nem todas as regiões possuem um sistema de bilhética integrado, que permita a confirmação de dados.
- Parte significativa dos operadores não respondeu de forma completa ou informe quanto a todos os indicadores, com a desagregação necessária ou com recurso a dados reais (foram, ao invés, utilizadas estimativas).
- As redes dos operadores têm (ainda) uma lógica por linha e não estão ainda organizadas por região.
- Muitas medidas de redução tarifária não se limitaram a uma região, diferiram dentro da mesma e/ou abrangeram parte de redes em regiões vizinhas.

Impacto

A análise da variação homóloga 2019/2018, para o período de março a setembro, que corresponde ao primeiro semestre de operação do PART, aponta para um aumento de 22% nas vendas de passes e de 15% dos passageiros com passe e, em sentido contrário, uma redução de 9% nos títulos ocasionais vendidos e de 12% nos passageiros com títulos ocasionais.

Neste período, os dados recolhidos traduzem um aumento de 7% nos passageiros transportados.



perspetiva – Entidade Reguladora

(síntese da supervisão preliminar realizada pela AMT)

Conclusões

Na generalidade, as regras gerais locais aplicáveis à redução tarifária foram formuladas de forma expressa e detalhada, por referência a elementos específicos, objetivos e quantificáveis.

As variações observadas a nível nacional são influenciadas sobretudo pelos resultados mais expressivos que se terão registado nas AM onde as reduções tarifárias foram mais acentuadas. A análise por regiões é mais difícil pelas limitações referidas.

Há tendência para a substituição da compra de títulos ocasionais pela compra de títulos tipo passe/assinatura, ainda que tal não implique, necessariamente, uma maior fidelização de utilizadores aos serviços.

A taxa de crescimento de passageiros é assinalável e acresce à que se vinha verificando nos últimos anos. A mesma taxa é sempre inferior à taxa de crescimento de compra de títulos de transporte tipo passe.

A médio prazo poderá existir alteração de comportamentos e favorecimento da repartição modal, com impactos positivos no acesso à mobilidade e na diminuição das emissões de gases com efeito de estufa e na redução do congestionamento.

Recomendações

- Reforçar a publicidade das decisões das AT, na sua elaboração, ao abrigo do n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007.
- Promover a divulgação, periódica, de impactos, pelas autoridades locais.
- Utilização dos indicadores uniformes constantes do Regulamento n.º 430/2019, de 16 de maio.
- Sancionar, nos termos dos artigos 45.º e 46.º do RJSPTP e do artigo 40.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a não transmissão de informação por parte de operadores.
- Introduzir contabilidade analítica e separação de dados por linha e região.
- Promover a articulação e transmissão de dados entre Autoridades/Operadores e AMT, IMT e Fundo Ambiental.
- Alterar o Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, para prever o anteriormente referido, sem prejuízo de outros ajustes.

anexos



ANEXO I – tipologias das medidas de redução tarifária e aumento de oferta executadas

CIM	TIPOLOGIAS DAS MEDIDAS DE REDUÇÃO TARIFÁRIA						TIPOLOGIAS DAS MEDIDAS DE AUMENTO DA OFERTA
	Criação de Passes intermunicipal (40 €) e municipal (30 €)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos tit. ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade e Desempregado	Adoção de benefícios p/ Jovens	
AM Lisboa	Com a simplificação tarifária de toda a região , assegurando intermodalidade plena entre os vários operadores			Criação do passe Navegante +65 80€*		Criação de Passe <13 anos	
AM Porto						Criação de Passe <13 anos	
CIM Beira Baixa		40% a 75%		Passe 44 viagens família*	SIM		
CIM Lezíria do Tejo		22,5% a 45%					
CIM Região de Aveiro		20% a 50%	Redução de 10%				
CIM Região de Coimbra		30%					Prolongamento de percursos
CIM Região de Leiria		15% a 30%					
CIM Beiras e Serra da Estrela		30%			Redução de 60%		
CIM Terras de Trás-os-Montes		15% e 90%					Prolongamento de percursos
CIM Alentejo Central		55% e 60%				Redução de 60%	
CIM Alentejo Litoral		PVP máximo de 40€				Gratuidade: ensino secundário	
CIM Algarve		20% a 50% c/ PVP máximo de 40€					
CIM Alto Alentejo		6% a 30%				Redução de 25%	

* Tendo em conta os preços praticados em cada um das duas regiões, o conceito adotado em ambas foi o desconto de 100% a partir do 3º utilizador com passe mensal (na CIM da Beira Baixa, o passe é exclusivamente rodoviário.

ANEXO I – tipologias das medidas de redução tarifária e aumento de oferta executadas

CIM	TIPOLOGIAS DAS MEDIDAS DE REDUÇÃO TARIFÁRIA						TIPOLOGIAS DAS MEDIDAS DE AUMENTO DA OFERTA
	Criação de Passes intermunicipal (40 €) e municipal (30 €)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos tít. ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade e Desempregado	Adoção de benefícios p/ Jovens	
CIM Alto Minho		40% a 50%				Redução de 50%: ensino secundário	Prolongamento de percursos e aumento de circulações
CIM Alto Tâmega						Desconto de 16€ p/ passes	
CIM Ave		41% a 50%			Reduções de 50% a 100%	Reduções de 25% a 100%	
CIM Baixo Alentejo		PVP máximo de 20€, 30€ e 40€			Bilhetes gratuitos	Reduções até 100%	Prolongamento de percursos
CIM Cávado		10% a 75%			Reduções de 50% a 100%	Gratuidade: passes escolares	Extensão do período de funcionamento e aumento de circulações
CIM Douro		10% a 15%	10%			Redução de 50%: ensino secundário	
CIM Médio Tejo		22% a 64%	35%			Gratuidade e redução de 40%	Serviços TPF
CIM Oeste		PVP máximo de 30€ (Mun), 40€ (Intermun) 30% a 40% (Interregionais)					
CIM Tâmega e Sousa	Sim, incluindo passe urbano a 20€**	até 88%			Reduções de 50% a 100%	Reduções de 21% a 100%	Prolongamento de percursos
CIM Viseu Dão Lafões		20% a 50%	25%				Prolongamento de percursos

** No transporte rodoviário: criação do título "Passe CIM Tâmega e Sousa" com os seguintes escalões tarifários: a) Passe Urbano a 20 €; b) Passe Municipal a 30,00€; c) Passe Intermunicipal/Inter-regional a 40€. No transporte ferroviário: redução tarifária no serviço urbano - assinatura monomodal normal e jovem a 40 € e no serviço regional/inter-regional - assinatura monomodal normal e jovem a 40 €. Há a registar a criação da assinatura combinada Andante/CP/CIM Tâmega e Sousa para o serviço urbano com o custo unitário de 50,00€.

ANEXO II – síntese da evolução da procura | informação base dos relatórios

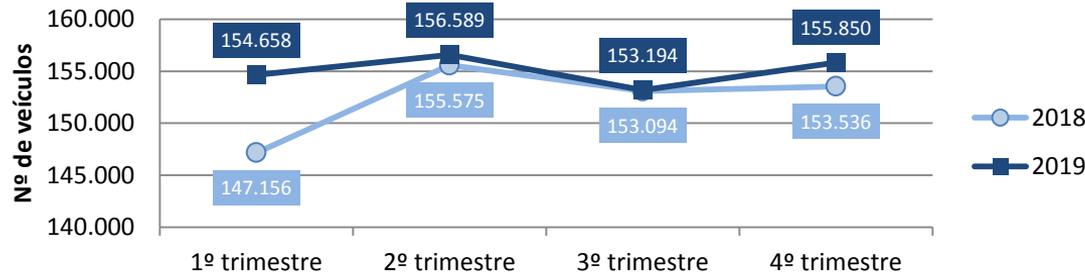
CIM/AM	SÍNTESE
AM Lisboa	Aumento dos passageiros transportados com passe, variável de operador para operador, cuja média é de 18%. Aumento das vendas de passes em cerca de 25%. Diminuição dos passageiros transportados com títulos ocasionais num valor médio de 23%.
AM Porto	A evolução das vendas dos títulos de transporte de tarifa inteira parece indiciar um aumento de passageiros de cerca de 29%, ainda que com a diminuição de vendas nos títulos ocasionais de cerca de 15%.
CIM Alentejo Central	A informação quanto aos passes e bilhetes dos transportes urbanos de Évora traduz um aumento das vendas de passes (+21%) e as vendas de passes estudantes (ensino secundário) da CIM uma diminuição de 3%. Verifica-se uma diminuição das vendas dos títulos ocasionais (-4%).
CIM Alentejo Litoral	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Algarve	As vendas de passes referem-se aos transportes interurbanos dos 2 operadores rodoviários da CIM, Eva-Transportes e Frota Azul (+62%) e aos transportes urbanos de Lagos (+2%) e Faro (+5%); as vendas de títulos ocasionais referem-se aos transportes urbanos de Lagos (5%).
CIM Alto Alentejo	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura para a CIM. No caso do Mun. Portalegre, os dados comparativos de 2018 são uma estimativa feita pelo IMT com base nos dados disponibilizados pela AT do Mun de Portalegre referentes ao número de passageiros transportados de 2019 e sua variação (+32%).
CIM Alto Minho	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Alto Tâmega	Os passes de estudantes com descontos PART, demonstram uma resposta positiva, (ainda que limitada a esta tipologia de títulos) no âmbito do conjunto de passes da CIM.
CIM Ave	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Baixo Alentejo	As vendas de passes rodoviários referem-se aos transportes urbanos e municipais do Mun de Beja. Verifica-se um crescimento homólogo de 2019/2018 geral das vendas de 5%, com exceção do passe sub23.
CIM Beira Baixa	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Beiras e Serra da Estrela	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.

ANEXO II – síntese da evolução da procura | informação base dos relatórios

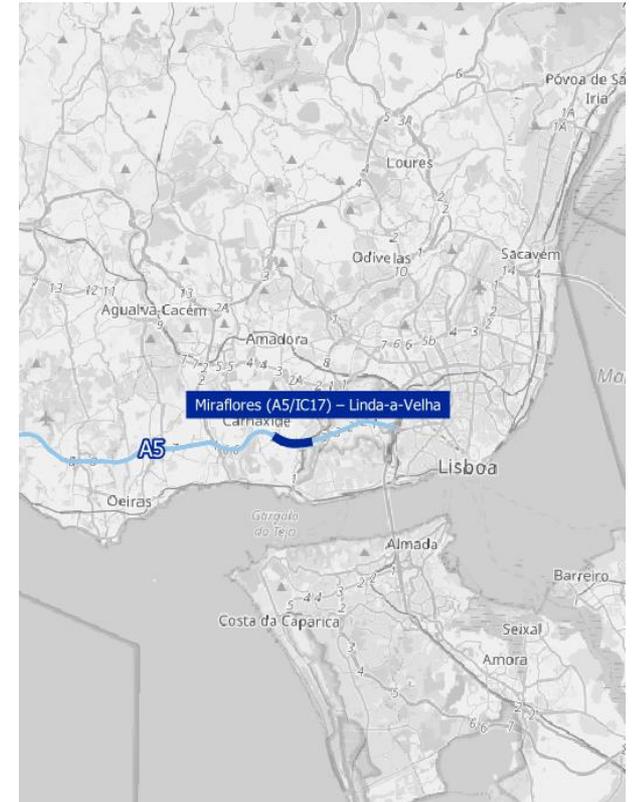
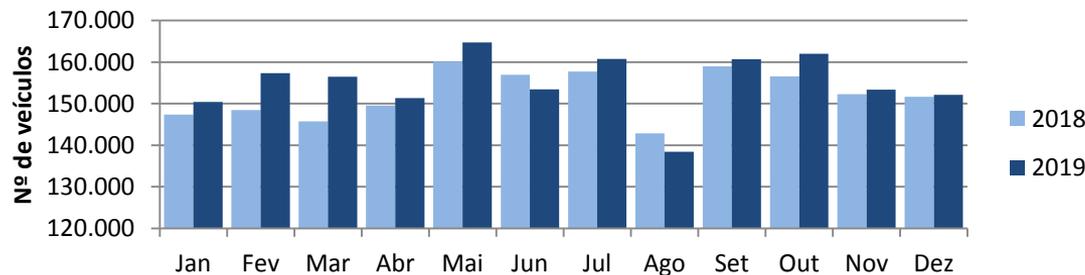
CIM/AM	SÍNTESE
CIM Cávado	Dados provisórios da CIM apontam para um aumento da utilização do TPP a rondar os 20%.
CIM Douro	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Lezíria do Tejo	Indícios de aumento da procura, em 2019, face a 2018, em que o aumento de passageiros transportados é de 4% e as vendas de passes para os 2 operadores rodoviários, incluindo os passes urbanos de Santarém é de 27% - inexistência de dados sobre títulos que não sofreram mudanças com a aplicação do PART e sobre o modo ferroviário.
CIM Médio Tejo	Aumento de procura no modo ferroviário superior ao previsto (+40%). Aumento na venda de passes dos serviços de transporte urbano de Tomar. Indícios de aumento na venda de passes dos serviços de transporte urbano do Entroncamento. As vendas dos títulos ocasionais referem-se ao transporte a pedido municipal e intermunicipal (+43%).
CIM Oeste	As vendas abrangem os passes rodoviários municipais (-3%), intermunicipal (+28%) inter-regionais (+22%) de 2 operadores rodoviários (Rodoviária do Oeste e Barraqueiro), cuja média é de cerca de 15%.
CIM Região de Aveiro	As vendas de passes rodoviários referem-se à AT do Mun de Aveiro com aumentos de 37%. O aumento estimado de passageiros com passe mensal para a CIRA é da ordem dos 2,5% de maio a dezembro de 2019 (em relação ao período homólogo de 2018).
CIM Região de Coimbra	As vendas referem-se aos passes urbanos da AT Mun de Coimbra (+21%) e a parte dos passes da CIMRC (+21%) (só existem dados comparativos 2018 e 2019 em relação a 7 títulos num total de 23 passes identificados pela CIM).
CIM Região de Leiria	Conforme declarado pela CIM, mas não evidenciado com dados no relatório, as vendas de passes entre maio e dezembro de 2019/2018, tiveram um aumento de cerca de 45% (28.685 passes em 2018 e 41.919 passes em 2019), ao qual correspondeu um aumento de 40% na receita dos passes vendidos (847 862,22 € em 2018 e 1 194 679€ 2019).
CIM Tâmega e Sousa	Diminuição de cerca de 500 mil passageiros transportados (-19%) em 2019 em relação a 2018 (não contabilizando o modo ferroviário). Na AT do Mun de Amarante também ocorreu uma diminuição do volume de passageiros transportados (-10%) de cerca de 3000 mil, no entanto assinala-se um aumento de passageiros nas linhas urbanas nas modalidades «Estudantes» (23%) e «Sénior» (29%).
CIM Terras de Trás os Montes	Sem dados suficientes para desencadear análises de variação de procura.
CIM Viseu Dão Lafões	Os dados disponíveis apontam para uma diminuição do n.º passes e bilhetes vendidos. Foi indicado o aumento da venda de Passes Sociais, principalmente a partir da data do aumento da redução tarifária dos 20% para os 50%.

Sublanço Miraflores – Linda-a-Velha (A5)
 AML – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



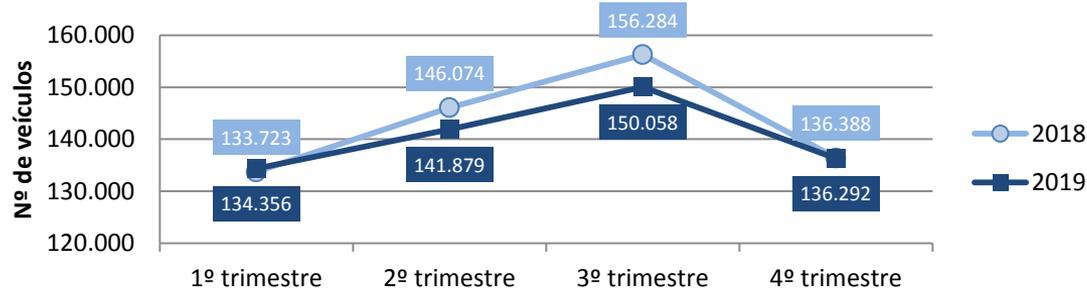
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



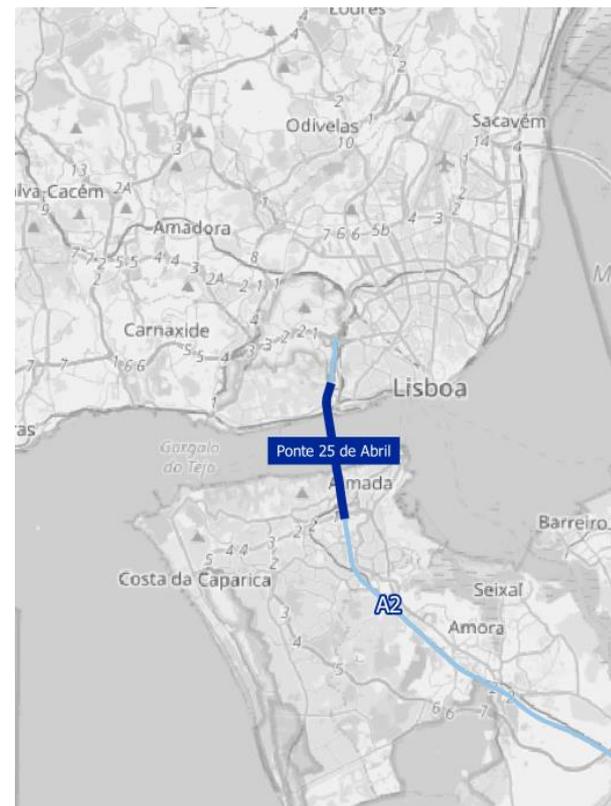
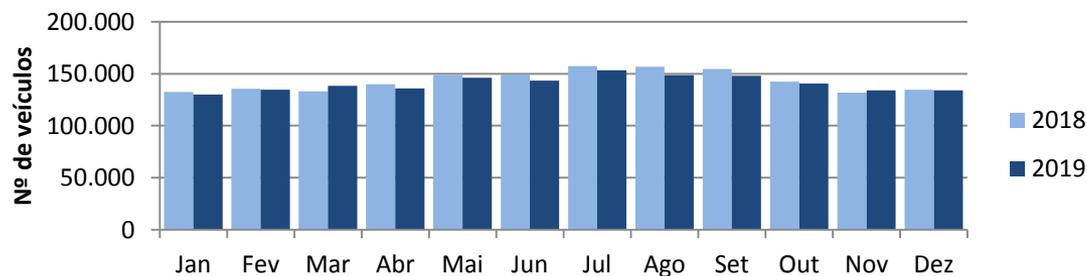
Sublanço Ponte 25 de Abril (A2)

AML – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



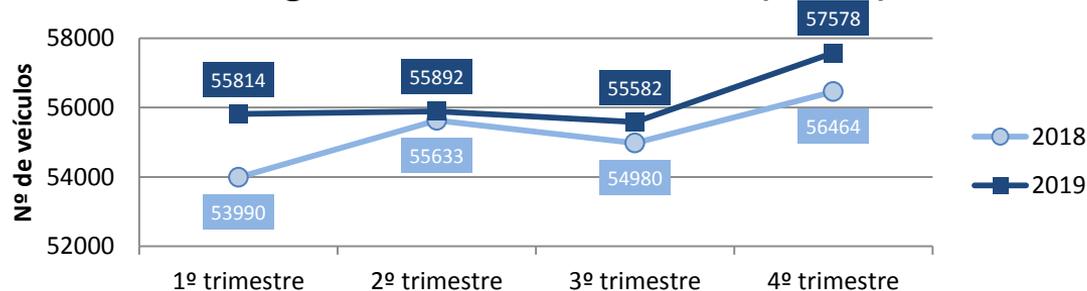
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



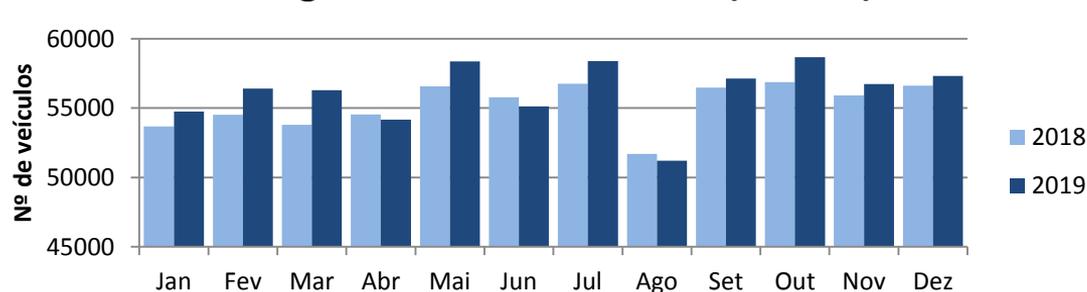
Sublanço CRIL - Frielas (A8)

AML – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



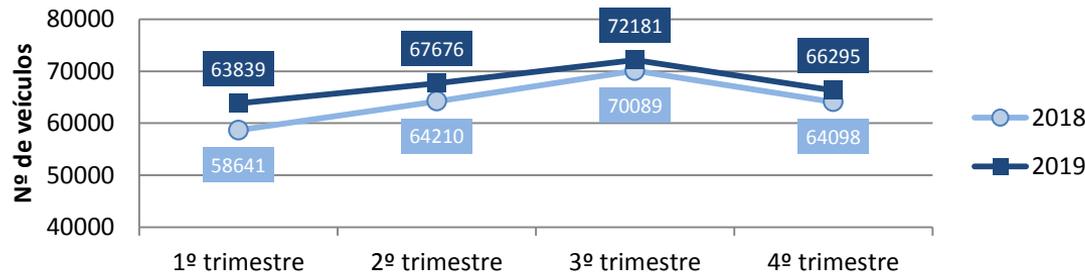
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



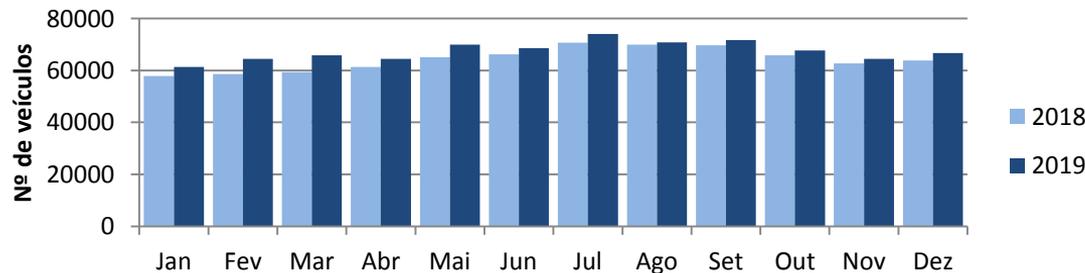
Ponte Vasco da Gama (A2)

AML – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



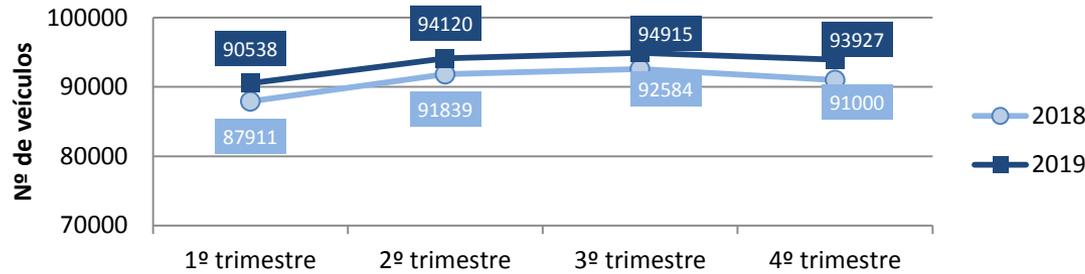
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



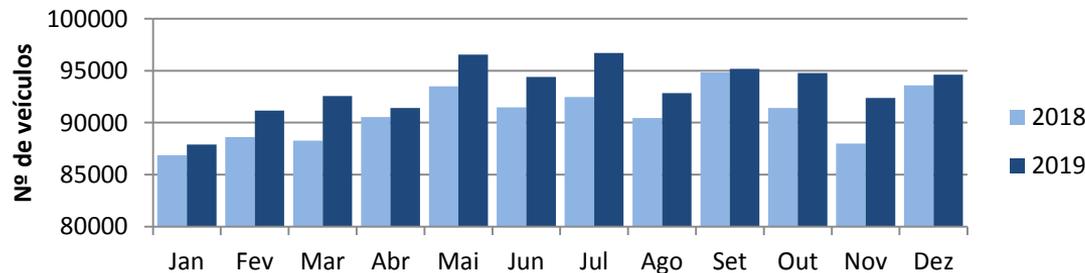
Sacavém – São João da Talha (A1)

AML – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



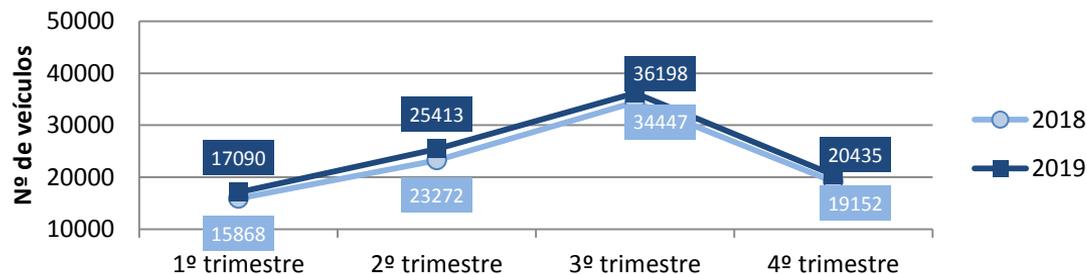
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



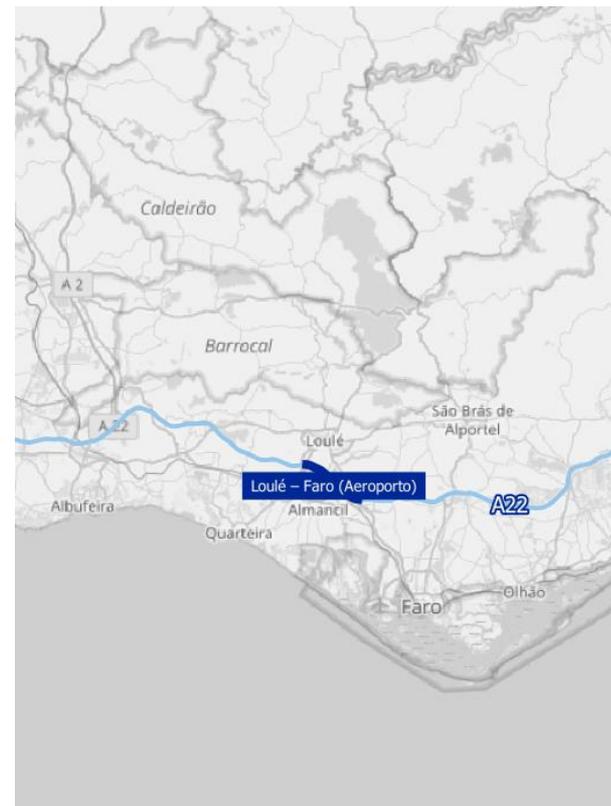
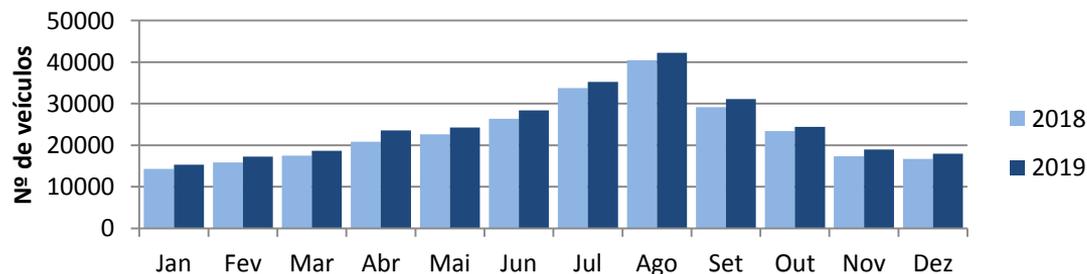
Loulé – Faro (Aeroporto) (A22)

CIM Algarve – Tráfego Ligeiros

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



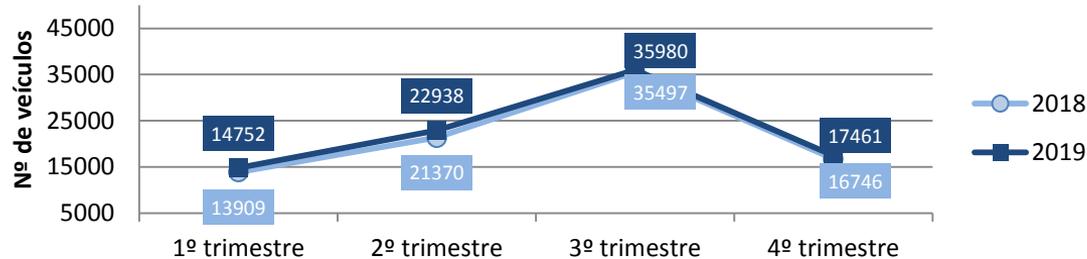
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



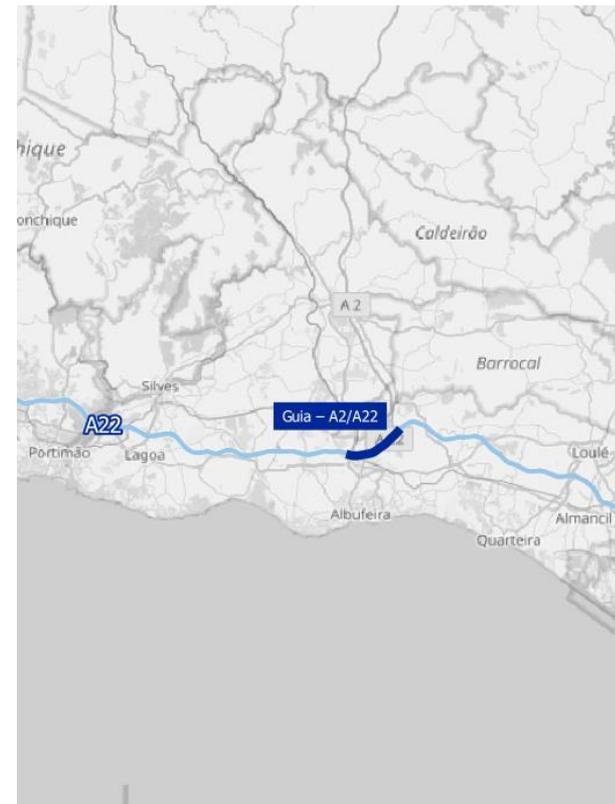
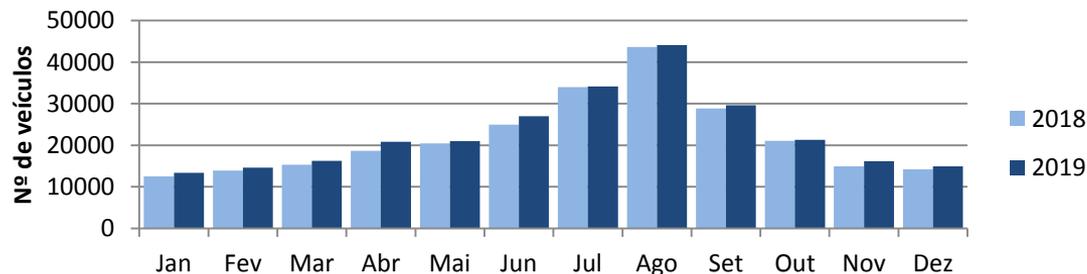
Guia – A2/A22 (A22)

CIM Algarve – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



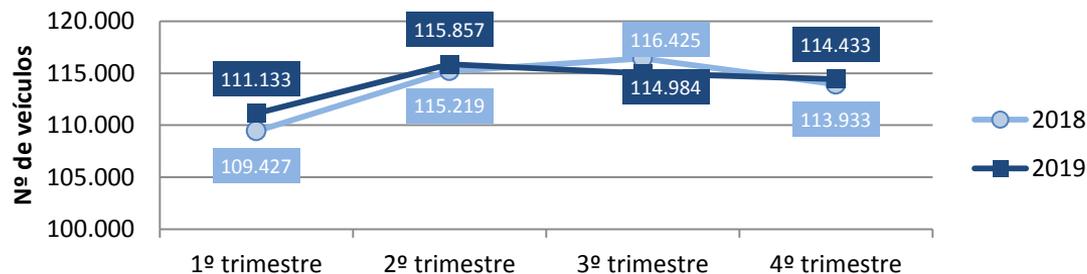
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



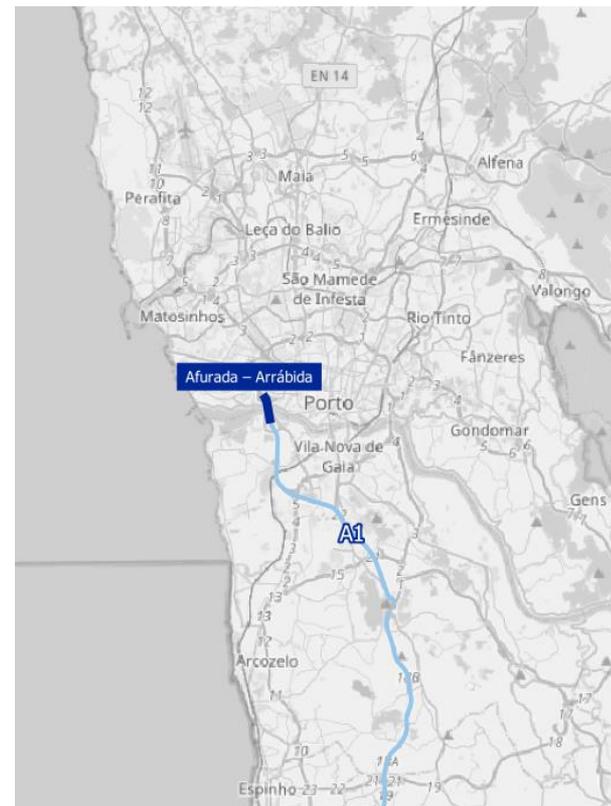
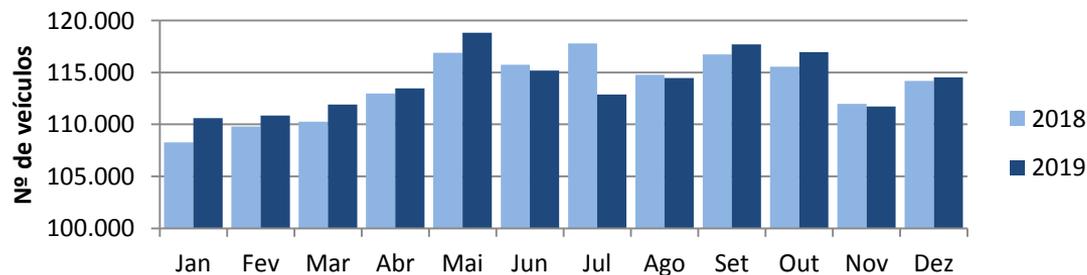
Afurada - Arrábida (A1)

AMP – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



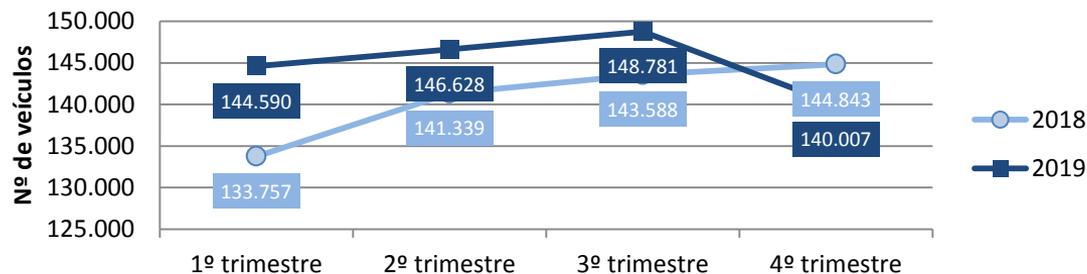
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



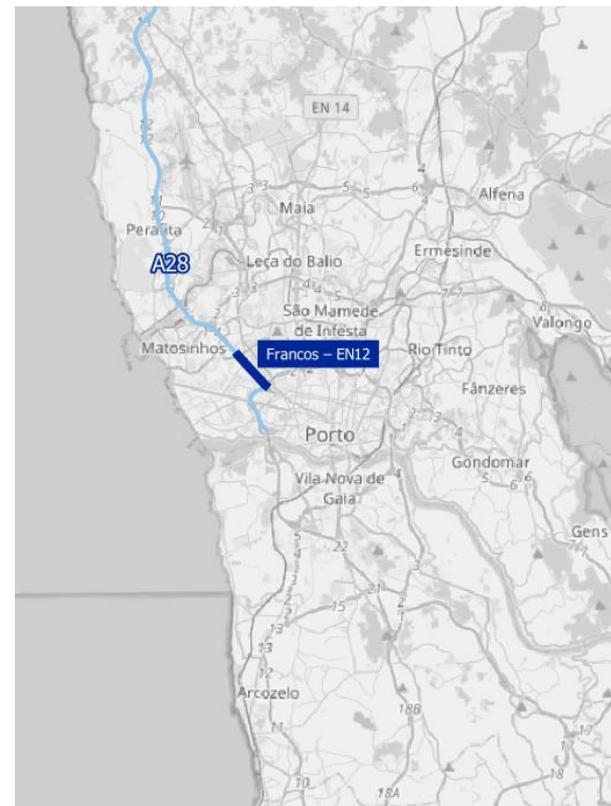
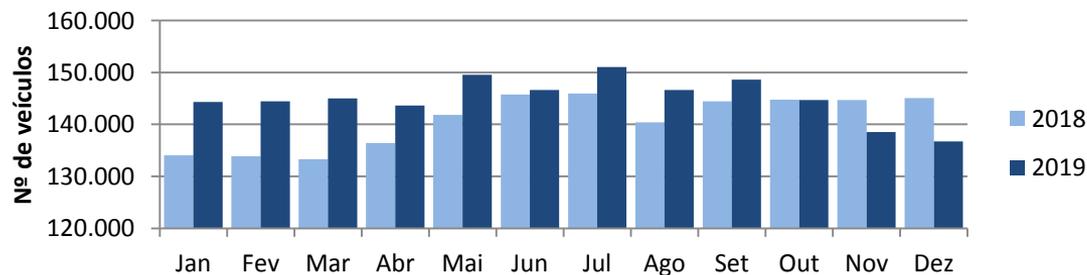
Francois – EN12 (A28)

AMP – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



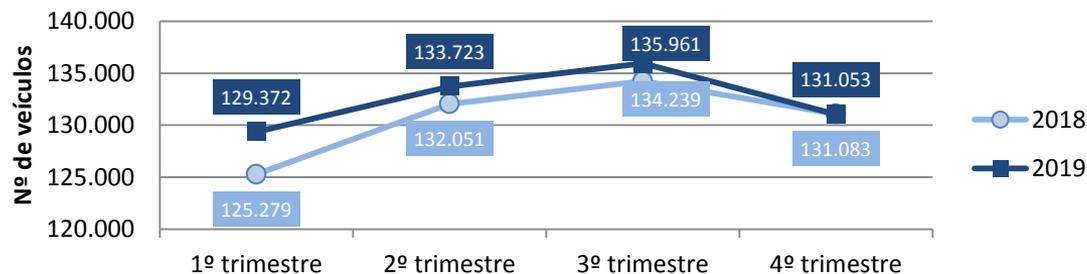
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



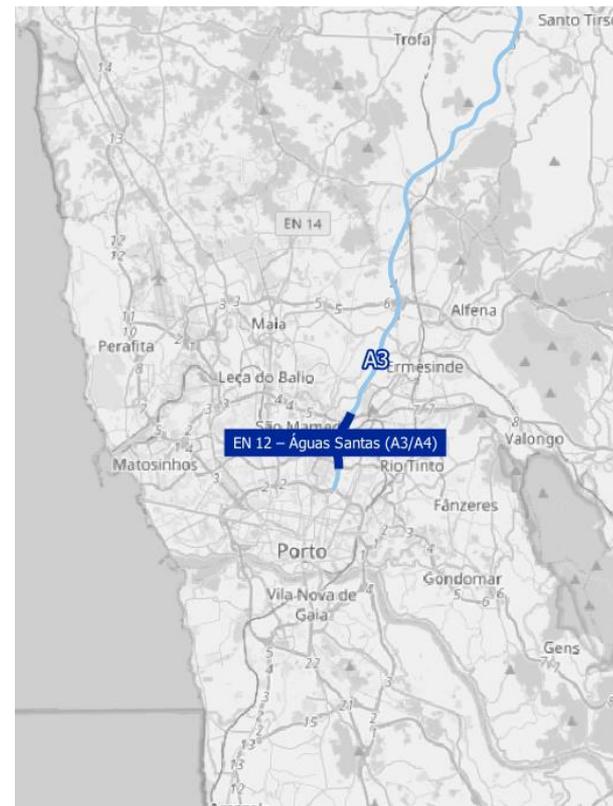
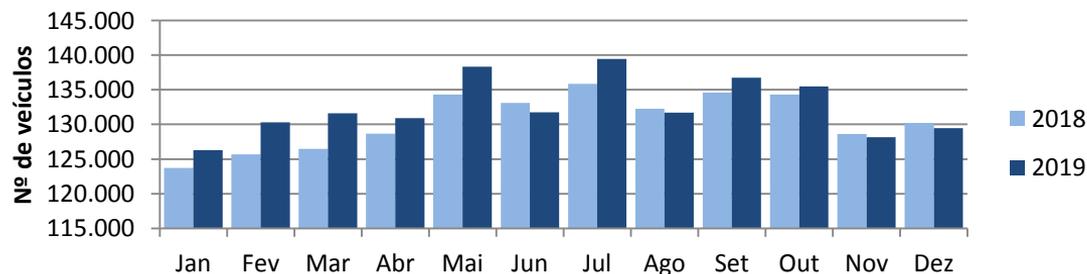
EN12 – Águas Santas A3/A4 (A3)

AMP – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



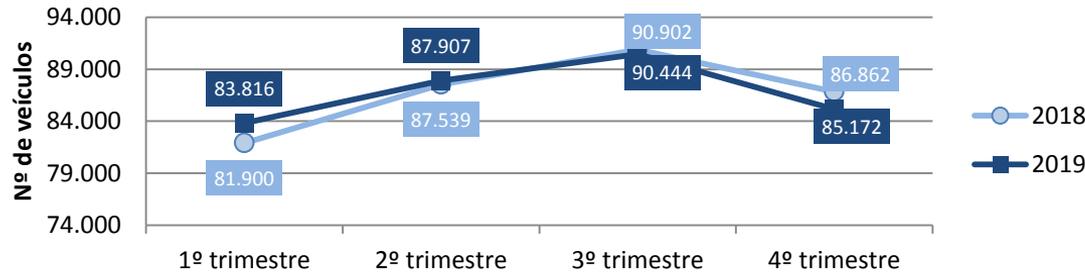
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



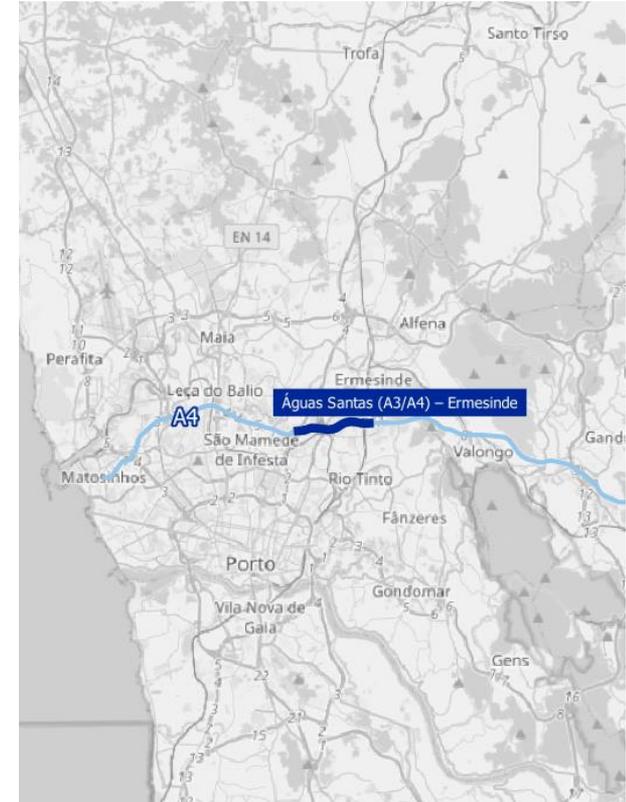
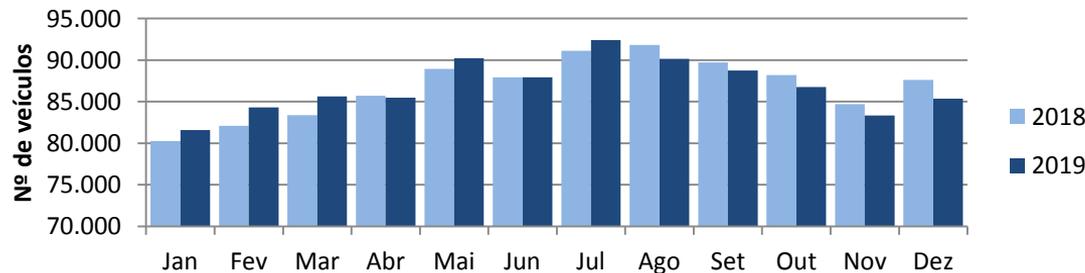
Águas Santas A3/A4 – Ermesinde (A4)

AMP – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



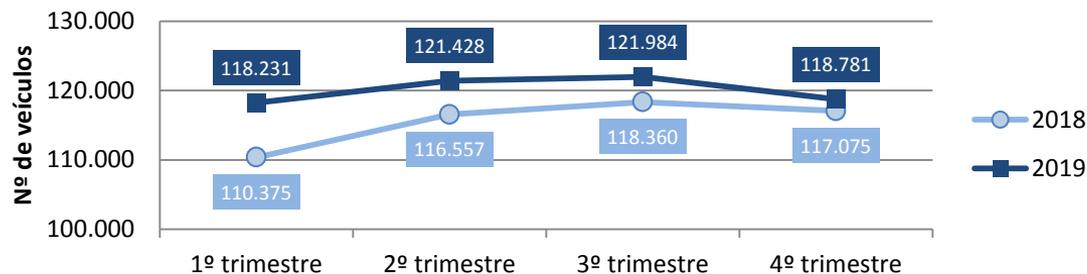
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



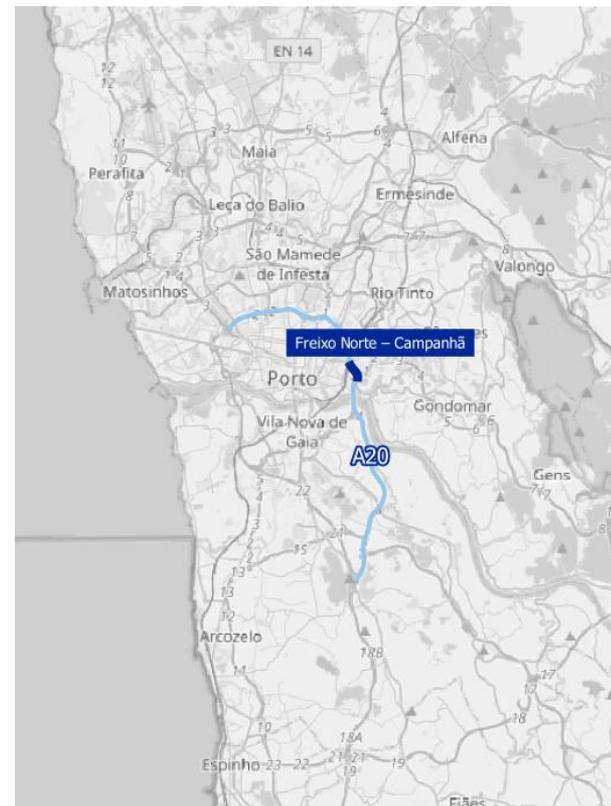
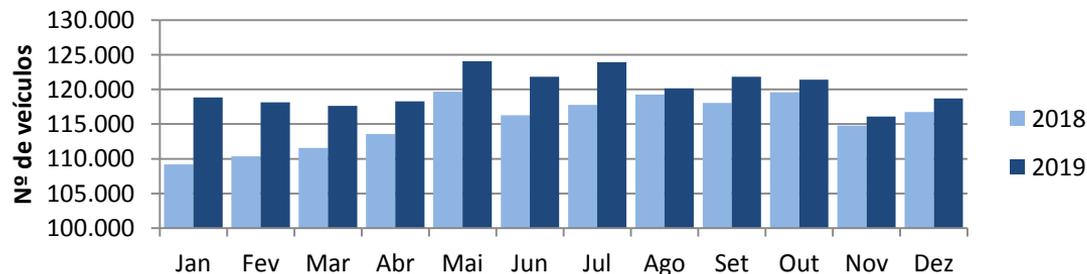
Freixo Norte – Campanhã (A20)

AMP – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



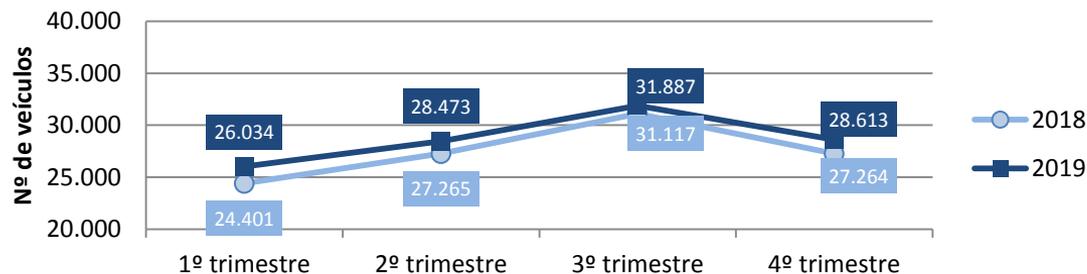
Tráfego médio diário mensal (TMDM)



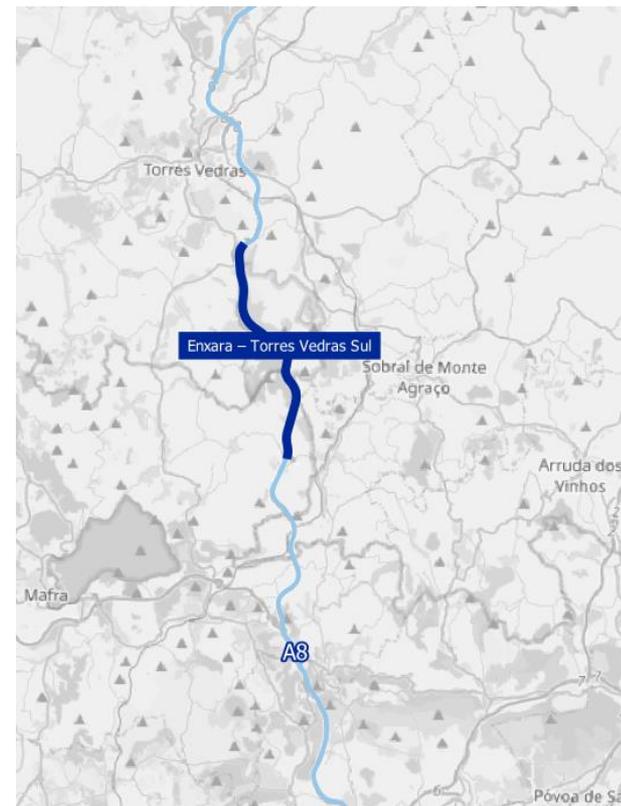
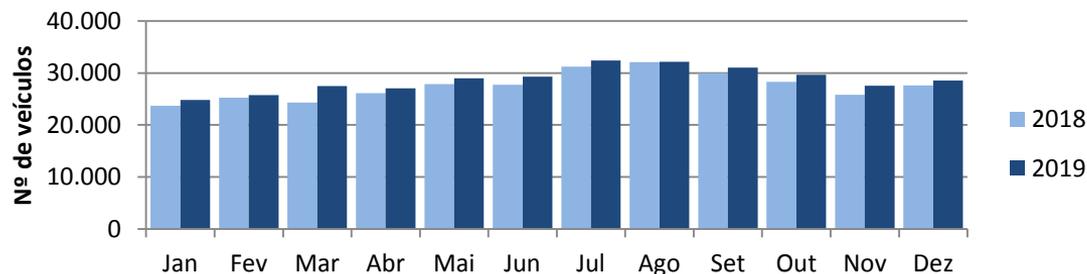
Enxara – Torres Vedras-Sul (A8)

CIM Oeste – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)

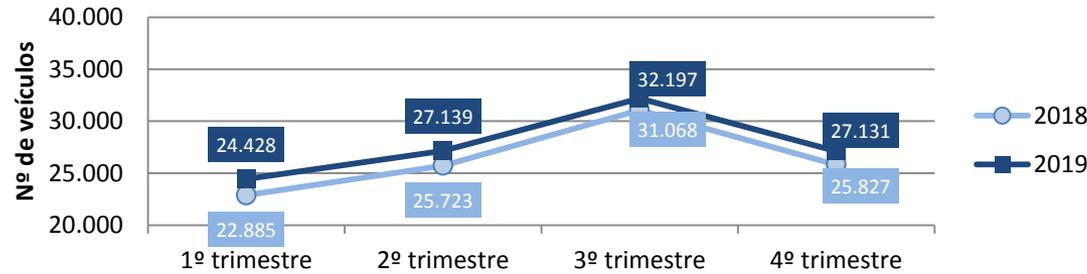


Tráfego médio diário mensal (TMDM)

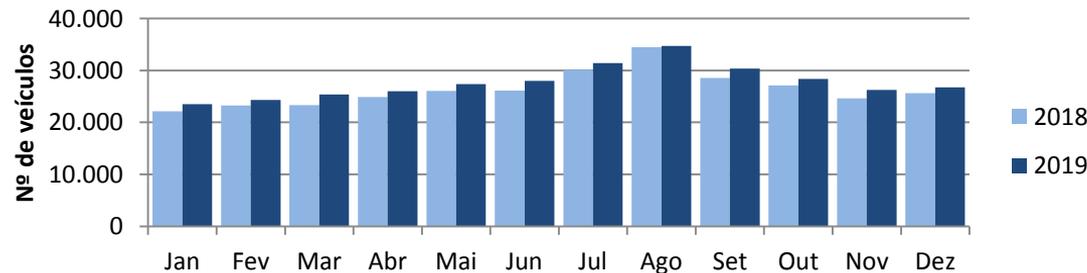


Gaeiras – Caldas da Rainha (A8)
CIM Oeste – Tráfego Total

Tráfego médio diário trimestral (TMDT)



Tráfego médio diário mensal (TMDM)





ANEXO IV – referências bibliográficas

- AML – Área Metropolitana de Lisboa (AML) – Comunicado da AML «Até dezembro, registaram-se 398 milhões de validações com passe na região metropolitana de Lisboa», publicado a 20 de janeiro 2020
- AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – Dados sobre as Reclamações dos Passageiros no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes (2019)
- APA – Agência Portuguesa do Ambiente – NIR 2020 - National Inventory Report 2020 (Versão 15.04.2020) submetido pela APA no âmbito da UNFCCC (acessível em <http://apambiente.pt>)
- AT - Autoridades de Transportes (2 AM e 21 CIM) – Relatórios anuais de execução do PART 2019 entregues ao IMT, IP pelo Fundo Ambiental
- FA - Fundo Ambiental – Informação sobre Execução Financeira dos relatórios anuais de execução do PART 2019 das autoridades de transportes (2 AM e 21 CIM)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Contratos interadministrativos entre Municípios e entidades intermunicipais e Contratos de delegação ou partilha de competências entre entidades intermunicipais (acessível em <http://www.imt-ip.pt>) (2018 e 2020)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Questionário sobre mobilidade sustentável (edição de 2020)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas (acessível em <http://www.imt-ip.pt>)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP - Rede Nacional de Autoestradas Concessionada por Estrada e/ou por Concessionária (acessível em <http://www.imt-ip.pt>)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Relatórios trimestrais de indicadores e Estatísticas do operador Fertagus (2018 e 2019)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras (SIGGESC)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Vendas e receitas dos títulos 4_18/sub23 (2018 e 2019)
- INE – Instituto Nacional de Estatística - Estatísticas dos Transportes e Comunicações (2018, 2019) - (acessível em <http://www.ine.pt>)

ANEXO V – glossário de termos técnicos utilizados

TERMO	DEFINIÇÃO
Avaliação	Exame sistematizado de um programa ou intervenção pública, podendo incidir sobre a gestão, os resultados e os impactos, tendo, designadamente em vista a verificação da relevância, coerência, eficiência, eficácia e utilidade da intervenção.
Avaliação <i>ex-post</i>	Exercício de avaliação realizado no final da fase de execução de um programa ou intervenção pública, incidindo principalmente sobre os resultados e impactos obtidos, com vista à verificação da eficiência, eficácia e utilidade.
Avaliação externa	Exercício de avaliação realizado por uma entidade independente das entidades responsáveis pela conceção e gestão do programa.
Avaliação interna	Exercício de avaliação realizado por uma equipa técnica constituída no âmbito do sistema de gestão, geralmente segregada ou com autonomia funcional.
Eficácia	Relação entre os efeitos produzidos por uma intervenção e os objetivos que se propunha atingir, determinada através de indicadores de realização, de resultado ou de impacto.
Impacto	Efeito ou alteração duradoura de caráter económico, social ou ambiental que, credivelmente, possa ser atribuída ao programa ou intervenção pública.
Indicador	Variável ou grandeza que traduz de forma precisa e objetiva a intensidade ou dimensão de um recurso mobilizado, de uma realização atingida ou de um efeito obtido, podendo ter natureza quantitativa ou qualitativa.
Indicador de contexto	Grandeza de caráter económico, social ou ambiental que caracteriza sob um determinado ponto de vista a população ou a região ou em que a intervenção pública tem lugar.
Indicador de impacto	Variável que mede as consequências ou efeitos que decorrem de um programa ou intervenção pública, que permanecem para além dos seus efeitos imediatos.
Indicador de realização	Variável utilizada para medir os produtos gerados pelo programa ou pela intervenção pública, podendo ser expresso em unidades físicas ou monetárias.
Indicador de resultado	Variável utilizada para medir os efeitos diretos e imediatos gerados pelo programa ou pela intervenção pública, podendo ter um carácter material ou imaterial.
Intervenção pública	Ação integrada de desenvolvimento económico e social promovida por entidades públicas que, independentemente da sua natureza e extensão, seja baseada numa estratégia coerente e vise alcançar objetivos determinados.
Resultado	Efeito ou alteração imediata de caráter económico, social ou ambiental que, credivelmente, possa ser atribuída ao programa ou intervenção pública.
Relevância	Adequação dos objetivos gerais ou específicos de uma intervenção pública face aos problemas socioeconómicos que visa enfrentar, particularmente importante no caso das avaliações <i>ex-ante</i> .
Sustentabilidade	Avaliação em que medida e em que condições, após concluída a intervenção, os efeitos produzidos poderão previsivelmente manter-se a médio ou longo prazo.
Utilidade	Verificação em que medida os resultados e impactos decorrentes da intervenção pública contribuíram para a resolução ou redução da severidade do problema socioeconómico e identificação de externalidades positivas e negativas não previstas.

ANEXO VI – glossário de siglas

TERMO	DEFINIÇÃO
AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
APA	Agência Portuguesa do Ambiente
AT	Autoridades de Transportes (2 AM e 21 CIM)
CIMAC	CIM Alentejo Central
CIMAL	CIM Alentejo Litoral
CIM Algarve	CIM Algarve
CIMAA	CIM Alto Alentejo
CIMAM	CIM Alto Minho
CIMAT	CIM Alto Tâmega
CIMA	CIM Ave
CIMBAL	CIM Baixo Alentejo
CIMBB	CIM Beira Baixa
CIMBSE	CIM Beiras e Serra da Estrela
CIMC	CIM Cávado
CIMD	CIM Douro
CIMLT	CIM Lezíria do Tejo
CIMMT	CIM Médio Tejo
CIMO	CIM Oeste
CIMRA	CIM Região de Aveiro

ANEXO VI – glossário de siglas

TERMO	DEFINIÇÃO
CIMRC	CIM Região de Coimbra
CIMRL	CIM Região de Leiria
CIMTS	CIM Tâmega e Sousa
CIMTTM	CIM Terras de Trás-os-Montes
CIMVDL	CIM Viseu Dão Lafões
CO _{2e}	Dióxido de carbono equivalente
FA	Fundo Ambiental
GEE	Gases com efeito de estufa
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP
INE	Instituto Nacional de Estatística
LOE	Lei do Orçamento de Estado
NIR 2020	National Inventory Report 2020 (Versão 15.04.2020) submetido pela APA no âmbito da UNFCCC
NO ₂	Dióxido de azoto
OE	Orçamento de Estado
RNA	Rede Nacional de Autoestradas
SPTP	Serviço público de transporte de passageiros
TPP	Transporte público de passageiros
TPF	Transporte público flexível
TST	Transportes Sul do Tejo
UNFCCC	Convenção Quadro da Nações Unidas sobre Alterações Climáticas
VLP	Veículos ligeiros de passageiros