

RELATÓRIO ANUAL

2022

versão final | novembro 2023

PART

PROTransP

ÍNDICE

1	SUMÁRIO EXECUTIVO	5
2	OBJETIVO E ÂMBITO DO RELATÓRIO	8
3	BREVE APRESENTAÇÃO DOS PROGRAMAS	11
4	CONTEXTO DA PANDEMIA	12
5	AVALIAÇÃO E RESULTADOS OPERACIONAIS	14
5.1	ANÁLISE PART 2022	16
5.2	ANÁLISE PROTRANSP 2022	25
6	AVALIAÇÃO DO IMPACTO	30
6.1	IMPACTO NA PROCURA	30
6.2	IMPACTO NA OFERTA	43
6.3	IMPACTO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO	48
6.4	IMPACTO AMBIENTAL	53
6.5	EFEITOS NOS MODELOS DE GESTÃO E GOVERNANÇA	56
7	CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES	59
	ANEXO I – INDICADORES PART	60
	ANEXO II – INDICADORES PROTRANSP	61
	ANEXO III – CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS	62
	ANEXO IV – TIPOLOGIA DE MEDIDAS ADOTADAS PELAS AT	63
	ANEXO V – ÍNDICE DE TABELAS	74
	ANEXO VI – ÍNDICE DE FIGURAS	74
	ANEXO VII – LISTA DE ABREVIATURAS	76
	ANEXO VIII – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	77

FICHA TÉCNICA

TÍTULO: Relatório 2022

4º Relatório de avaliação do impacto do PART

3º Relatório de avaliação do impacto do PROTransP

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:

Rui Velasco Martins

EQUIPA TÉCNICA:

Carla Oliveira

Fernando Alves

Manuela Carvalhão

Marina Costa

Telmo Salgado

AGRADECIMENTOS:

IMT: Cristina Bello | Isabel Botelho | Susana Pinho | Maria Helena Semedo
| Osvaldo Manso | Rui Luso | Sérgio Ferreira | Sílvia Gaião

FA: Catarina Pinheiro | Joana Costa

APA: Ana Rita Branco | Ana Daam | Dília Jardim | Mónica Borges

AMT: Hugo Oliveira

IMAGENS: Cortesia de particulares

DATA: novembro de 2023

VERSÃO: Versão final

PÁGINAS: 77

1

SUMÁRIO EXECUTIVO

ADESÃO AOS PROGRAMAS

A totalidade das AT aderiu, em 2022, ao PART e ao PROTransP. Apesar da situação pandémica que continuou a caracterizar o ano 2022, a maioria das entidades continuou a aplicar os descontos tarifários adotados nos anos anteriores.

ADESÃO DAS AT AO
PART

23<sup>2 AM
e 21 CIM</sup>
(100%)

ADESÃO DAS AT AO
PROTransP

21^{21 CIM}
(100%)

FINANCIMENTO OE

O financiamento destina-se a autoridades de transportes (municípios, áreas metropolitanas e comunidades intermunicipais), para reforço da capacidade financeira de intervenção destas entidades, sobre os serviços públicos de transporte de passageiros nos seus territórios.

VALOR PART OE
PARA CIM/AM

138,6_{M€}

VALOR PROTransP OE
PARA CIM

20_{M€}

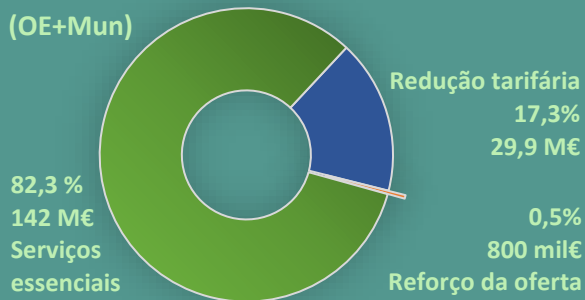
EXECUÇÃO PROGRAMAS

Face ao contexto pandémico gerador de uma enorme queda na procura e que impôs limitações na oferta, a execução das verbas do PART e do PROTransP incidiu sobretudo na manutenção dos serviços de transporte mínimos essenciais, ao abrigo do quadro normativo que enquadrava os ajustamentos necessários aos programas.

Assinala-se que em algumas CIM, à semelhança do que tinha acontecido em 2021, uma parte das verbas do PART alocadas à redução tarifária em 2022 foi utilizada para financiamento de serviços essenciais, apesar de as entidades terem optado por inscrever a componente dessas verbas em medidas de redução tarifária.

PART

REPARTIÇÃO DO FINANCIAMENTO EXECUTADO (OE+Mun)



EXECUÇÃO FINANCEIRA OE

138,4 M€

TAXA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA OE

99,9%

FINANCIAMENTO DOS MUNICÍPIOS

35 M€

TAXA COMPARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS

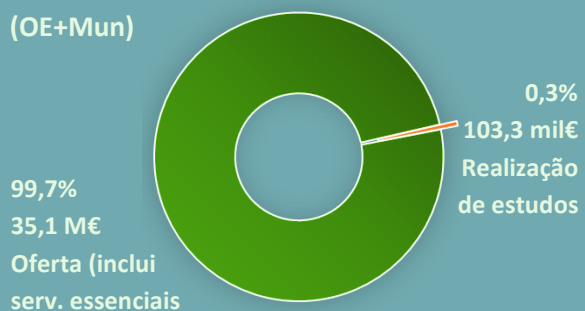
25,3%

Mínimo exigível (20%)

O peso de **comparticipação dos municípios** é superior ao mínimo exigível em face das verbas do OE, o que demonstra o reconhecimento por parte das autoridades de transporte (AT) quanto à necessidade de financiar os serviços mínimos essenciais às populações.

PROTransP

REPARTIÇÃO DO FINANCIAMENTO EXECUTADO (OE+Mun)



EXECUÇÃO FINANCEIRA OE

18,98 M€

TAXA DE EXECUÇÃO FINANCEIRA OE

94,9%

FINANCIAMENTO DAS ENTIDADES

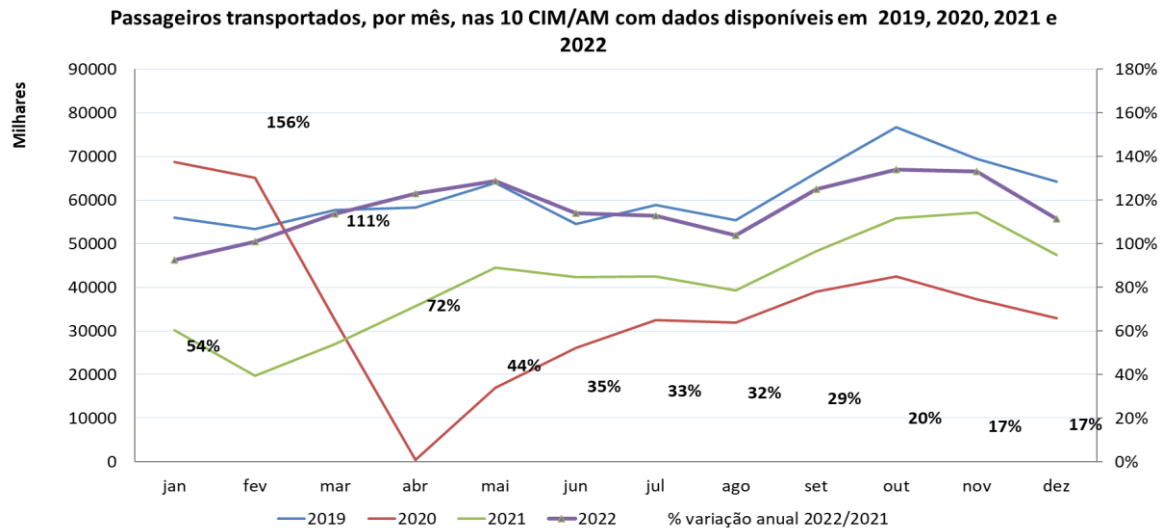
16,2 M€

TAXA DE IMPUTAÇÃO (ENTIDADES)

46,1%

O peso de **investimento das autoridades de transportes face ao total investido (OE+ Entidades)** demonstra mais uma vez o reconhecimento por parte destas entidades na necessidade de financiar os serviços mínimos essenciais às populações.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS 2019 | 2020 | 2021 | 2022 nas CIM/AM com dados disponíveis



Como se constata, a evolução da procura em 2022 aproxima-se dos valores registados em 2019, traduzindo uma retoma assinalável. A retoma foi mais significativa na AMP e no modo ferroviário, conforme descrito no capítulo 6.2

AUMENTO DA OFERTA 2022

COM AUMENTO
DE OFERTA

9 CIM

9 CIM reportaram a criação de novas ofertas

NOVOS
SERVIÇOS DE TP

20 serviços

5 novas ligações

10 serv. TPF

Destes, 6 ocorreram na CIM Viseu Dão-Lafões, com a implementação de um projeto de transporte flexível

AUMENTO MENSAL
DE CIRCULAÇÕES

1634

AUMENTO MENSAL
DE KM

30 mil Km

IMPACTO AMBIENTAL

As restrições resultantes das medidas implementadas no âmbito da pandemia da COVID-19 tiveram um efeito generalizado na vida das pessoas e na forma como se movimentam, condicionando, ainda em 2022, os potenciais efeitos positivos sobre o ambiente gerados pelas oportunidades criadas com os programas PART/PROTransP¹. No entanto, dada a recuperação que já se faz sentir, à semelhança da análise efetuada em 2019, desenhou-se para 2022 um modelo de cálculo para determinar as emissões de gases com efeito de estufa (CO_{2eq}) e de poluentes atmosféricos potencialmente evitados com a implementação dos referidos programas, bem como as toneladas equivalentes de petróleo (tep) potencialmente poupadas, em resultado da transferência modal de veículo ligeiro de passageiros (VLP) para o transporte público de passageiros (TPP), quando comparado com o ano de 2018 (ano isento dos efeitos positivos dos programas de apoio e dos efeitos negativos da pandemia), tendo por base a análise do mesmo universo.

Face à inexistência de dados sobre transferência modal², o modelo admite que a totalidade dos novos utilizadores de transporte público, utilizavam VLP.

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, CIMAC, CIMAL, CIMLT, CIMT, CIRA, CIMRC (Mun. de Coimbra) e CIMO.

Neste contexto, estima-se que a transferência modal, de VLP para TPP, proporcionada pelo PART/PROTransP poderá, potencialmente, ter evitado, no ano de 2022, a emissão de cerca de 218 mil toneladas de Gases com Efeito de Estufa (CO_{2eq}), a emissão de poluentes atmosféricos, nomeadamente, cerca de: 584 toneladas de Óxidos de Azoto - NO_x; 24 toneladas de Matéria Particulada (>2.5µm) - PM_{2.5}; 909 toneladas de Monóxido de Carbono - CO; uma tonelada de Óxidos de Enxofre - SO_x; 88 toneladas de Compostos Orgânicos Voláteis Não Metânicos - COVNM e de 15 toneladas de Amónia - NH₃.

Em consequência desta transferência modal terão, potencialmente, sido poupadas cerca de 74 mil toneladas equivalentes de petróleo (tep).

7

¹ A que se deve associar outros mecanismos de financiamento destinados ao apoio à reposição da oferta de transportes públicos e previstos no Decreto-Lei n.º 14-C/2020 e no Despacho 3515-A/2021.

² A análise sobre a transferência modal deverá ser desencadeada através de um inquérito aos passageiros de transporte público.

2 OBJETIVO E ÂMBITO DO RELATÓRIO

Este documento constitui a **4.ª avaliação do impacto do PART** e a **3.ª avaliação do impacto do PROTransP**, e **incide sobre a execução destes programas durante o ano de 2022**. Foi elaborado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes I.P., tal como previsto no Artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro e no ponto 12 do Despacho n.º 3387-A/2021, de 29 de março.

Este relatório pretende ser uma avaliação *ex-post* e 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 e do PROTransP.

A avaliação feita para o ano de 2022 continua a ser condicionada pela situação epidemiológica causada pela pandemia COVID-19 que, desde março de 2020, fundamentou a criação de um regime excecional de apoio aos serviços de transporte públicos essenciais, o qual, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 abril, veio estabelecer ajustamentos aos procedimentos inerentes ao PART e ao PROTransP.

Tendo em conta os ajustes efetuados em face da situação de pandemia e das fortes restrições à mobilidade das populações, a avaliação incidiu em quatro grandes temas:

1. A realização e execução das medidas do PART e PROTransP;
2. Os contributos do PART e do PROTransP para a manutenção dos serviços essenciais às populações;
3. O comportamento da procura pelo transporte público coletivo, que recuperou para valores próximos dos registados em 2019, especialmente no segundo semestre de 2022.;
4. A análise de cariz ambiental, numa perspetiva de determinação dos novos utilizadores regulares de TPP e consequente poupança de emissões de GEE, tendo como referência comparativa o ano de 2018, ainda sem influências do PART e da pandemia.

Assim, a análise da «eficácia» dos programas deverá ser vista à luz dos seguintes aspetos:

1. Avaliação dos resultados e impactos em face dos objetivos estabelecidos inicialmente;
2. Avaliação do financiamento dos serviços essenciais em período de pandemia e em que medida foi determinante no peso total das verbas;
3. Avaliação dos resultados alcançados e em que medida estão em conformidade com os esperados inicialmente em comparação com os estabelecidos em tempo de pandemia;
4. Identificação das razões que justificam que os níveis de eficácia sejam diferentes dos esperados;
5. Distinção dos impactos negativos ou positivos resultantes de outras ações ou programas.

A avaliação da eficácia dos programas em 2022 deverá, necessariamente, incluir uma ponderação entre:

- em que medida foram alcançados os objetivos previamente estabelecidos (ou, objetivos base); e
- de que forma as medidas de ajustamentos de que foram alvo os programas cumpriram o seu desígnio, de contribuir para financiar os serviços de transporte público considerados como serviços essenciais.

OBJETIVOS DO PART

(conforme estabelecidos no DL 1-A/2020, de 3 de janeiro)

1. **Aumentar o financiamento** do sistema de Transporte Público de Passageiros (TPP)
2. Implementar medidas de **redução tarifária e reforço da oferta**
3. **Atrair mais passageiros** para o transporte público
4. Promover a **coesão territorial**
5. **Combater as externalidades negativas** associadas à mobilidade

OBJETIVOS DO PROTRANSP

(conforme estabelecidos no Despacho 5545-B/2020, de 15 de maio)

1. **Reforçar e criar novos serviços de TP** regulares e flexíveis
2. **Aumentar a acessibilidade** dos territórios e das suas populações aos principais serviços e polos de emprego
3. Promover a **transferência modal** para o TPP
4. Promover a **descarbonização da mobilidade** e a **indução de padrões de mobilidade mais sustentáveis**

UTILIZAÇÃO DAS VERBAS CONSIGNADAS AO PART E PROTRANSP PARA APOIO AOS SERVIÇOS ESSENCIAIS

(de acordo com o Decreto-Lei 14-C/2020, de 7 de abril)

A partir do 2º trimestre de 2020, foram feitos ajustamentos ao PART e PROTRANSP, e estipulado que as verbas consignadas aos programas poderiam ser utilizadas pelas AT para financiarem os serviços de transporte público considerados como serviços essenciais.

Numa primeira fase, efetuou-se uma avaliação operacional, com incidência sobre os indicadores de execução e realização das medidas dos programas e os seus efeitos mais diretos sobre o sistema de transportes.

Numa segunda fase, procurou-se efetuar a análise possível à evolução dos principais indicadores de impacto (em termos de oferta, procura e ambiente) e avaliar em que medida os programas de intervenção contribuíram para a manutenção de níveis do serviço público de passageiros que permitiram satisfazer as necessidades de mobilidade essenciais das populações.

Os indicadores de análise do PART e PROTransP encontram-se sistematizados no Anexo I – INDICADORES PART e organizados segundo a perspetiva operacional e estratégica, de acordo com o objetivo que pretendem medir e o foco de avaliação a que se destinam:

1. Indicadores de realização e de impacto das medidas de redução tarifária, reforço de oferta e manutenção dos serviços essenciais com base nos relatórios anuais de execução do PART e PROTransP 2022 produzidos pelas 2 AM e 21 CIM;
2. Outros indicadores do sistema de transportes e mobilidade;
3. Indicadores de contexto.

Salienta-se que os indicadores de impacto apresentados constituem os indicadores base de cada um dos programas de intervenção e sobre estes serão analisados apenas aqueles que, à luz do contexto da pandemia, poderão traduzir o impacto dos programas no sistema de mobilidade e transportes.

Figura 1 – Metodologia de avaliação dos programas de intervenção



3

BREVE APRESENTAÇÃO DOS PROGRAMAS

O Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) teve início em abril de 2019¹, e o Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP) em janeiro de 2020².

O **PART** é um programa de financiamento à redução tarifária e ao aumento da oferta dos serviços de transportes públicos.

Âmbito geográfico: duas áreas metropolitanas e 21 comunidades intermunicipais

Financiamento OE: 138 milhões de euros

Comparticipação dos municípios: 20% mínimo

Repartição da dotação OE: em função da procura e dos tempos médios de deslocação em transporte público apurados no Censos de 2011 e da complexidade dos sistemas de transportes.

O **PROTransP** é um programa de financiamento de reforço dos atuais serviços e de implementação de novos serviços de transporte público, regular e flexível.

Âmbito geográfico: 21 comunidades intermunicipais

Financiamento OE: 20 milhões de euros

Comparticipação dos municípios: não é exigida

Repartição da dotação OE: tendo em consideração o potencial de captação de procura ao automóvel, aferido com base na população que utiliza o automóvel nas deslocações pendulares, de acordo com os dados apurados no Censos de 2011.

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.

A criação dos programas PART e o PROTransP 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 cerca de 24% do valor total das emissões de GEE.

Com a implementação do PART e do PROTransP, assumia-se assim a expectativa de que os programas contribuíssem para a indução de padrões de mobilidade mais sustentáveis e para a melhoria da qualidade de serviço, atraindo mais passageiros para o transporte público e combatendo as externalidades negativas do setor dos transportes.

As três avaliações anteriores encontram-se disponíveis para consulta em:

1. [Relatório Anual do PART 2019](#)
2. [Relatório Anual do PART e PROTransP 2020](#)
3. [Relatório Anual do PART e PROTransP 2021](#)

¹ PART criado ao abrigo do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, 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. A sua continuidade, em 2020 e para os anos seguintes, foi assegurada pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

² PROTransP criado através do Despacho n.º 5545-B/2020, de 15 de maio, inicialmente previsto na Lei n.º 2/2020, de 31 de março - Lei do Orçamento do Estado para o ano de 2020. A sua continuidade para 2021 foi instituída pelo Despacho n.º 3387-A/2021, de 29 de março.

4

CONTEXTO DA PANDEMIA

Em linha do que aconteceu em 2021, a execução do PART e do PROTransP, em 2022, continuou a ser influenciada pela pandemia de Covid-19. Neste contexto, assistiu-se desde março de 2020 a uma queda abrupta do número de passageiros nos transportes públicos, tendo como resultado uma forte redução das receitas do sistema de transportes, com a sequente redução da oferta, que se limitou aos serviços essenciais, a que se seguiu um processo de recuperação.

Como reflexo desta situação atípica, foi desvirtuada a «normal» execução das medidas do PART, tal como foi concebido inicialmente, e em grande parte as do PROTransP, que apesar de já prever financiamento para os serviços essenciais, apresenta um enfoque que vai além dessa componente.

Neste contexto, a reformulação operacional do PART e do PROTransP, ocorrida em 2020, prolongou-se ainda para 2022, e permitiu às autoridades de transporte financiar a disponibilização de serviços mínimos de transportes coletivos adequados ao contexto então verificado de redução abrupta da procura, ao abrigo do Decreto-Lei 14-C/2020, de 7 de abril.

Especificamente em relação ao PART, continuou a estipular-se que às verbas pagas até ao final do ano de 2022, não se aplicassem as tipologias de medidas de redução tarifárias previstas no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, nem se aplicasse o disposto no n.º 5 do artigo 5.º do referido decreto-lei, ou seja, a proporção de 60%/40% às duas modalidades de financiamento.

Em complemento com outros diplomas³ e orientações emanadas pelo Governo, esta foi a fórmula delineada para propiciar uma maior resiliência do sistema de transporte público e salvaguardar as bases de sustentabilidade financeira para permitir a recuperação dos níveis de oferta no período pós-pandémico e estimular a retoma da procura do transporte público coletivo.

É neste contexto que o processo de avaliação, em relação ao ano de 2022, deve refletir estas profundas alterações na dinâmica e no dia-a-dia das populações, no sentido de incorporar as diferenças entre os objetivos delineados inicialmente e a nova finalidade para a qual os programas foram convocados, no sentido de apoiarem financeiramente a manutenção dos serviços de transporte público essenciais às populações.

De facto, as restrições de mobilidade conduziram ao agravamento do défice de exploração dos serviços de transporte público de passageiros, com impactos diretos na redução das receitas dos

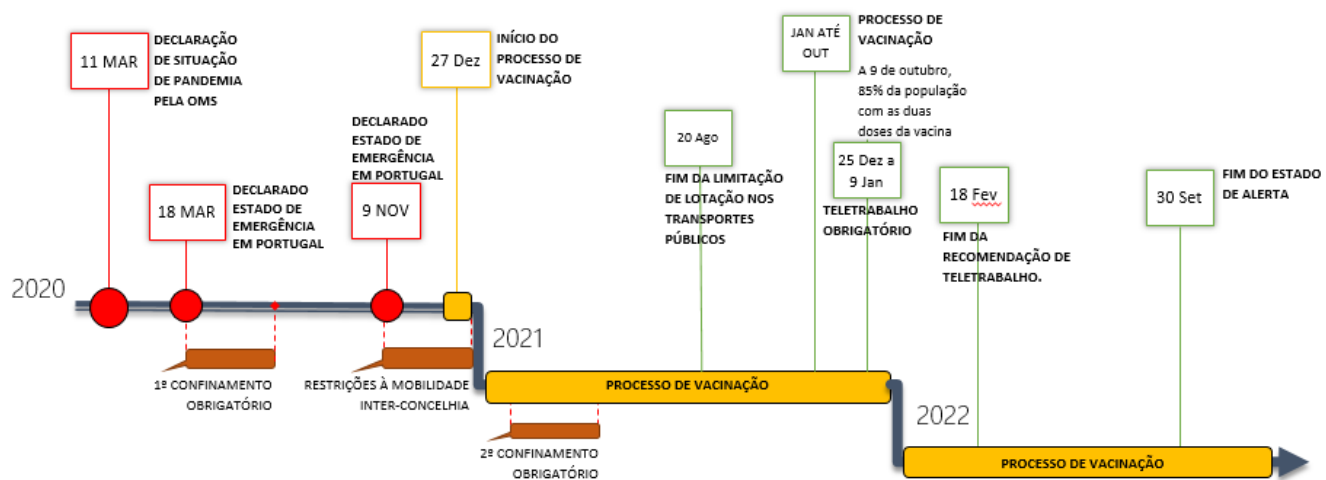
³ O Despacho 3515-A/2021 determina a distribuição das verbas destinadas ao financiamento dos serviços de transportes públicos essenciais e regulamenta os termos em que podem ser concretizadas as transferências de verbas do Fundo Ambiental (FA) para as AM e para as CIM, previstas no n.º 2 do artigo 223.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho (LOE de 2022).

operadores de transporte público, justificando-se deste modo o desenvolvimento de mecanismos que promovessem a sustentabilidade daquelas empresas e permitissem a manutenção do serviço público de passageiros em níveis capazes de satisfazer necessidades mínimas de mobilidade.

A definição dos serviços mínimos coube às autoridades de transportes, em articulação com os operadores e de acordo com critérios gerais estipulados no DL 14-C/2020 e outras orientações emanadas pela Autoridade de Mobilidade e Transportes (AMT). Nas situações em que a manutenção dos serviços mínimos implicou uma exploração deficitária da parte do operador, a aplicação dos mecanismos de financiamento serviu para mitigar esse défice existente e permitir que as empresas pudessem operar com menos constrangimentos financeiros.

A análise da evolução da procura e da oferta de transportes públicos coletivos deve ser vista à luz dos acontecimentos que acompanharam a situação pandémica ainda presente em 2022, tendo em consideração a reabertura gradual das atividades económicas e sociais efetuada, que permitiu alcançar a quase normalização dessas atividades, ainda em 2022.

Figura 2 – Marcos da Pandemia Covid-19 em Portugal



5

AVALIAÇÃO E RESULTADOS OPERACIONAIS

Em virtude da situação de pandemia que continuou a caracterizar o ano 2022, a disponibilização de serviços mínimos de transportes coletivos, adequados ao contexto então verificado de recuperação da procura, foi financiada com o apoio das verbas orçamentadas do PART, do PROTransP e das compensações dos passes 4_18, sub23 e Social+.

Paralelamente, e à semelhança de 2021, foi previsto no n.º 2 do artigo 223.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho (LOE de 2022), a possibilidade de um reforço extraordinário de até mais 100 milhões de euros, para assegurar os níveis de oferta nos sistemas de transportes públicos abrangidos pelo PART nos anos de 2021 e 2022, tendo em conta um cenário mais adverso dos efeitos da crise pandémica no sistema de mobilidade e uma queda de receita das empresas. Para a concretização da transferência das verbas previstas n.º 2 do artigo 223.º da LOE de 2022, foi publicado o Despacho n.º 9829/2022, de 9 de agosto, assumindo regras análogas às previstas no âmbito do Despacho n.º 3515-A/2021, de 31 de março, devidamente adaptadas à data de vigor da LOE de 2022.

O Despacho n.º 9829/2022, regulamentou os termos em que podem ser concretizadas as transferências de verbas do Fundo Ambiental para as Áreas Metropolitanas (AM) e para as Comunidades Intermunicipais (CIM), previstas no artigo 223.º da Lei n.º 12/2022, de 27 de junho, destinadas a assegurar o financiamento dos serviços públicos de transportes de passageiros, abrangidos pelo PART.

Considerando o montante global dos apoios financeiros de 236,75 milhões de euros⁴, a avaliação que é desencadeada neste relatório representa 78% desse total - não está contabilizada a verba do reforço extraordinário do financiamento dos serviços públicos de transporte de passageiros do quarto trimestre de 2022, em despacho por publicar, o que levará a uma diminuição do peso relativo do financiamento PART/PROTransP.

Tabela 1 – Verbas do OE 2021 e 2022

	Verba OE 2021 (Milhões €)	% do total	Verba OE 2022 (Milhões €)	% do total
PART + comparticipação dos Mun.	166,32	53%	166,32	60%
PROTransP	15,00	5%	20,00	7%
Despachos 3515-A/2021 e 9829/2022	129,99	42%	89,591	33%
Total	311,31	100%	275,91	100%

⁴ Refira-se a título informativo que o International Transport Forum, ITS estima um retorno de 6,5 euros por cada euro investido em transporte público nos Transportes Metropolitanos de Barcelona.

No âmbito dos relatórios finais de execução do PART 2022 foi solicitado às AT que reportassem, para além dos apoios financeiros do PART, outro tipo de financiamento investido pelas entidades, bem como, o financiamento de outros programas e apoios.

Na **Tabela 2** consta o total desses apoios reportados, que ascende a 230,18 milhões de euros. A sua leitura deve ter em atenção os seguintes aspetos:

- Estão em causa dados globais de execução de verbas transferidas pelo Estado para as AT, desagregados por diversos programas, e incluindo verbas próprias das autoridades de transportes.
- As verbas do PART 2022 não incluem o financiamento recebido ao abrigo do Despacho 9829/2022, de 9 de agosto. Essas verbas foram registadas na coluna "Financiamento recebido de outros programas e apoios".
- O valor referente ao financiamento investido pelas entidades pode incluir financiamento da entidade apenas relativo ao PART 2022, ou relativo ao PROTransP 2022, ou a ambos.
- Nem todas as AT registaram devidamente outras fontes de financiamento nos relatórios finais de execução do PART 2022. Não foi possível comprovar se essas AT registaram a totalidade do financiamento que auferiram do OE.

Tabela 2 – Verbas totais reportadas pelas autoridades de transportes nos relatórios finais do PART 2022

Autoridades de transportes (CIM e AM)	Valor global da medida	Financiamento FA	Financiamento investido pela Entidade	Financiamento de outros programas e apoios
Alto Minho	1 846 004 €	844 131 €	168 826 €	833 047 €
Cávado	4 590 984 €	2 488 935 €	498 352 €	1 603 697 €
Ave	8 339 875 €	2 294 603 €	4 448 737 €	1 596 533 €
AMP	32 309 068 €	22 720 762 €	4 544 152 €	5 044 154 €
Alto Tâmega	317 271 €	264 392 €	52 878 €	- €
Tâmega e Sousa	7 116 626 €	3 307 862 €	2 458 514 €	1 350 249 €
Douro	871 397 €	713 807 €	157 590 €	- €
Ter. de Trás-os-Montes	340 945 €	246 536 €	94 409 €	- €
Oeste	3 972 529 €	2 374 344 €	1 598 185 €	- €
Região de Aveiro	3 742 998 €	1 792 213 €	358 443 €	1 592 342 €
Região de Coimbra	6 923 264 €	2 500 273 €	500 055 €	3 922 936 €
Região de Leiria	2 683 196 €	921 325 €	184 265 €	1 577 605 €
Viseu Dão Lafões	1 071 090 €	892 575 €	178 515 €	- €
Beira Baixa	298 044 €	248 370 €	49 674 €	- €
Médio Tejo	2 745 434 €	1 592 015 €	318 403 €	835 015 €
Beiras e S. da Estrela	1 626 155 €	713 306 €	147 661 €	765 187 €
AML	142 528 044 €	90 308 164 €	18 061 633 €	34 158 247 €
Alentejo Litoral	1 580 961 €	275 036 €	55 007 €	1 250 918 €
Baixo Alentejo	1 460 444 €	289 196 €	57 839 €	1 113 409 €
Lezíria do Tejo	2 846 449 €	1 875 519 €	375 104 €	595 826 €
Alto Alentejo	349 948 €	176 379 €	35 276 €	138 292 €
Alentejo Central	2 562 040 €	411 349 €	382 493 €	1 768 198 €
Algarve	1 412 442 €	1 177 035 €	235 407 €	- €
Total	231 535 209 €	138 428 126 €	34 961 419 €	58 145 655 €

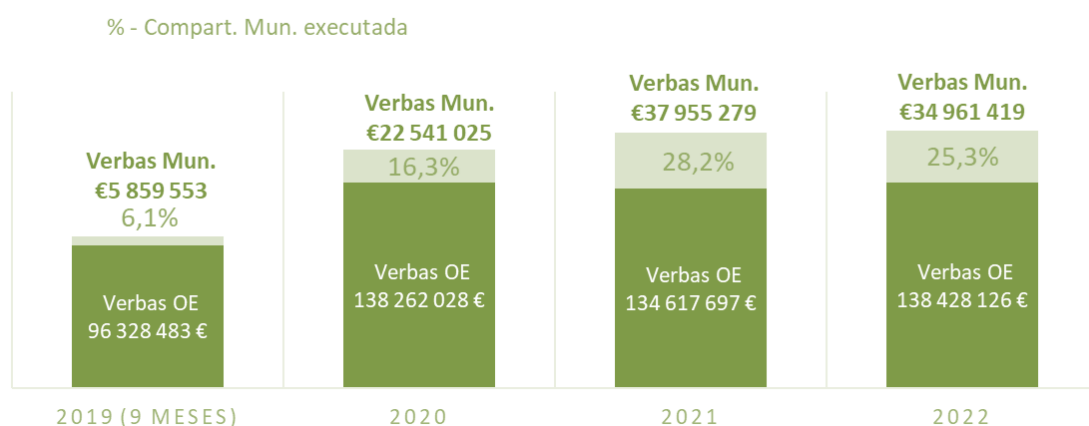
5.1 ANÁLISE PART 2022

De uma perspetiva global, apresentam-se os resultados comparativos do PART 2019, 2020, 2021 e 2022, referindo-se que a verba orçamentada para o PART 2020, 2021 e 2022 (138,6 milhões de euros) aumentou em relação a 2019 (104 milhões de euros), na proporção do acréscimo de meses de 2020, 2021 e 2022 em relação a 2019, dado que o início do PART ocorreu no mês de abril de 2019.

A taxa de execução das verbas do OE situou-se em 99,9%, para um montante de investimento de 138,4 milhões de euros das verbas do OE. Se se adicionar a comparticipação dos municípios, o total do investimento do PART ascende a 173,4 milhões de euros.

O investimento municipal fixou-se num montante executado de 34,8 milhões de euros, ou seja, 25,3% das verbas do OE executadas (Figura 3). Embora continue a superar a comparticipação mínima exigida, verificou-se um abrandamento da taxa de comparticipação municipal, que se havia cifrado em 28,2% em 2021. Através das Figuras 3 e 4, observa-se a evolução da comparticipação dos municípios ao longo destes quatro anos de implementação do programa.

Figura 3 – PART | Valores Executados – PART | Financiamento total (OE + Mun) executado em medidas de redução tarifária, aumento da oferta e serviços essenciais 2019 | 2020 | 2021 | 2022



Salienta-se que a comparticipação mínima exigida aos municípios de acordo com o Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro, aumentou de 2,5 %, em 2019, para 10 %, em 2020 e 20% em 2021

e 2022. Mais adiante, nesta secção, analisa-se mais detalhadamente o financiamento dos municípios por entidade.

Figura 4 – PART | Comparticipação dos Municípios 2019 | 2020 | 2021 | 2022



É possível observar através da **Tabela 3** as verbas do OE e a comparticipação dos municípios por entidade, subdivididas por três grupos: dotação inicial prevista (de acordo com o fator distribuição do Despacho n.º 1824-A/2021 e verbas previstas na LOE 2022); verbas submetidas nos planos de aplicação do PART; e verbas executadas durante o ano 2022.

Apresentam-se na **Tabela 4** as taxas de realização, taxas de execução, assim como a taxa de comparticipação dos municípios por entidade (de acordo com os conceitos definidos no Anexo III – CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS).

A aplicação da taxa de realização mede a variação entre o que foi efetivamente realizado e o que foi programado e revertido nos planos de aplicação do PART.

Os planos de aplicação referentes ao ano de 2022 foram submetidos pelas AT no início do mesmo ano, ainda em período de

pandemia e perspetivando o financiamento dos serviços essenciais.

Para todos os efeitos, o grau de incerteza com que as medidas de apoio aos serviços essenciais foram programadas para 2022 foi bastante inferior ao ocorrido na programação de 2021, e por isso era expectável que as verbas totais aplicadas aos serviços essenciais seguissem as perspetivas iniciais refletidas nos planos de aplicação.

Assim, confirmam-se as expectativas iniciais de realização de investimento na maior parte das regiões, com taxas de realização acima dos 90%. Destas, seis entidades superaram os 100%, pelo acréscimo da comparticipação municipal acima do previsto. São elas as CIM do Ave, Tâmega e Sousa, Terras de Trás-os-Montes, Região de Aveiro, Região de Coimbra e Alentejo Central. Em sentido inverso, registaram-se taxas de realização baixas nas CIM Beiras e Serra da Estrela, Beira Baixa e Oeste.

Tabela 3 – PART | Dotação inicial 2022 | Verbas submetidas | Verbas executadas (por entidade)

	De acordo com o fator distribuição do Despacho n.º 1824-A/2021 e verbas previstas na LOE 2022			De acordo com os planos de aplicação do PART entregues pelas CIM e AM em 2022			De acordo com os relatórios finais de execução do PART entregues pelas CIM e AM em 2022		
Autoridades de transportes (CIM e AM)	Dotação OE	Comparticipação mínima exigida Mun. de 20%	Dotação Total PART	Verbas OE submetidas	Comparticipação Mun. submetidas	Verbas totais submetidas	Verbas OE executadas	Comparticipação Mun. executadas	Verbas totais executadas
Alto Minho	844 131 €	168 826 €	1 012 957 €	844 131 €	168 826 €	1 012 957 €	844 131 €	168 826 €	1 012 957 €
Cávado	2 488 935 €	497 787 €	2 986 722 €	2 488 935 €	497 787 €	2 986 722 €	2 488 935 €	498 352 €	2 987 287 €
Ave	2 294 603 €	458 921 €	2 753 524 €	2 294 603 €	458 921 €	2 753 524 €	2 294 603 €	4 448 737 €	6 743 340 €
AM Porto	22 720 762 €	4 544 152 €	27 264 915 €	22 720 762 €	8 783 584 €	31 504 346 €	22 720 762 €	4 544 152 €	27 264 914 €
Alto Tâmega	292 103 €	58 421 €	350 524 €	292 103 €	58 420 €	350 523 €	264 392 €	52 878 €	317 270 €
Tâmega e Sousa	3 307 862 €	661 572 €	3 969 435 €	3 522 594 €	704 519 €	4 227 112 €	3 307 862 €	2 458 514 €	5 766 376 €
Douro	713 807 €	142 761 €	856 569 €	713 807 €	157 590 €	871 397 €	713 807 €	157 590 €	871 397 €
Terras Trás-os-Montes	246 536 €	49 307 €	295 843 €	246 536 €	49 315 €	295 851 €	246 536 €	94 409 €	340 945 €
Oeste	2 374 344 €	474 869 €	2 849 213 €	2 374 344 €	3 893 089 €	6 267 433 €	2 374 344 €	1 598 185 €	3 972 529 €
Região de Aveiro	1 792 213 €	358 443 €	2 150 656 €	1 380 004 €	276 001 €	1 656 005 €	1 792 213 €	358 443 €	2 150 656 €
Região de Coimbra	2 500 273 €	500 055 €	3 000 328 €	1 125 123 €	225 025 €	1 350 147 €	2 500 273 €	500 055 €	3 000 328 €
Região de Leiria	921 325 €	184 265 €	1 105 590 €	921 325 €	184 265 €	1 105 590 €	921 325 €	184 265 €	1 105 590 €
Viseu Dão Lafões	892 575 €	178 515 €	1 071 090 €	892 575 €	178 515 €	1 071 090 €	€ 892 575	€ 178 515	1 071 090 €
Beira Baixa	248 370 €	49 674 €	298 045 €	438 000 €	87 600 €	525 600 €	248 370 €	49 674 €	298 044 €
Médio Tejo	1 592 015 €	318 403 €	1 910 418 €	1 592 015 €	399 260 €	1 991 275 €	1 592 015 €	318 403 €	1 910 418 €
Beiras e Serra da Estrela	713 306 €	142 661 €	855 967 €	713 306 €	1 771 916 €	2 485 222 €	713 306 €	147 661 €	860 967 €
AM Lisboa	90 308 164 €	18 061 633 €	108 369 797 €	90 308 164 €	71 859 836 €	162 168 000 €	90 308 164 €	18 061 633 €	108 369 797 €
Alentejo Litoral	275 036 €	55 007 €	330 044 €	275 036 €	55 007 €	330 043 €	275 036 €	55 007 €	330 043 €
Baixo Alentejo	321 347 €	64 269 €	385 617 €	321 347 €	64 269 €	385 616 €	289 196 €	57 839 €	347 035 €
Lezíria do Tejo	1 900 490 €	380 098 €	2 280 588 €	1 900 490 €	380 098 €	2 280 588 €	1 875 519 €	375 104 €	2 250 622 €
Alto Alentejo	263 418 €	52 684 €	316 101 €	263 418 €	52 684 €	316 102 €	176 379 €	35 276 €	211 655 €
Alentejo Central	411 349 €	82 270 €	493 618 €	411 349 €	241 901 €	653 250 €	411 349 €	382 493 €	793 841 €
Algarve	1 177 035 €	235 407 €	1 412 442 €	1 177 035 €	235 407 €	1 412 442 €	1 177 035 €	235 407 €	1 412 442 €
Totais	138 600 000 €	27 720 000 €	166 320 000 €	137 217 001 €	90 783 834 €	228 000 836 €	138 428 126 €	34 961 419 €	173 389 546 €

Tabela 4 – PART | Verbas submetidas | Verbas executadas | Taxa de realização | Taxas de execução (por entidade)

	De acordo com os planos de aplicação do PART entregues pelas CIM e AM em 2022			De acordo com os relatórios finais de execução do PART entregues pelas CIM e AM em 2022			AVALIAÇÃO DA EXECUÇÃO PROGRAMA			
Autoridades de transportes (CIM e AM)	Verbas OE submetidas	Comparticipação Mun. submetidas	Verbas totais submetidas	Verbas OE executadas	Comparticipação Mun. executadas	Verbas totais executadas	Taxa de realização	Taxa de execução do programa	Taxa de execução OE	Taxa de participação dos Mun
Alto Minho	844 131 €	168 826 €	1 012 957 €	844 131 €	168 826 €	1 012 957 €	100%	100%	100%	20%
Cávado	2 488 935 €	497 787 €	2 986 722 €	2 488 935 €	498 352 €	2 987 287 €	100%	100%	100%	20%
Ave	2 294 603 €	458 921 €	2 753 524 €	2 294 603 €	4 448 737 €	6 743 340 €	245%	245%	100%	194%
AM Porto	22 720 762 €	8 783 584 €	31 504 346 €	22 720 762 €	4 544 152 €	27 264 914 €	87%	100%	100%	20%
Alto Tâmega	292 103 €	58 420 €	350 523 €	264 392 €	52 878 €	317 270 €	91%	91%	91%	20%
Tâmega e Sousa	3 522 594 €	704 519 €	4 227 112 €	3 307 862 €	2 458 514 €	5 766 376 €	136%	138%	100%	74%
Douro	713 807 €	157 590 €	871 397 €	713 807 €	157 590 €	871 397 €	100%	102%	100%	22%
Terras Trás-os-Montes	246 536 €	49 315 €	295 851 €	246 536 €	94 409 €	340 945 €	115%	115%	100%	38%
Oeste	2 374 344 €	3 893 089 €	6 267 433 €	2 374 344 €	1 598 185 €	3 972 529 €	63%	139%	100%	67%
Região de Aveiro	1 380 004 €	276 001 €	1 656 005 €	1 792 213 €	358 443 €	2 150 656 €	130%	124%	100%	20%
Região de Coimbra	1 125 123 €	225 025 €	1 350 147 €	2 500 273 €	500 055 €	3 000 328 €	222%	185%	100%	20%
Região de Leiria	921 325 €	184 265 €	1 105 590 €	921 325 €	184 265 €	1 105 590 €	100%	100%	100%	20%
Viseu Dão Lafões	892 575 €	178 515 €	1 071 090 €	892 575 €	178 515 €	1 071 090 €	100%	100%	100%	20%
Beira Baixa	438 000 €	87 600 €	525 600 €	248 370 €	49 674 €	298 044 €	57%	61%	100%	20%
Médio Tejo	1 592 015 €	399 260 €	1 991 275 €	1 592 015 €	318 403 €	1 910 418 €	96%	100%	100%	20%
Beiras e Serra da Estrela	713 306 €	1 771 916 €	2 485 222 €	713 306 €	147 661 €	860 967 €	35%	101%	100%	21%
AM Lisboa	90 308 164 €	71 859 836 €	162 168 000 €	90 308 164 €	18 061 633 €	108 369 797 €	67%	100%	100%	20%
Alentejo Litoral	275 036 €	55 007 €	330 043 €	275 036 €	55 007 €	330 043 €	100%	100%	100%	20%
Baixo Alentejo	321 347 €	64 269 €	385 616 €	289 196 €	57 839 €	347 035 €	90%	90%	90%	20%
Lezíria do Tejo	1 900 490 €	380 098 €	2 280 588 €	1 875 519 €	375 104 €	2 250 622 €	99%	99%	99%	20%
Alto Alentejo	263 418 €	52 684 €	316 102 €	176 379 €	35 276 €	211 655 €	67%	67%	67%	20%
Alentejo Central	411 349 €	241 901 €	653 250 €	411 349 €	382 493 €	793 841 €	122%	161%	100%	93%
Algarve	1 177 035 €	235 407 €	1 412 442 €	1 177 035 €	235 407 €	1 412 442 €	100%	100%	100%	20%
Totais	137 217 001 €	90 783 834 €	228 000 836 €	138 428 126 €	34 961 419 €	173 389 546 €	76,0%	105,1%	99,9%	25,3%

Na generalidade, a análise comparativa da taxa de realização e da taxa de execução do programa por entidade revela um forte empenho das AT na realização do investimento quer da componente das verbas do OE, quer da comparticipação dos municípios.

A taxa de realização do PART passou de 100% em 2021 para 76% em 2022. Para esta diferença muito contribuiu o aumento do montante previsto inicialmente nos planos de aplicação PART de várias das AT, destacando-se a AML. É também assinalável o aumento do financiamento previsto dos municípios, que passou de 24% para 66%.

Do ponto de vista da execução das verbas do OE e à exceção das CIM do Alto Tâmega, Baixo Alentejo e Alto Alentejo, as restantes regiões apresentaram taxas de execução muito próximas de 100%, em muito

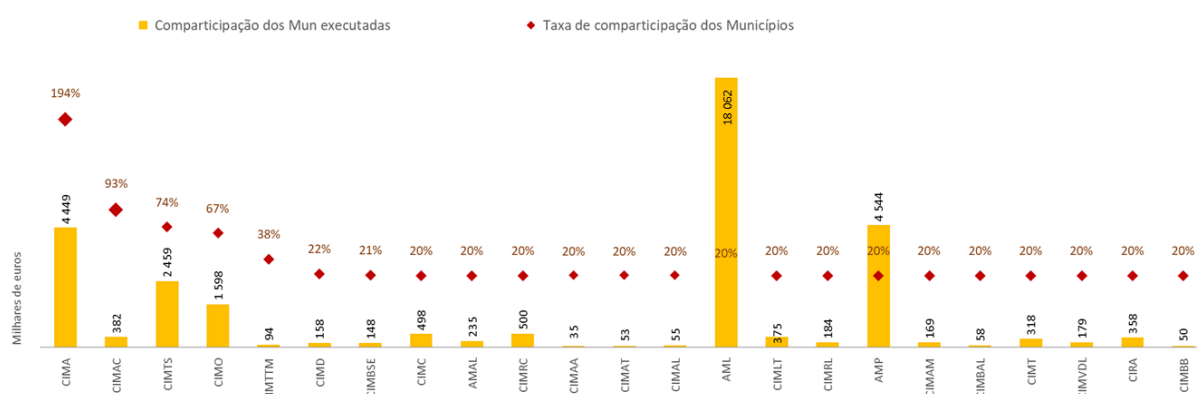
contribuindo a aplicação de verbas do PART no financiamento aos serviços essenciais.

Através da **Figura 5** observa-se o financiamento dos municípios por ordem decrescente do valor percentual da respetiva taxa de comparticipação.

Da análise à taxa de comparticipação dos municípios, verifica-se que todas as 21 CIM e 2 AM comparticiparam 20% ou mais do financiamento executado do OE, com destaque para as CIM do Ave, Alentejo Central, Tâmega e Sousa e Oeste, cuja taxa de comparticipações se situou acima dos 65%.

Em termos nominais, destacam-se a AML com valores de comparticipação municipal na ordem dos 18 milhões de euros e a AMP e a CIM do Ave, ambas a superar os 4 milhões de euros e a CIM do Ave com uma taxa de comparticipação municipal de 194%.

Figura 5 – PART | Comparticipação dos Mun. (valores em milhares de euros) e respetiva taxa de comparticipação⁵



Na análise por tipo de medida constata-se que, à semelhança do que aconteceu em 2020 e 2021, as medidas com maior peso na execução do PART destinaram-se ao apoio dos serviços essenciais, com 82,6% do valor executado (**Figura 6**).

⁵ A taxa de comparticipação é dada pela percentagem aplicada às verbas dos municípios / entidades que reflete a parcela da sua contribuição em face das verbas do OE para a realização da operação (conforme Anexo III – CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS)

Relativamente às verbas alocadas à redução tarifária, deverá ser observado que a AML as inscreveu no apoio aos serviços essenciais, tal como verificado nos anos anteriores.

Tendo presente o que foi referido, e observando a **Figura 6**, a verba destinada a medidas de redução tarifária será superior aos valores determinados, embora se desconheça o valor desse acréscimo.

Em sentido inverso, os valores alocados aos serviços essenciais serão inferiores aos montantes calculados e observados na mesma Figura.

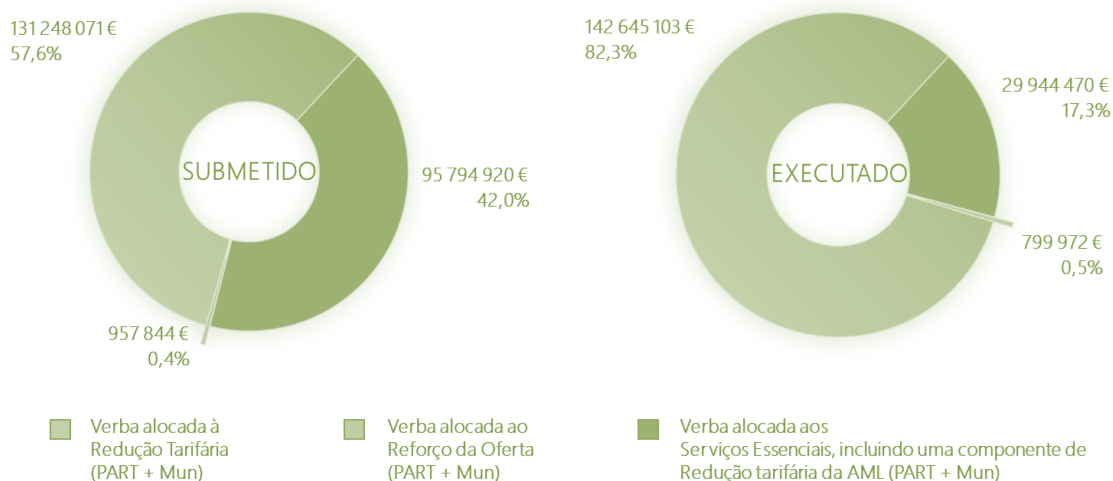
A diferença entre o submetido e o executado revela a necessidade de transferência de

parte das verbas, inicialmente alocadas à redução tarifária, para o apoio aos serviços essenciais, diferenciadamente por entidade.

Assim, pelo menos 28,9 milhões destinaram-se a medidas de redução tarifária, o que representa, pelo menos, 17 % do total do financiamento (OE + Mun).

Do total das medidas de apoio aos serviços essenciais, verificou-se que os apoios financeiros abrangeram pelo menos 81 operadores, o que perfaz uma compensação média por operador de cerca de 1,7 milhões de euros.

Figura 6 - PART | Financiamento total (OE + Mun) executado em medidas de redução tarifária, aumento da oferta e serviços essenciais



Na AML, e de acordo com esta entidade, as verbas destinadas aos serviços essenciais incluíram uma parcela das verbas para a redução tarifária. No entanto, o foco da execução do PART foi ainda, em grande parte, direcionado pelas autoridades de transporte para o financiamento dos serviços essenciais, condicionado pelas medidas restritivas à normal circulação, com a consequente quebra da procura e diminuição das necessidades do investimento em redução tarifária.

Através da **Tabela 5** observa-se a aplicação das verbas totais do PART (OE + Mun) por entidade, desagregadas por tipo de medidas: (1) medidas de redução tarifária (2) medidas de aumento da oferta; (3) medidas de apoio aos serviços essenciais.

Tabela 5 – PART | Peso do financiamento executado por tipo de medidas (euros)

Autoridades de transportes (CIM e AM)	Verbas totais executadas	Medidas de Redução Tarifária		Medidas de Aumento da Oferta		Apoio aos Serviços Essenciais	
		Valores executados	% do total	Valores executados	% do total	Valores executados	% do total
Alto Minho	1 012 957 €	441 715 €	43,6%	2 065 €	0,2%	569 178 €	56,2%
Cávado	2 987 287 €	1 771 063 €	59,3%	384 128 €	12,9%	832 096 €	27,9%
Ave	6 743 340 €	2 131 415 €	31,6%	- €	0,0%	4 611 925 €	68,4%
AM Porto	27 264 914 €	8 299 963 €	30,4%	- €	0,0%	18 964 952 €	69,6%
Alto Tâmega	317 270 €	- €	0,0%	- €	0,0%	317 270 €	100,0%
Tâmega e Sousa	5 766 376 €	2 845 482 €	49,3%	- €	0,0%	2 920 894 €	50,7%
Douro	871 397 €	799 217 €	91,7%	72 180 €	8,3%	- €	0,0%
Terras Trás-os-Montes	340 945 €	286 445 €	84,0%	54 500 €	16,0%	- €	0,0%
Oeste	3 972 529 €	3 972 529 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Região de Aveiro	2 150 656 €	- €	0,0%	- €	0,0%	2 150 656 €	100,0%
Região de Coimbra	3 000 328 €	1 143 487 €	38,1%	72 913 €	2,4%	1 783 928 €	59,5%
Região de Leiria	1 105 590 €	1 013 819 €	91,7%	- €	0,0%	91 771 €	8,3%
Viseu Dão Lafões	1 071 090 €	779 677 €	72,8%	131 917 €	12,3%	159 496 €	14,9%
Beira Baixa	298 044 €	274 801 €	92,2%	- €	0,0%	23 243 €	7,8%
Médio Tejo	1 910 418 €	577 350 €	30,2%	- €	0,0%	1 333 068 €	69,8%
Beiras e Serra da Estrela	860 967 €	5 000 €	0,6%	- €	0,0%	855 967 €	99,4%
AM Lisboa	108 369 797 €	405 027 €	0,4%	- €	0,0%	107 964 770 €	99,6%
Alentejo Litoral	330 043 €	181 886 €	55,1%	82 269 €	24,9%	65 889 €	20,0%
Baixo Alentejo	347 035 €	347 035 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Lezíria do Tejo	2 250 622 €	2 250 622 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Alto Alentejo	211 655 €	211 655 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Alentejo Central	793 841 €	793 841 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Algarve	1 412 442 €	1 412 442 €	100,0%	- €	0,0%	- €	0,0%
Totais	173 389 546 €	29 944 470 €	17,3%	799 972 €	0,5%	142 645 103 €	82,3%

Houve oito AT que não executaram verbas do PART para financiar os serviços essenciais, sendo elas a CIM do Douro, a CIM Terras de Trás-os-Montes, a CIM do Oeste, a CIM do Baixo Alentejo, a CIM da Lezíria do Tejo, a CIM do Alto Alentejo, a CIM do Alentejo Central e CIM do Algarve. Nestas CIM, com a exceção do Douro e das Terras de Trás-os-Montes, a totalidade das verbas foram executadas em medidas de redução tarifária que foram, em parte, para assegurar aos operadores uma receita equivalente ao valor pago no período pré-pandemia.

Da informação dos relatórios anuais de execução, depreende-se que no caso da CIM

do Alentejo Central e CIM da Lezíria do Tejo, os serviços essenciais foram pagos com recurso às verbas do PROTransP e Despacho n.º 7829/2022, uma vez que a verba do PART foi totalmente utilizada nas medidas de redução tarifária.

No caso da CIM do Oeste, e seguindo os mesmos pressupostos do passado, a entidade esgotou a totalidade das verbas do PART na implementação das medidas de redução tarifária, tendo financiado os serviços mínimos essenciais com recurso às verbas do PROTransP.

As medidas de aumento de oferta representaram somente 0,5% do financiamento total, com um investimento de cerca de 800 mil euros, cabendo à CIM do Cávado 48% desse valor, com um investimento de 384 mil euros. De acordo com o relatório anual, o financiamento destinou-se ao aumento do serviço de transporte público de passageiros nos Municípios de Barcelos e Terras de Bouro. Este reduzido investimento no aumento da oferta deve, naturalmente, ser contextualizado à luz da incerteza sobre a evolução da procura durante o período pandémico, que terá condicionado fortemente a aposta das AT na adoção deste tipo de medida.

No que respeita às medidas de redução tarifária, cerca de 77% do valor executado destinou-se à redução transversal a todos os utentes e apenas 23% à redução tarifária para grupos-alvo. O valor destinado à criação de passes família é residual (0,1%) e provém de duas medidas executadas na AMP e CIMBB – devendo recordar-se que as verbas dos passes família da AML não terão sido individualizados como tal.

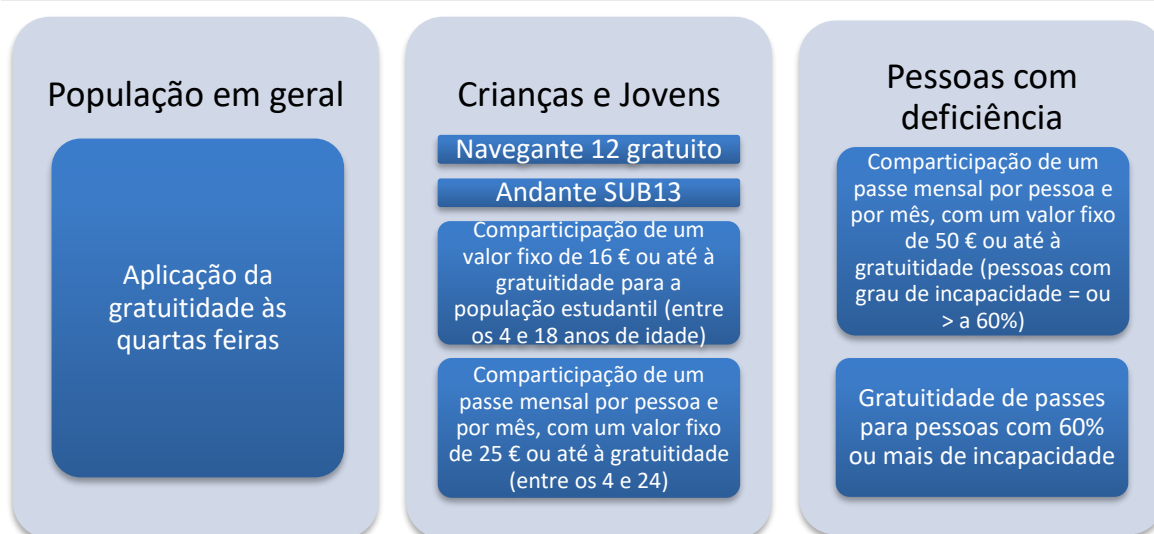
No Anexo IV – TIPOLOGIA DE MEDIDAS ADOTADAS PELAS AT é possível observar uma desagregação mais fina do tipo de medidas adotadas pelas AT, tais como:

1. Criação de novos Passes (eg. 40€, 30€, passes intermodais, etc).
2. Redução transversal nos Passes.
3. Redução transversal nos títulos ocasionais.
4. Adoção de benefícios para famílias.
5. Adoção de benefícios para a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida.
6. Adoção de benefícios para Jovens/Estudantes.
7. Outro tipo de desconto, como por exemplo para os antigos combatentes.
8. Medidas de Aumento da Oferta.

Entre estas medidas destacam-se as que respeitam à gratuidade dos títulos. As AT que declararam de forma expressa a adoção de medidas de gratuidade foram ao todo cinco entidades: AML, AMP, CIMAM, CIMAT e a CIMAA.

As medidas de gratuidade diferem no tipo de procura a que se destinam e algumas conferem títulos gratuitos limitados a determinados dias de semana.

Figura 7 - Medidas de gratuidade por tipo de procura



É relevante referir que as regras e princípios gerais tarifários no serviço público de transporte de passageiros encontra-se regulado no Regulamento n.º 430/2019, 16 de maio, alterado pelo Regulamento n.º 273/2021, de 23 de março.

Adicionalmente, é importante destacar a obrigatoriedade das AT elaborarem relatórios sobre as obrigações de serviço público (publicando nos respetivos sites), incluindo de tarifário, nos termos do artigo 18.º alínea a) do Regulamento n.º 430/2019, obrigação esta que decorre diretamente do n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) 1370/2007.

Da análise da execução do PART 2022, foi possível concluir o seguinte:

1. A maior parte do financiamento PART 2022 destinou-se à manutenção do serviço público de passageiros em níveis que visaram satisfazer necessidades mínimas de mobilidade durante o ano de 2022.
2. Em relação à AML e caso se mantenham os pressupostos inerentes às verbas do ano 2021, parte do financiamento alocado aos serviços essenciais esteve associado à redução tarifária, embora se desconheça o montante em causa.
3. A **taxa de execução das verbas do OE situou-se em 99,9%**, para um montante de investimento de 138,4 milhões de euros das verbas do OE.
4. A taxa de realização do PART foi globalmente moderada, representando 76% do total do financiamento (verbas OE + Mun), sendo que em 2021 foi de 100%. Para esta contração, muito contribuíram as reduzidas taxas de realização de algumas entidades. A taxa de comparticipação dos municípios foi de 25,3% totalizando um montante de 34,9 milhões de euros.
5. De um modo geral, as AM e CIM mantiveram os descontos tarifários que adotaram em 2019, 2020 e 2021.
6. As medidas de aumento da oferta implementadas por 10 CIM representaram 0,5 % do financiamento total, com um investimento de 800 mil euros. Em relação a 2021, houve um aumento ligeiro do financiamento neste tipo de medidas.
7. De uma perspetiva genericamente monomodal, verificou-se a tendência que vinha a registar-se em 2019, 2020 e 2021, para a simplificação dos sistemas tarifários ao nível das CIM com a criação de tarifas planas monomodais (rodoviárias e ferroviárias) com preços entre os 20€ e os 80€, incluindo títulos municipais, intermunicipais e inter-regionais.

5.2 ANÁLISE PROTRANSP 2022

A verba orçamentada para o PROTransP 2022, inscrita na LOE 2022, cifrou-se em 20 milhões de euros.

A informação disponível e analisada neste subcapítulo teve em conta a informação disponibilizada ao IMT até agosto de 2023.

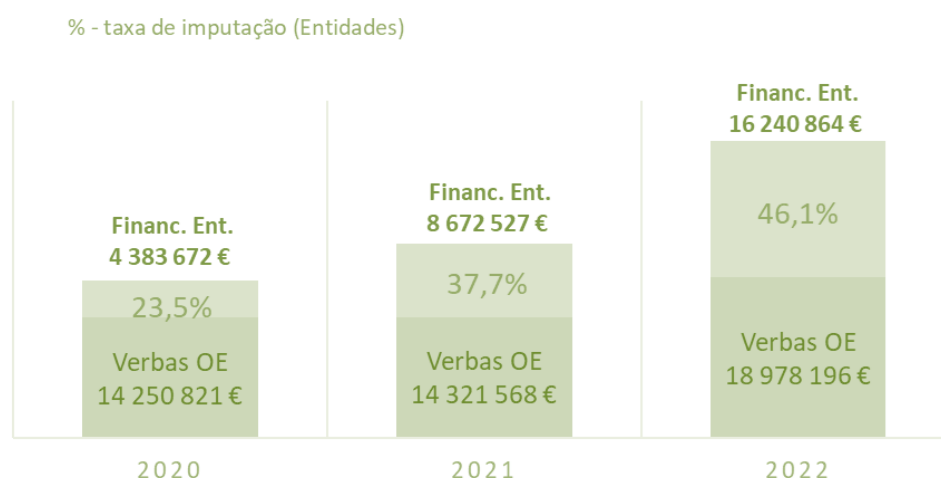
Ao contrário do PART, o quadro normativo do PROTransP em vigor em 2022 não exigiu uma comparticipação mínima das entidades (municípios, CIM e AM).

Em termos de execução, o financiamento da parte das entidades fixou-se em 16,24 milhões de euros, o dobro do registado em

2021 e 47% do total das verbas executadas, demonstrando um amplo reconhecimento da necessidade de financiamento dos serviços mínimos, essenciais às populações, especialmente ao transporte escolar.

A taxa de execução das verbas do OE do PROTransP situou-se em 94,9%, para um montante de investimento de 18,98 milhões de euros (Figura 8). Se adicionarmos o financiamento das entidades, o total do investimento do PROTransP ascende a 35,2 milhões de euros.

Figura 8 - PROTransP | Financiamento total (OE + Mun) executado | Valores Executados 2020 | 2021 | 2022



É possível observar através da Tabela 6, as verbas do OE por CIM e o financiamento das entidades, subdivididas por 3 grupos: dotação inicial prevista (de acordo com o fator distribuição do Despacho n.º 12934-A/2022 e verbas previstas na LOE 2022); verbas executadas durante o ano 2022, e taxas de execução e imputação (atento ao Anexo III – CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS).

Tabela 6 – PROTransP | Dotação inicial 2022 | Verbas executadas | Taxa de realização, taxa de execução do OE e taxa de imputação - por CIM

De acordo com o fator distribuição do Despacho n.º 12934-A/2022 e verbas previstas na LOE 2022		De acordo com os relatórios finais de execução do PROTransP entregues pelas CIM em 2022				
Autoridades de transportes (CIM)	Dotação OE	Verbas OE executadas	Financiamento Entidade executado	Valor total executado	Taxa de execução OE	Taxa de imputação (Financ. Entidades)
Alto Minho	833 047 €	833 047 €	1 052 316 €	1 885 363 €	100%	56%
Cávado	1 623 597 €	1 623 597 €	832 096 €	2 455 693 €	100%	34%
Ave	1 626 791 €	1 537 699 €	3 746 210 €	5 283 909 €	95%	71%
Alto Tâmega	247 409 €	168 903 €	10 134 €	179 037 €	68%	6%
Tâmega e Sousa	1 392 688 €	1 392 688 €	0 €	1 392 688 €	100%	0%
Douro	625 555 €	672 000 €	857 773 €	1 529 773 €	107%	56%
Terras de Trás-os-Montes	349 995 €	349 995 €	0 €	349 995 €	100%	0%
Oeste	1 423 877 €	1 423 877 €	2 801 533 €	4 225 409 €	100%	66%
Região de Aveiro	1 545 157 €	1 389 771 €	1 606 305 €	2 996 076 €	90%	54%
Região de Coimbra	1 811 968 €	1 811 968 €	0 €	1 811 968 €	100%	0%
Região de Leiria	1 281 321 €	1 281 321 €	0 €	1 281 321 €	100%	0%
Viseu Dão Lafões	984 424 €	924 785 €	3 275 291 €	4 259 715 €	100%	77%
Beira Baixa	281 199 €	281 199 €	198 793 €	479 992 €	100%	41%
Médio Tejo	906 473 €	906 473 €	222 178 €	1 128 651 €	100%	20%
Beiras e Serra da Estrela	765 187 €	765 187 €	1 629 255 €	2 394 442 €	100%	68%
Alentejo Litoral	327 451 €	245 589 €	4 071 €	249 660 €	75%	2%
Baixo Alentejo	370 635 €	370 635 €	0 €	370 635 €	100%	0%
Lezíria do Tejo	924 315 €	595 826 €	0 €	595 826 €	64%	0%
Alto Alentejo	364 820 €	193 162 €	4 909 €	198 071 €	53%	2%
Alentejo Central	617 056 €	453 801 €	0 €	453 801 €	74%	0%
Algarve	1 697 034 €	1 697 033 €	0 €	1 697 033 €	100%	0%
Totais	20 000 000 €	18 978 196 €	16 240 864 €	35 219 060 €	94,9%	46,1%

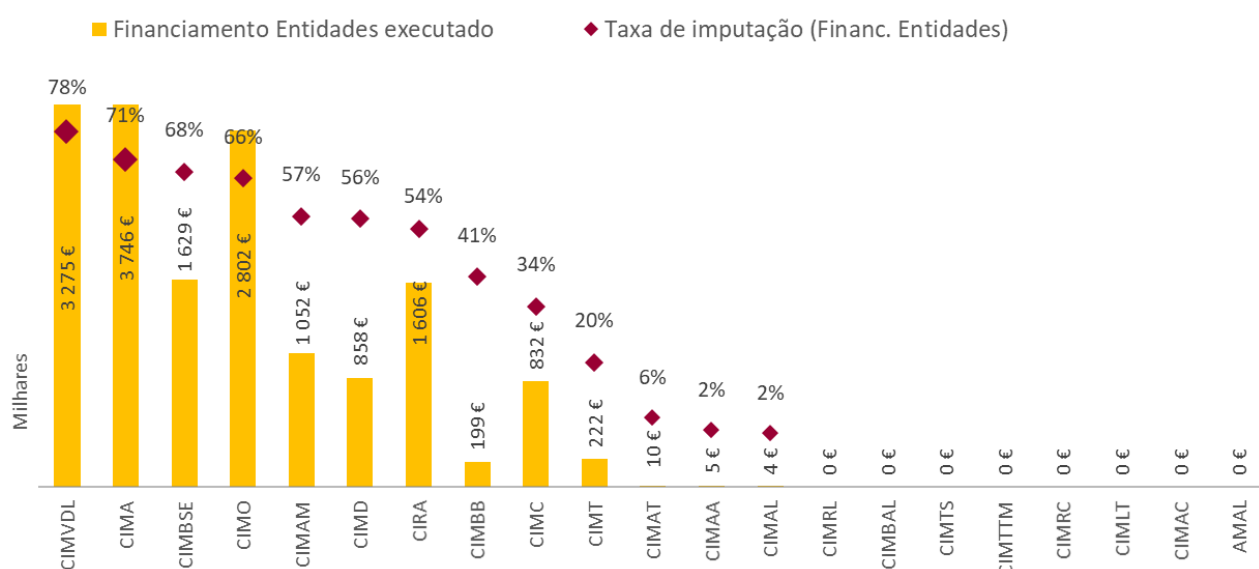
Realça-se que das 21 CIM, 16 executaram o financiamento proveniente do OE acima de 90%, o que traduz uma taxa de execução das verbas do OE globalmente elevada.

Na **Figura 9** que representa o financiamento das entidades e a respetiva taxa de imputação, destacam-se, em valores absolutos, as CIM Viseu Dão Lafões, a CIM do Ave e a CIM do Oeste, cujo financiamento próprio superou os dois milhões de euros.

Em 10 das 13 regiões que despenderam fundos próprios, a taxa de imputação⁵ situou-se acima dos 20%, o que retrata com clareza como as AT encararam a exigente situação de pandemia em 2022, à semelhança do que haviam feito em 2020 e 2021.

Das restantes 11 regiões, três investiram entre 2% e 6% do custo total (OE + entidades), tendo as restantes optado por não efetuarem qualquer investimento.

Figura 9 - PROTransP | Financiamento das entidades (valores em milhares de euros) e respetiva Taxa de imputação⁶



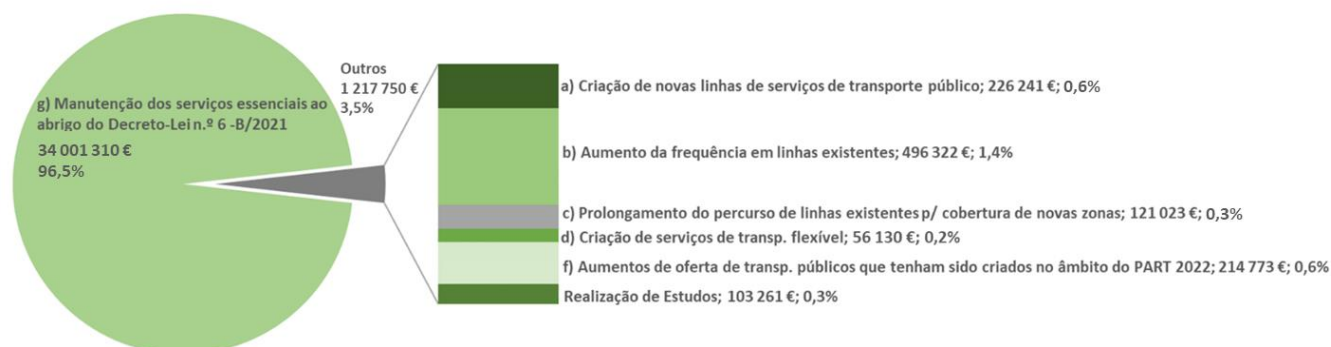
Na **Figura 10** observa-se o peso do financiamento do OE + Entidades nas várias tipologias de medidas, conforme descritas no ponto 8 do Despacho n.º 3387-A/2021.

A maioria do investimento foi aplicado em medidas de apoio à manutenção dos serviços essenciais, com 96,5 % do financiamento total (OE + entidades), o que se traduziu num montante de 34 milhões de euros. Os restantes 3,5 % tiveram como destino as medidas de aumento da frequência em linhas existentes, criação de novas linhas de transporte público, prolongamento/extensão de linhas existentes e de serviços de transporte flexível, assim como, a realização de Estudos.

⁶ A taxa de imputação é dada pela percentagem aplicada às verbas dos municípios / entidades que reflete a parcela da sua contribuição para a realização da operação (conforme Anexo III –

CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS).

Figura 10 - PROTransP | Financiamento OE + Entidades por tipologia de medida



Diferenciando aquilo que é o foco do financiamento para o qual o PROTransP foi delineado, ou seja, o de apoiar a densificação de oferta, dos outros tipos de medidas, tais como a realização de estudos e as medidas de apoio aos serviços essenciais, observa-se que cerca 1,2 milhões de euros, 3,5% do total do financiamento do PROTransP (OE + Entidades), foi aplicado a medidas de densificação de oferta. Comparando com os valores de 2021, cujo valor de investimento nesta tipologia de medidas se situou em 678.220€, comprova-se que em 2022 houve quase o dobro do financiamento, relativamente ao que havia sido executado em 2021.

Figura 11 - PROTransP | Financiamento OE + Entidades por tipo de medidas agrupadas por Densificação de Oferta, Estudos e Serviços Essenciais



A distribuição territorial das verbas por tipo de medida pode ser observada na **Tabela 7**, onde se verifica que todas as AT executaram grande parte do financiamento no apoio aos serviços essenciais, constatando-se que apenas em três regiões o peso das verbas neste tipo de medida ficou abaixo dos 80% do total das verbas do PROTransP.

O financiamento para densificação da oferta ocorreu em seis CIM e incidiu sobretudo:

1. Nos serviços de transporte público que tinham sido criados no âmbito do PART de 2019 e 2020 – 19%
2. No aumento da frequência em linhas existentes em 2021 – 44%
3. Na criação de novas linhas de transporte público – 20%

As medidas relativas ao prolongamento/extensão de linhas existentes e à criação de transporte flexível representaram um investimento residual de 11% e 6%, respetivamente.

A execução de verbas na realização de estudos ocorreu em cinco CIM, com um total de investimento de 103 mil euros, registando-se uma ligeira diminuição em relação a 2021 (125 mil euros).

Tabela 7 – PROTransP | Peso do financiamento total executado por tipo de medidas (euros)

Autoridades de transportes (CIM e AM)	Verbas totais executadas	Medidas de Densificação Oferta		Medidas de Realização de Estudos		Apoio aos Serviços Essenciais	
		Valores executados	% do total	Valores executados	% do total	Valores executados	% do total
Alto Minho	1 885 363 €	0,00 €	0%	31 239 €	2%	1 854 124 €	98%
Cávado	2 455 693 €	0,00 €	0%	19 900 €	1%	2 435 793 €	99%
Ave	5 283 909 €	52 836,23 €	1%	- €	0%	5 231 073 €	99%
Alto Tâmega	179 037 €	1 590,00 €	1%	- €	0%	177 447 €	99%
Tâmega e Sousa	1 392 688 €	42 438,67 €	3%	- €	0%	1 350 249 €	97%
Douro	1 529 773 €	0,00 €	0%	- €	0%	1 529 773 €	100%
Terras Trás-os-Montes	349 995 €	104 012,12 €	30%	- €	0%	245 983 €	70%
Oeste	4 225 409 €	0,00 €	0%	- €	0%	4 225 409 €	100%
Região de Aveiro	2 996 076 €	0,00 €	0%	- €	0%	2 996 076 €	100%
Região de Coimbra	1 811 968 €	0,00 €	0%	- €	0%	1 811 968 €	100%
Região de Leiria	1 281 321 €	0,00 €	0%	- €	0%	1 281 321 €	100%
Viseu Dão Lafões	4 259 715 €	0,00 €	0%	- €	0%	4 259 715 €	100%
Beira Baixa	479 992 €	0,00 €	0%	- €	0%	479 992 €	100%
Médio Tejo	1 128 651 €	273 043,56 €	24%	18 746 €	2%	836 862 €	74%
Beiras e S. da Estrela	2 394 442 €	0,00 €	0%	- €	0%	2 394 442 €	100%
Alentejo Litoral	249 660 €	249 660,04 €	100%	- €	0%	- €	0%
Baixo Alentejo	370 635 €	0,00 €	0%	- €	0%	370 635 €	100%
Lezíria do Tejo	595 826 €	0,00 €	0%	- €	0%	595 826 €	100%
Alto Alentejo	198 071 €	0,00 €	0%	14 107 €	7%	183 964 €	93%
Alentejo Central	453 801 €	82 941,41 €	18%	19 269 €	4%	351 591 €	77%
Algarve	1 697 033 €	307 966,98 €	18%	- €	0%	1 389 066 €	82%
Totais	35 219 060 €	1 114 489 €	3,2%	103 261 €	0,3%	34 001 310 €	96,5%

6 AVALIAÇÃO DO IMPACTO

6.1 IMPACTO NA PROCURA

Do lado da procura, o contexto da pandemia COVID-19 teve como consequências a disrupção dos padrões de mobilidade, determinados pelas medidas de carácter excecional que foram sendo impostas, e das quais se destacam o confinamento obrigatório no domicílio, o encerramento de escolas e a adoção generalizada do teletrabalho, obrigando os cidadãos e as instituições a enfrentarem uma nova realidade e novos desafios. Em 2022 destaca-se o fim da recomendação do teletrabalho em fevereiro (**Figura 2**), e o retomar da “normalidade”, o que contribuiu para um progressivo aumento da procura do transporte público, e traduziu-se no aumento de vendas e do número de passageiros.

Um dos principais objetivos do PART é por definição atrair mais passageiros para o transporte público. Este objetivo central ficou desde março de 2020 seriamente comprometido, com a evolução da situação epidemiológica causada pela COVID-19, que motivou a adoção de medidas de forte restrição à circulação dos cidadãos e medidas de limitação e ajustamentos à operação de transporte público de passageiros, designadamente:

- Confinamento no domicílio,
- Redução de níveis de utilização dos transportes públicos,
- Limitações à venda e validação de títulos de transportes e forma de acesso aos veículos.

Análise das vendas

O número de títulos vendidos em 2022 (**Figura 12**), reportados pelas CIM/AM, foi de cerca de 55 milhões. Este valor engloba os dados de 16 entidades, não tendo sido disponibilizados dados pela CIM Douro, CIM das Beiras e Serra da Estrela, CIM das Terras de Trás-os-Montes, CIM do Cávado, CIM do Alto Tâmega, CIM do Alto Minho e CIM da Beira Baixa.

Figura 12 - Títulos vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022, em Portugal Continental

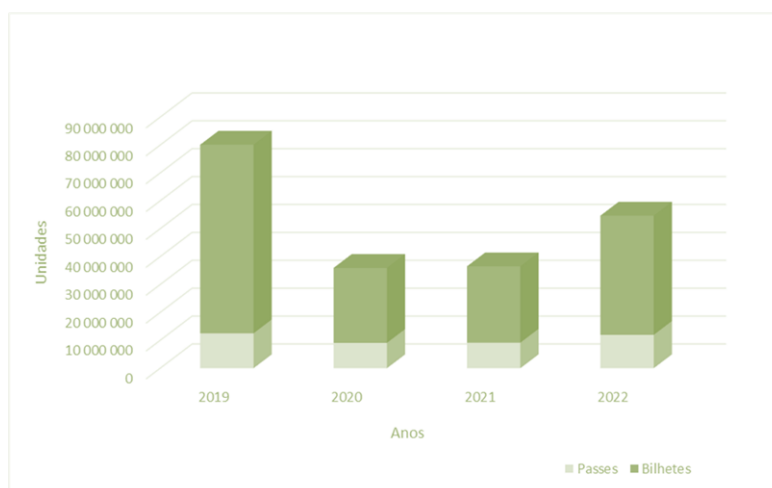


Figura 13 - Títulos vendidos em 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022 na AML

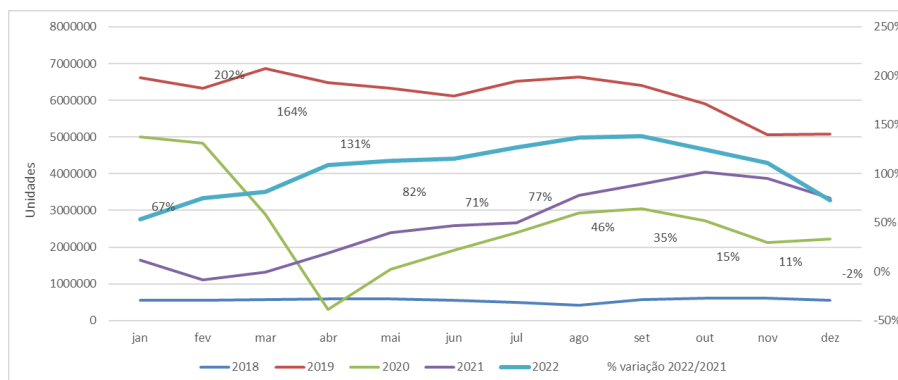
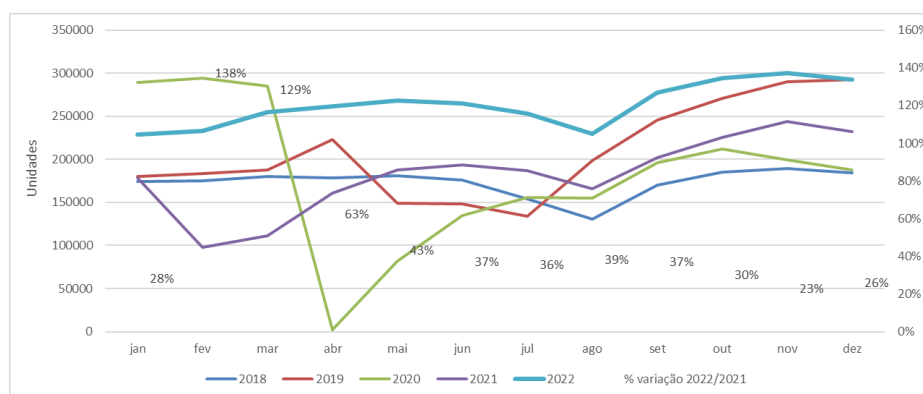


Figura 14 - Títulos vendidos em 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022, na AMP



Para o período entre 2019 e 2022, apenas 14 CIM/AM reportaram o número de títulos vendidos. O número de títulos vendidos, em 2022, correspondeu a cerca de 68% do número de títulos vendidos em 2019, ano em que entrou em vigor o PART – o que será explicado, não só pela pandemia, mas também pelo aumento da utilização de passes mensais, em detrimento da

utilização de títulos ocasionais. Entre 2021 e 2022 verificou-se um aumento das vendas de títulos na ordem dos 50%, apesar do valor ainda ser inferior ao registado em 2019.

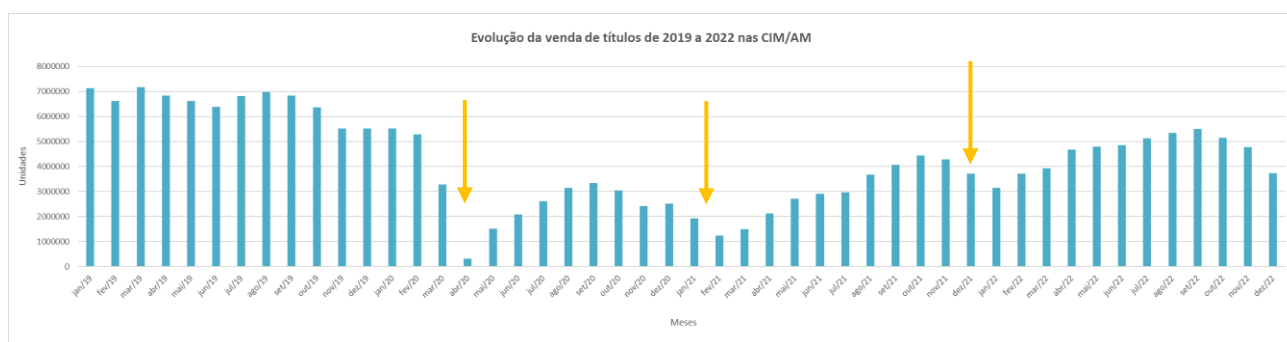
Na Área Metropolitana de Lisboa (**Figura 13**) os valores de vendas de títulos reportados em 2022 são ainda provisórios, mas atingiram quase 50 milhões de títulos, dos quais 84% (41,5 milhões) foram títulos ocasionais. Verifica-se uma subida no número de vendas relativamente a 2021, mas ainda aquém dos valores de 2019 (cerca de 74 milhões).

Na Área Metropolitana do Porto (**Figura 14**), a venda de passes em 2022 foi superior a 3 milhões e ultrapassou os valores registados em 2019 (2,5 milhões), verificando-se já uma recuperação pós-pandemia. A AMP não reportou dados de vendas de títulos ocasionais.

Em 2019 os passes correspondiam a 16% dos títulos vendidos, tendo essa percentagem aumentado progressivamente desde 2020. Note-se, todavia, que a maioria das entidades não reporta dados relativos à venda de títulos ocasionais. Os passes representam cerca de 71% das vendas das entidades que reportaram vendas de títulos ocasionais e passes (5 entidades apenas).

As vendas de títulos distribuem-se de forma mais ou menos homogénea pelos trimestres anuais, com exceção do ano 2020, que devido à pandemia foi completamente atípico, e à influência que a mesma ainda teve em 2021. O número de bilhetes vendidos, por trimestre, reflete os períodos de restrições de circulação associados à pandemia do COVID19. Se atentarmos nas vendas mensais de títulos ao longo dos últimos 4 anos (**Figura 15**) verificamos que os meses que registaram vendas mais baixas coincidiram exatamente com os períodos de confinamento e teletrabalho obrigatório: março a abril de 2020; janeiro a fevereiro de 2021; janeiro de 2022. O maior volume de vendas ocorre entre setembro/outubro, o que estará relacionado com o arranque do ano letivo.

Figura 15 - Títulos vendidos por mês e por trimestre, entre 2019 e 2022



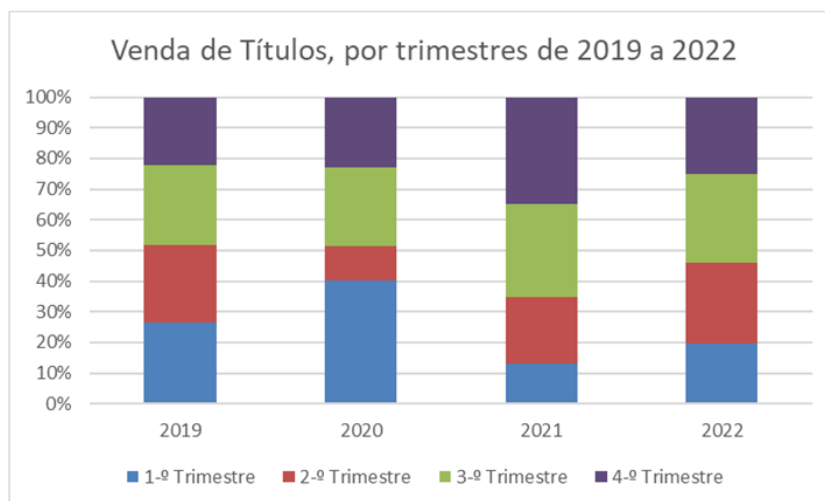
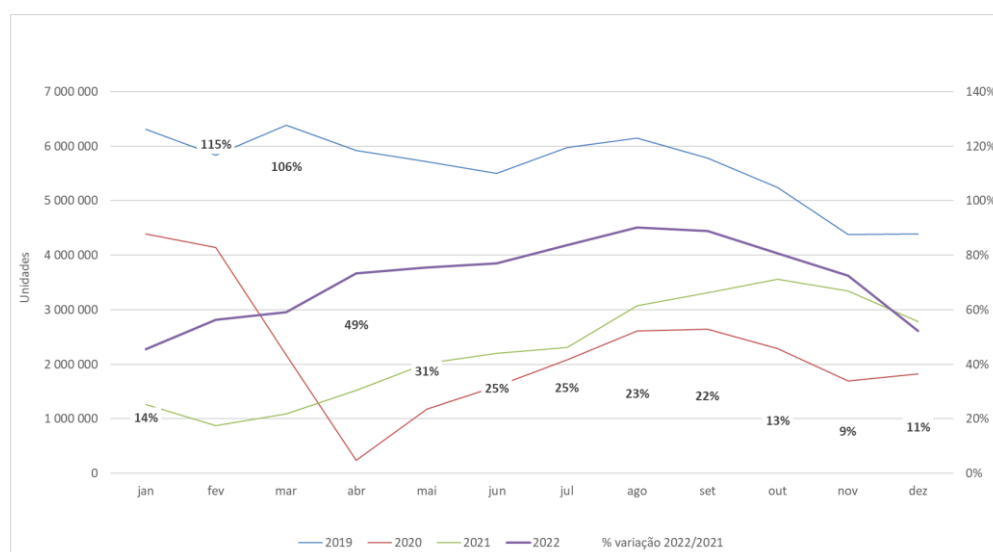


Figura 16 - Passes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022



Figura 17 - Bilhetes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022



Em termos de variação global anual, entre 2018 e 2022, das vendas dos títulos 4_18 e sub 23, registou-se uma evolução semelhante à da generalidade dos títulos. Houve um aumento apreciável em 2019, com a entrada em vigor do PART, e depois com a pandemia houve um decréscimo significativo, passando-se de 1,5 milhões de títulos vendidos em 2019, para valores próximos dos 800 mil, em 2020 e 2021. **Em 2022 registou-se um valor muito próximo do ano de 2018, com 1,1 milhões de títulos vendidos.**

Os títulos que permitem realizar viagens intermunicipais representam cerca de 97% dos títulos vendidos em 2022, verificando-se, no entanto, um aumento progressivo da venda de títulos municipais/urbanos, e um decréscimo da venda de títulos intermunicipais e dos títulos inter-regionais. Os títulos intermunicipais representaram 98% dos títulos vendidos em 2019, e 96% em 2020 e 2021. Os títulos inter-regionais em 2019 representavam 0,2% das vendas; em 2021 subiram para 0,5%, mas em 2022 representam apenas 0,3% do total de títulos vendidos.

Figura 18 - Bilhetes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022, por tipologia geográfica

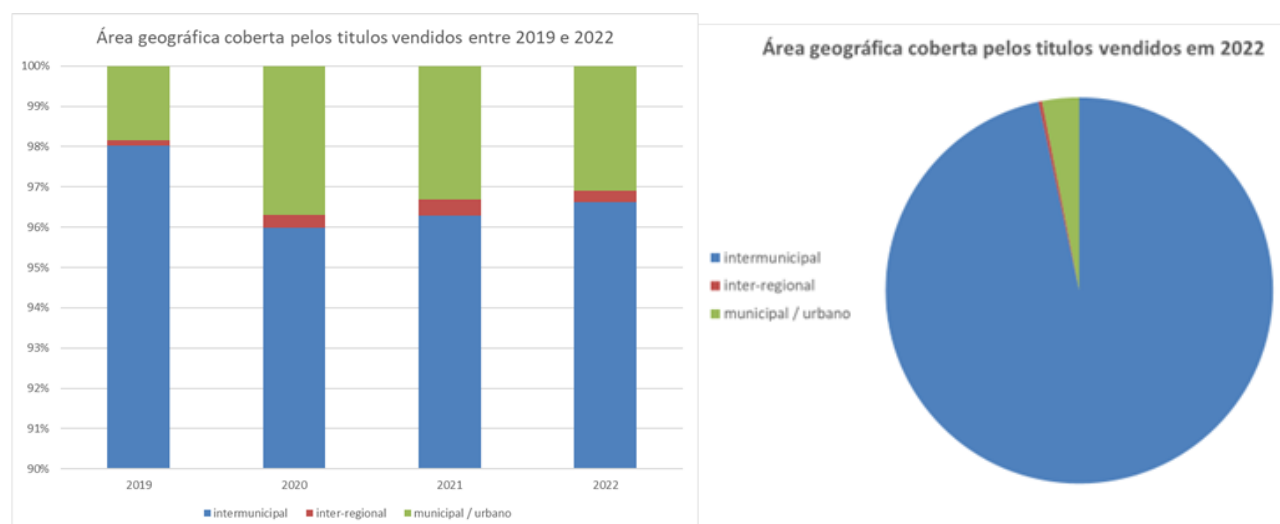


Figura 19 - Títulos Municipais / urbanos vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022

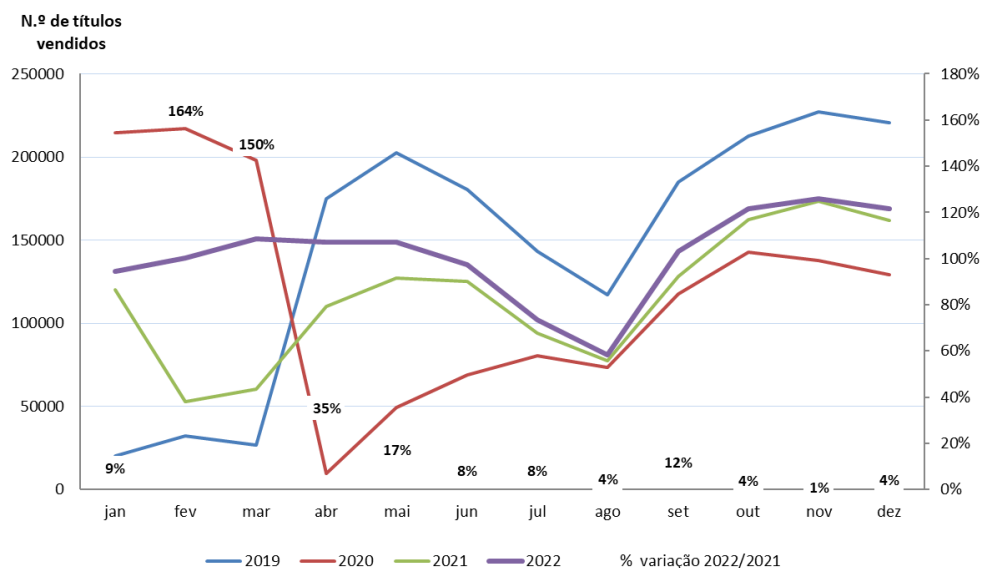


Figura 20 - Títulos intermunicipais vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022

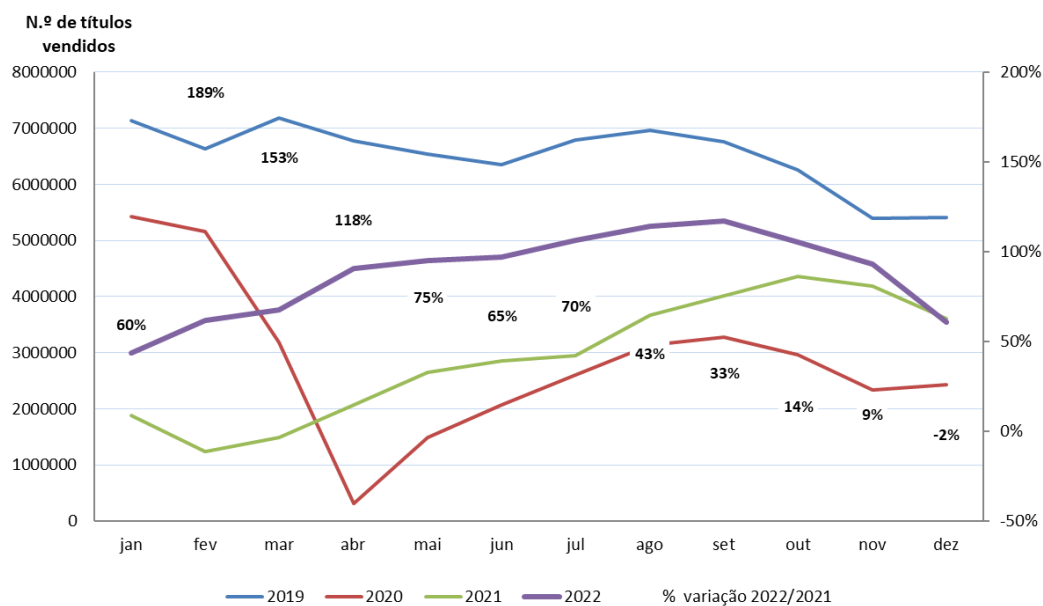
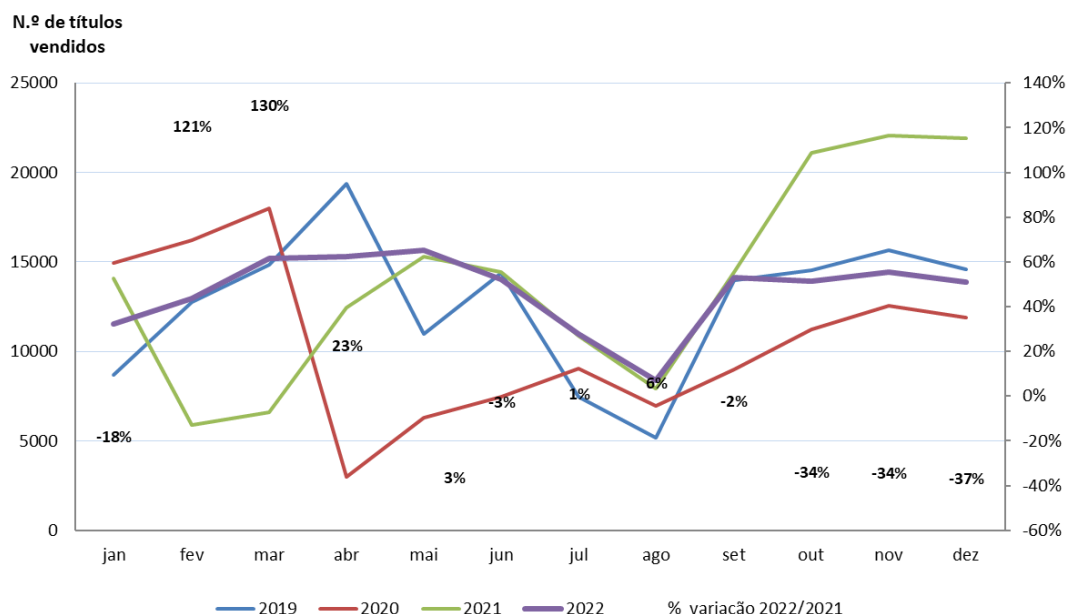


Figura 21 - Títulos inter-regionais vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022

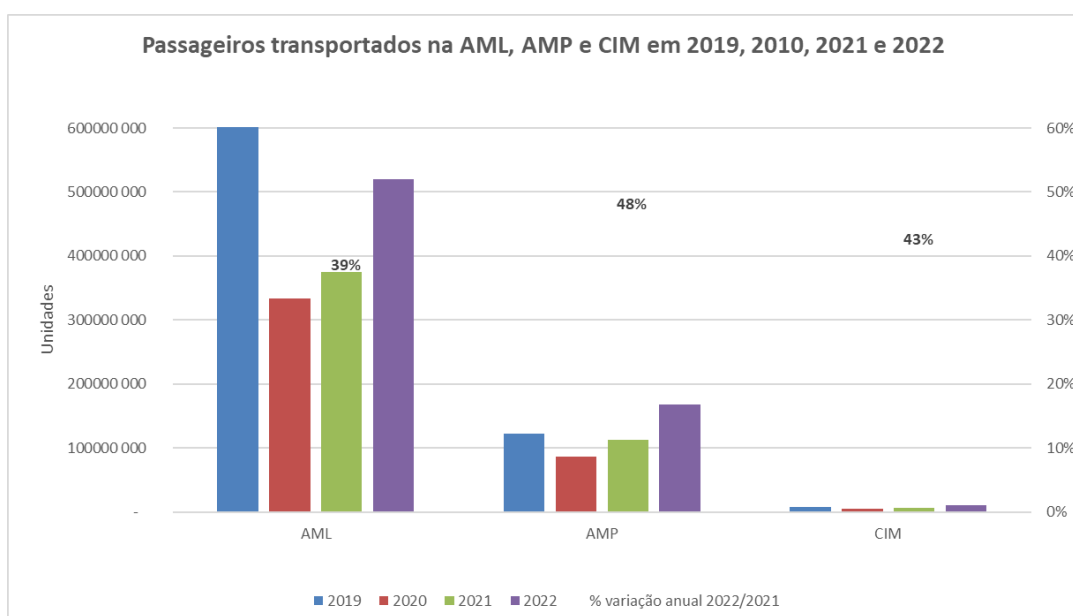
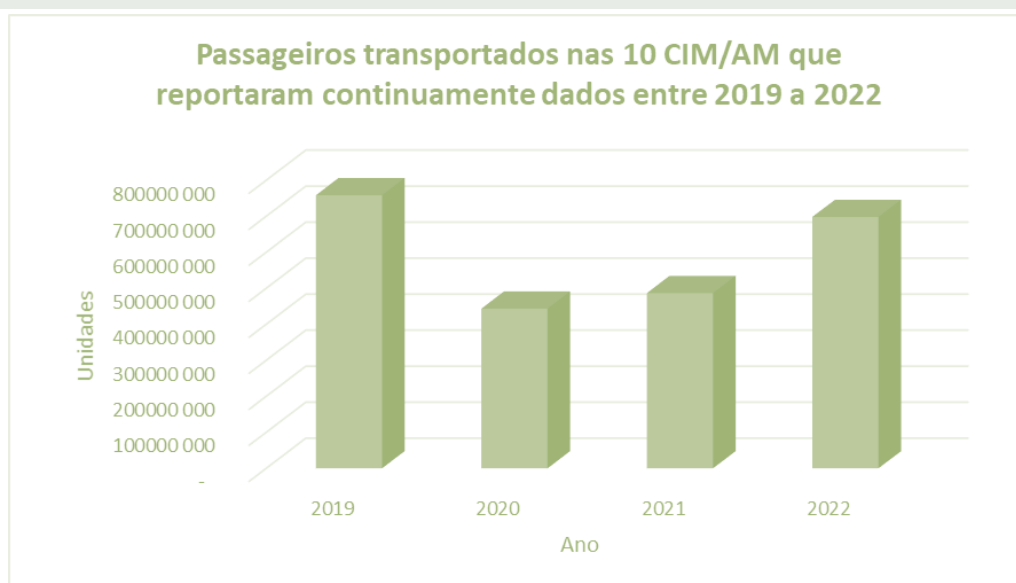


Análise à variação dos passageiros transportados

O total de CIM/AM que reportaram o número de passageiros entre 2019 e 2022 variou bastante, condicionando a análise deste indicador. O número de entidades que reportou os passageiros transportados por operador, entre 2019 e 2022, não foi consistente: em 2019 foram recebidos reportes de 10 CIM/AM, em 2020 de 14 CIM/AM, em 2021, de 20 CIM/AM, e em 2022 de apenas 13. Com base nos dados reportados e de forma a ser possível estabelecer uma análise comparativa, efetuamos a análise da evolução dos passageiros transportados por operador para as 10 CIM/AM que disponibilizaram dados para todo o período temporal de 2019 a 2022.

Com base unicamente no universo de dados reportados para todo o período (10 CIM/AM), verifica-se assim que, **em 2022, foram transportados cerca de 700 milhões de passageiros, tendo-se registado um aumento de 36% relativamente a 2021**, mas, ainda assim, inferior ao número de passageiros transportados em 2019 (748,2 milhões de passageiros). Se restringirmos a análise ao universo das CIM/AM que reportaram dados nos quatro períodos verificamos que a Área Metropolitana do Porto já ultrapassou largamente o número de passageiros transportados em 2019, e a maioria das CIM está a recuperar progressivamente da pandemia. Note-se, todavia, que a CIM do Tâmega e Sousa reportou um decréscimo de quase um milhão de passageiros entre 2021 e 2022.

Figura 22 - Passageiros transportados na AML, AMP e CIM em 2019, 2020, 2021 e 2022



Seguindo a mesma tendência que o volume de vendas de títulos, o número de passageiros em 2022 ainda refletiu oscilações diretamente relacionadas com a pandemia os períodos de confinamento e teletrabalho obrigatório e recomendado, verificando-se um progressivo aumento do número de passageiros após as recomendações de teletrabalho, em fevereiro de 2022.

Segundo o INE, a população que trabalhou sempre ou quase sempre em casa, passou de 23%, no início da pandemia, e 22% no segundo período de confinamento, para valores na ordem dos 5% no segundo semestre de 2022. No entanto, devemos ter em conta a influência do regime de trabalho híbrido na redução do número de viagens pendulares, tendo como consequência a redução da procura, sendo importante que em futuras análises se procurem apurar dados específicos e consistentes sobre esta matéria.

Figura 23 – População empregada segundo trabalho em casa na semana de referência e nas três semanas anteriores

Milhares																						
	2020						2021						2022									
	2º Trim	%	3º Trim	%	4º Trim	%	1º Trim	%	2º Trim	%	3º Trim	%	4º Trim	%	1º Trim	%	2º Trim	%	3º Trim	%	4º Trim	%
População empregada	4 731,2	100%	4 799,9	100%	4 859,5	100%	4 681,6	100%	4 810,5	100%	4 878,1	100%	4 879,0	100%	4 900,9	100%	4 901,8	100%	4 929,1	100%	4 902,9	100%
Trabalhou sempre ou quase sempre em casa	1 094,4	23%	681,9	14%	597,5	12%	1 009,0	22%	740,7	15%	638,3	13%	480,9	10%	531,1	11%	333,5	7%	277,7	6%	252,4	5%
Não trabalhou em casa ou não trabalhou sempre ou quase sempre em casa	3 636,8	77%	4 117,9	86%	4 262,1	88%	3 672,6	78%	4 069,8	85%	4 239,8	87%	4 398,0	90%	4 369,8	89%	4 568,3	93%	4 651,4	94%	4 650,5	95%

Fonte: INE, Módulo ad hoc do Inquérito ao Emprego "Trabalho a partir de casa".

Apenas 10 CIM/AM que disponibilizam dados de passageiros para os anos de 2019, 2020, 2021 e 2022, verificamos que **as entidades que registaram um maior aumento percentual de passageiros entre 2021 e 2022 foram a CIM de Viseu Dão-Lafões, a CIM do Alto Tâmega e a CIM do Alto Alentejo**. Em sentido contrário, a CIM do Tâmega e Sousa e a CIM do Oeste reportam menos passageiros.

Figura 24 – Passageiros transportados em 2019, 2020, 2021 e 2022 nas 10 CIM/AM com dados disponíveis

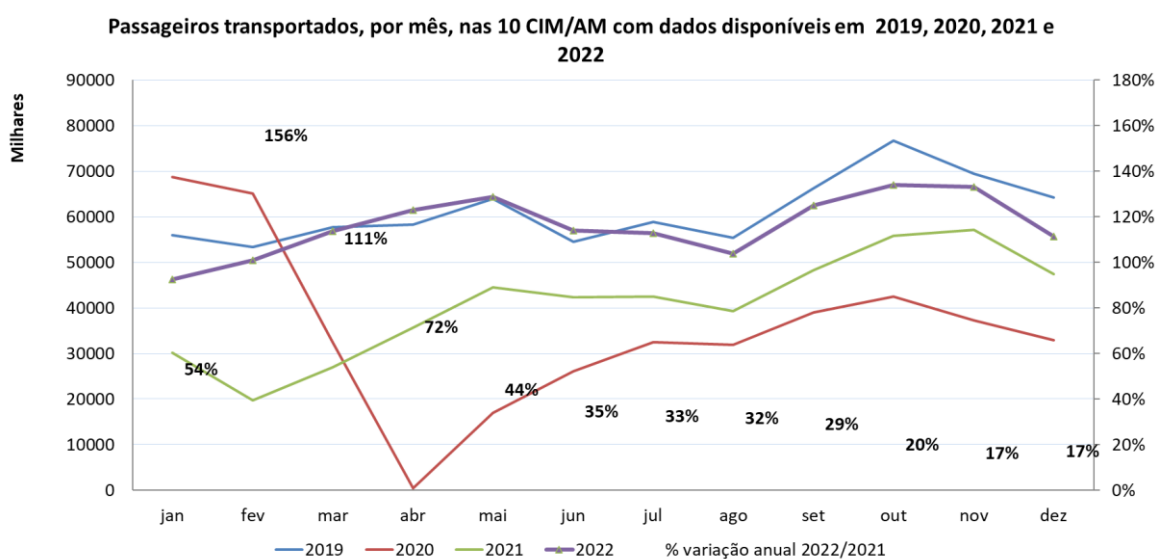


Figura 25 - Passageiros transportados em 2019, 2020, 2021 e 2022 na AML

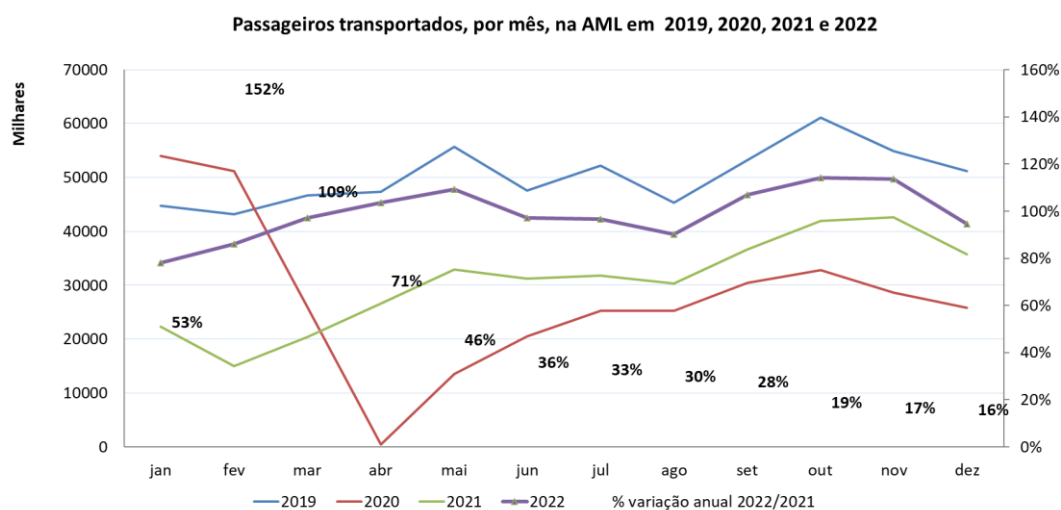


Figura 26 - Passageiros transportados em 2019, 2020 e 2022 na AMP

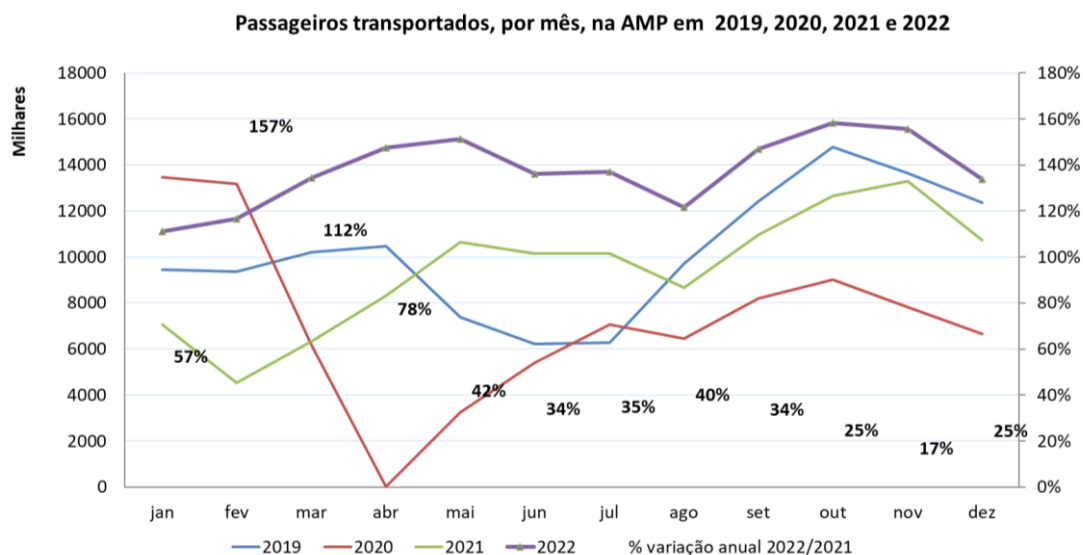
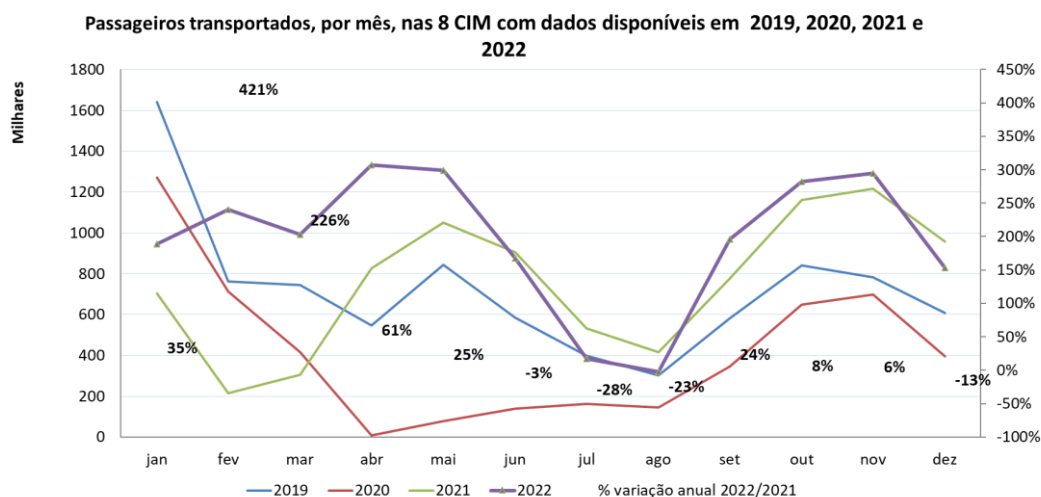


Figura 27 - Passageiros transportados em 2019, 2020, 2021 e 2022 nas 8 CIM com dados disponíveis

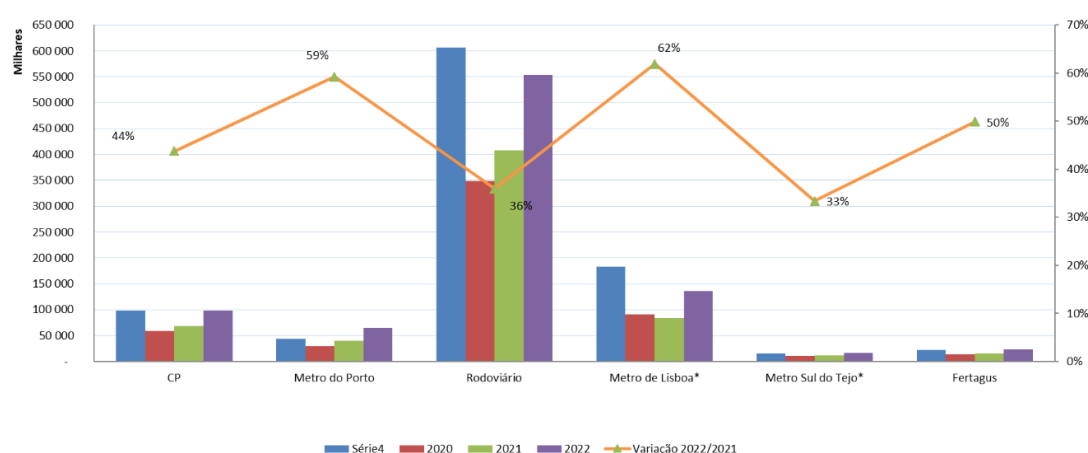


Análise dos passageiros transportados por operador

O transporte rodoviário absorve a maior parte dos passageiros transportados, o que se relaciona diretamente com o facto de ser o modo de transporte público com a maior cobertura e com mais oferta. A observação da **Figura 28** permite constatar que a quebra no número de passageiros que utilizam o transporte público, entre 2019 e 2020, foi transversal a todos os modos de transporte, tendo-se situado em valores entre -30% e -51%. Já na variação de 2021 para 2022, registou-se uma recuperação global no número de passageiros transportados em 2021 registou 7346 passageiros e em 2022 registou 9749.

Os passageiros transportados na CP apenas foram contabilizados pelas Áreas Metropolitanas.

Figura 28 - Passageiros transportados por operador em 2019, 2020, 2021 e 2022



*A fonte dos dados relativos ao Metro de Lisboa e ao Metro do Sul do Tejo é o INE - Inquérito ao transporte por metropolitano, "Passageiros transportados (N.º) pelas empresas exploradoras de sistema ferroviário ligeiro por Sistema de metropolitano; mensal".

A observação da evolução do número de passageiros transportados em modo ferroviário metropolitano (**Figura 29**) permite verificar que ao longo de se registou uma recuperação progressiva, como uma ligeira redução no período de verão.

Figura 29 - Passageiros transportados (N.º em milhares) – Modo ferroviário metropolitano | Lisboa | Porto | Sul do Tejo

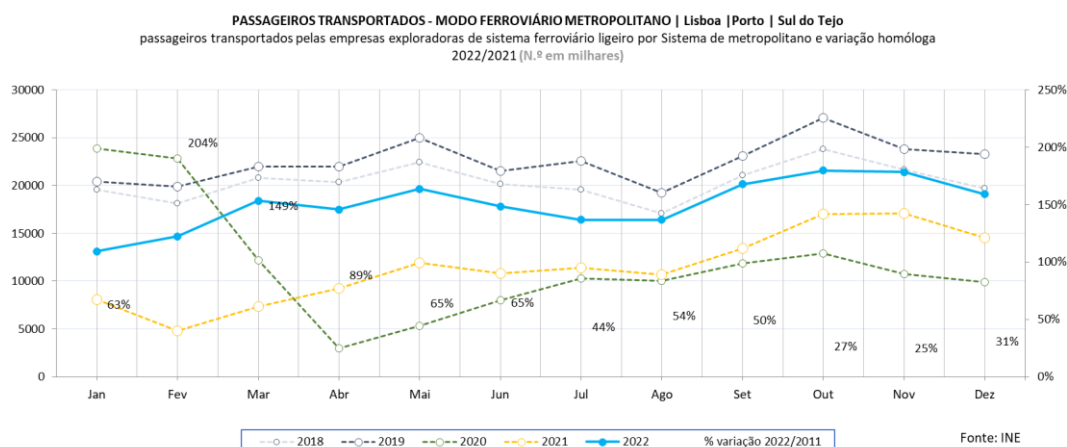


Figura 30 - Passageiros transportados – Metro de Lisboa

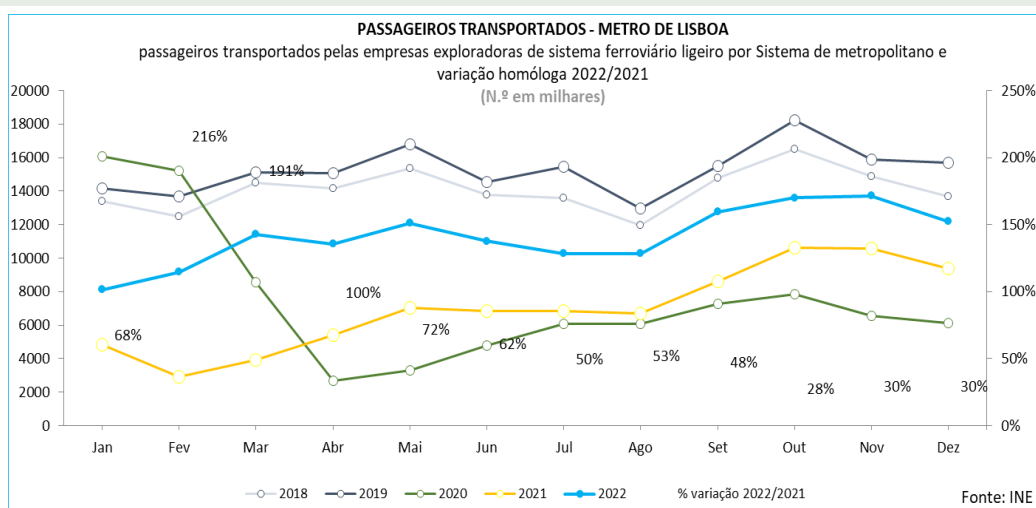


Figura 31 - Passageiros transportados – Metro do Porto⁶

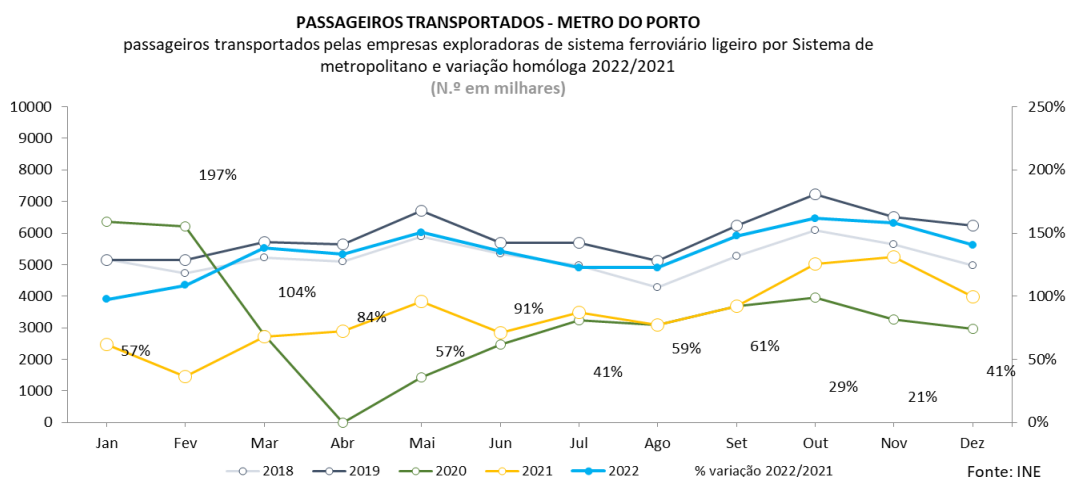
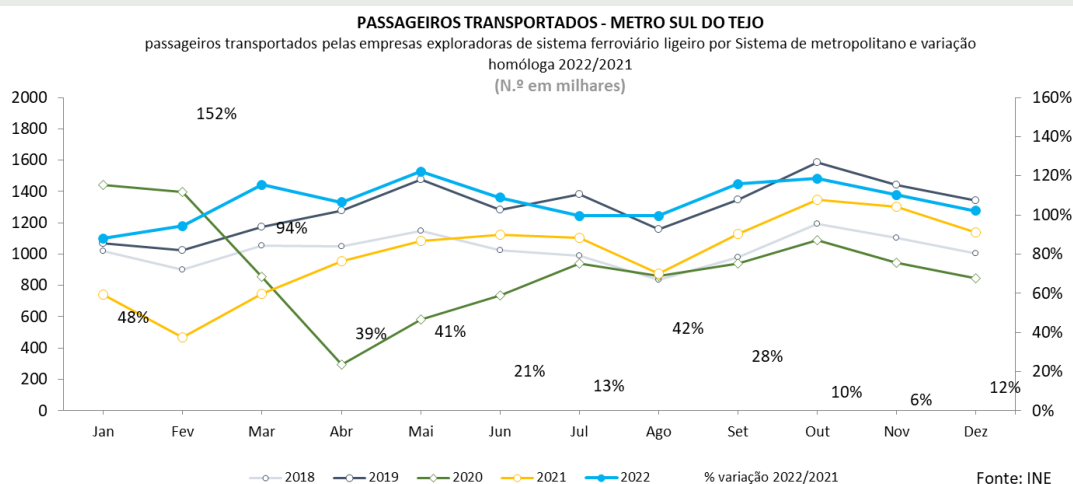
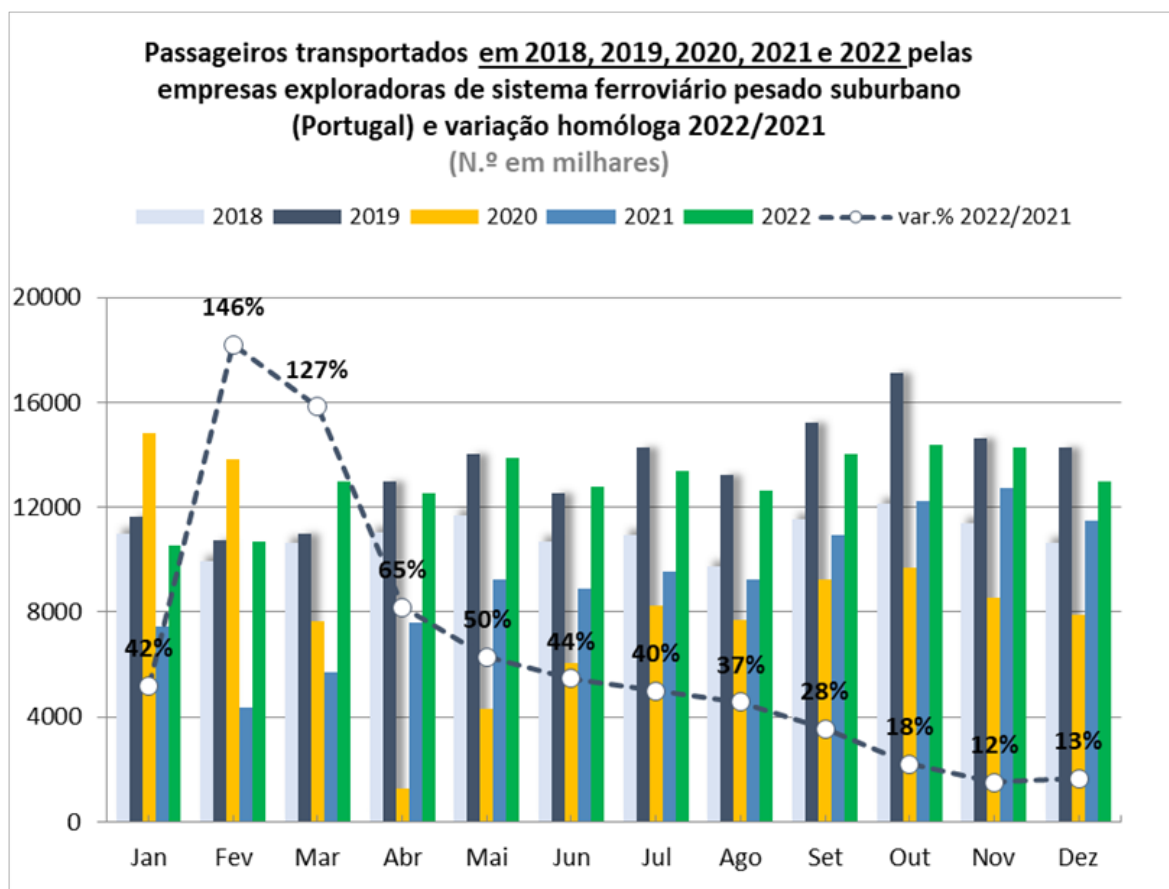


Figura 32 - Passageiros transportados – Metro Sul do Tejo



⁶ Os dados do Metro do Porto reportados pela AMP não coincidem com os do INE.

Figura 33 - Passageiros transportados pelas empresas exploradoras de sistema ferroviário pesado suburbano



6.2 IMPACTO NA OFERTA

O eventual impacto nos serviços é mais uma componente importante da avaliação do impacto do PART e PROTransP 2022 no sistema nacional de transportes coletivos de passageiros e de mobilidade que se propõe desencadear neste capítulo.

O esforço financeiro que os programas de intervenção assumiram nos serviços essenciais, nos últimos dois anos, foi notório e continua a representar a maior fatia de investimento no PART e a quase totalidade das verbas do PROTransP. Embora com um peso de investimento muito inferior, também ocorreu o financiamento no reforço e aumento da oferta, que também será objeto de análise.

Na tabela abaixo resumem-se os montantes financeiros do OE e financiamento das entidades reportados pelas AT, para apoio aos serviços essenciais, reforço e aumento da oferta.

Tabela 8 – Verbas executadas do PART e PROTransP para apoio aos serviços essenciais, reforço e aumento da oferta

	Verbas totais executadas (em milhões de euros)		
	Reforço e aumento da oferta	Serviços Essenciais	Total p/ programa
PART 2022	0,67	141	141,67
PROTransP 2022	1,11	34,00	35,22
Total	1,78	175	176,78

Os últimos anos ficaram marcados por alterações significativas nos transportes públicos em Portugal. Se por um lado a entrada em vigor do PART em 2019 introduziu uma variável disruptiva na diminuição dos valores dos passes e consequentemente um incremento da procura, por outro, a pandemia de SARS COV-2 veio alterar todas as dinâmicas nos transportes. Os confinamentos obrigatórios, as relações laborais com a massificação do teletrabalho e todas as mudanças inerentes nas deslocações cotidianas, ditaram alterações profundas com reflexos também na oferta de serviços.

Impacto do apoio financeiro nos Serviços de Transportes Essenciais

O Decreto-Lei n.º 14-C/2020 veio permitir que as comunidades intermunicipais e áreas metropolitanas utilizassem as verbas do PART e PROTransP para o financiamento de serviços considerados como serviços públicos essenciais.

O PART e o PROTransP permitiram, assim, a continuidade do transporte público de passageiros, chegando mesmo a possibilitar desdobramentos de linhas, sobretudo a partir do início do ano letivo 2020/2021.

Sublinha-se que a existência do PART, criado em 2019, foi decisiva para que as AT tivessem uma capacidade de resposta imediata à situação excecional vivida em 2020, 2021 e 2022. Este instrumento financeiro veio assumir que os transportes públicos e as AT tinham que ter uma política de financiamento do sistema, sem o qual não teria havido a mesma capacidade para manter os níveis de transporte mínimos indispensáveis.

As declarações das AT atestam que o apoio financeiro do PART e PROTransP continuou em 2022 a ser fundamental para garantir o funcionamento do sistema de transportes públicos e assegurar os níveis mínimos de mobilidade das pessoas.

A aplicação das verbas do PART no âmbito da crise pandémica representou, em algumas entidades, a principal fonte de financiamento do transporte público.

O PART e PROTransP permitiram, assim, apoiar as perdas decorrentes da forte quebra de procura e receitas que ainda persistem e, nalguns casos, a ausência destes mecanismos financeiros significaria a impossibilidade de assegurar o serviço de transporte público de passageiros.

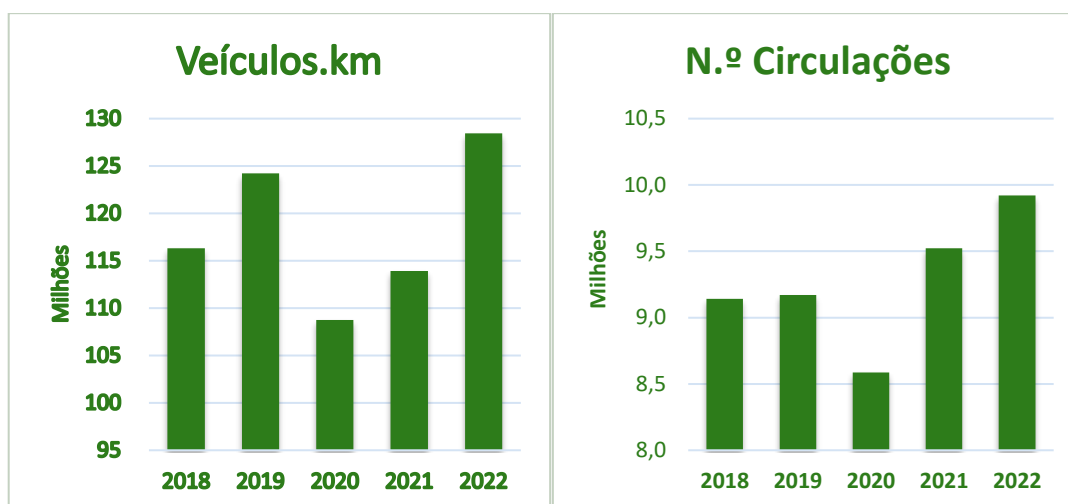
Reconhece-se, também, a importância do PART e do PROTransP como instrumentos de financiamento para a manutenção da redução tarifária, que se admite que tenha contribuído para a manutenção de níveis mínimos de procura.

Acrescenta-se que a manutenção da oferta terá permitido também acomodar a procura existente, nos níveis definidos em cada uma das AT, em articulação com os operadores de cada região.

É igualmente oportuno salientar que a criação do PART em 2019 incentivou a criação e a melhoria de mecanismos de reporte de informação entre AT e operadores, que possibilitou que em 2020, 2021 e 2022 as entidades pudessem enfrentar com maior eficácia o esforço de articulação que lhes foi exigido pelas circunstâncias criadas pela pandemia.

As medidas de aumento de oferta continuam a ter um peso muito reduzido, relativamente ao conjunto de medidas apoiadas pelos programas PART e PROTransP. No entanto, a contribuição destes programas para a manutenção da oferta global de serviços, tem sido decisiva, desde logo na manutenção dos serviços essenciais. Algumas autoridades de transporte conseguiram mesmo aumentar a oferta disponível, como foi o caso da AML. Um breve olhar sobre a evolução da oferta na AML para o global dos serviços ao longo dos anos 2018 a 2022, permite uma melhor compreensão dos desafios dos últimos anos.

Figura 34 - Veículos.km e N.º de Circulações na AML 2018 a 2022



Em 2018, ano pré PART e pré pandemia, verificaram-se os valores mais baixos de Veículos.km e N.º de Circulações. Em 2019 observou-se um ligeiro aumento no N.º de Circulações e um crescimento considerável no indicador Veículos.KM. Refira-se que apesar da entrada em vigor do PART, em abril de 2019, o valor executado nesse ano em medidas de aumento de oferta foi apenas de cerca de 1%, sendo a grande maioria das verbas executadas em medidas de redução tarifária.

O ano de 2020, primeiro ano de pandemia, fica marcado por uma acentuada quebra em ambos os indicadores, sendo que em 2021 se pode observar já uma recuperação significativa. Para esta recuperação, muito contribuiu o apoio à manutenção dos serviços essenciais, que constituiu 85% das verbas executadas do PART e 99% do PROTransP, em 2021.

Em 2022 e apesar dos constrangimentos da pandemia, sentidos em especial no primeiro trimestre do ano, os valores de veículos.km e nº de circulações já ultrapassaram largamente os valores dos anos anteriores, incluindo 2019. Refira-se que no verão de 2022 entraram em operação os serviços contratualizados pela AML, para as áreas 3 e 4, correspondentes à região sul da AML.

Impacto do apoio financeiro no Aumento da Oferta

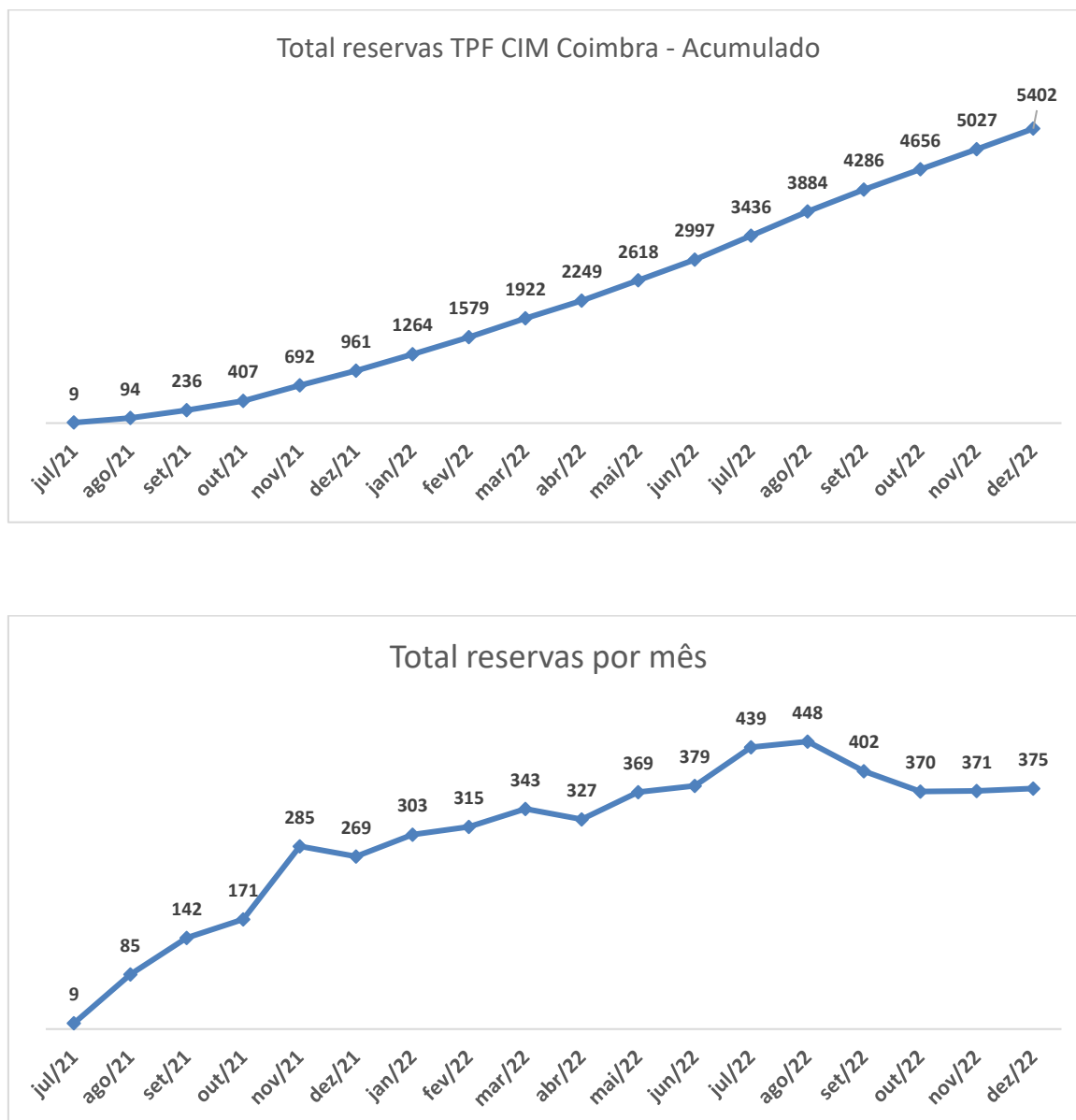
Relativamente ao aumento da oferta apenas cinco CIM reportaram a criação de novos serviços. Em 2022 foram criados 13 novos serviços de transporte de passageiros, dos quais cinco correspondiam à criação de novas ligações de transporte público regular, e oito à criação de novos serviços de transporte flexível. Destes novos serviços, seis ocorreram na CIM Viseu Dão Lafões, onde foi implementado um projeto de transporte flexível.

As novas ligações de transporte público regular traduzem-se num aumento mensal de 1634 novas circulações e num acréscimo de 30 869 km efetuados.

À imagem do que sucede em 2022, já no relatório de 2021 foi notório o peso dos novos serviços de transporte público flexível (TPF) para o aumento da oferta, especialmente na CIM Coimbra. Sendo já possível observar alguns dados sobre o impacto destes serviços nos territórios onde estão a ser introduzidos, efetuamos uma breve análise dos projetos de TPF nas CIM da Região de Coimbra e do Médio Tejo.

Desde a entrada em funcionamento em julho de 2021 e até ao final do ano de 2022 já foram transportados 5402 passageiros com o serviço de Transporte Flexível a Pedido da CIM Coimbra. Refira-se que este projeto incidiu sobretudo em concelhos de baixa densidade populacional, excluindo até à data o concelho o Coimbra.

Figura 35 - Reservas efetuadas mensalmente no TPF CIM Coimbra (valores acumulados e absolutos)



Desde a criação do serviço, tem-se verificado um aumento do número de passageiros transportados relativamente ao mês homólogo, numa tendência sustentada de aumento de procura.

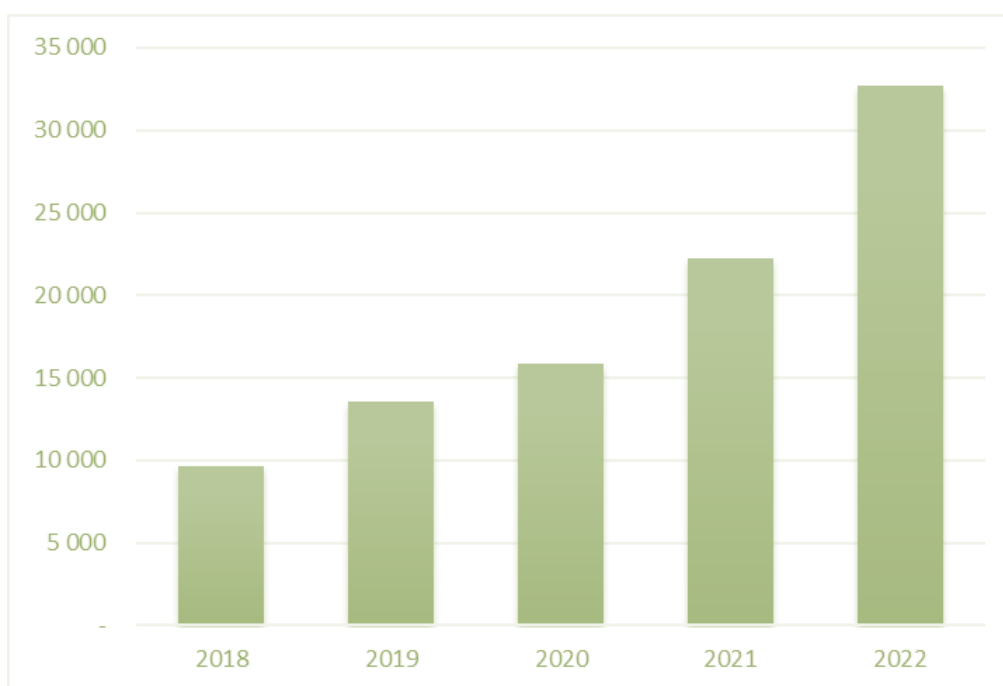
Tem-se também verificado um aumento do número de passageiros transportados relativamente ao mês homólogo, numa tendência sustentada de aumento de procura. Existem variações sazonais, mas a ainda curta duração do projeto, não as permite analisar devidamente.

No caso da CIM Coimbra foi possível observar o início da operação de TPF e como rapidamente atrai utilizadores, sendo que existem soluções de TPF noutras CIM, com operações iniciadas há mais anos, mais consolidadas, que permitem aferir evoluções anuais mais sustentadas, como é o caso do TPF da CIM do Médio Tejo.

O projeto de implementação de TPF na CIM Médio Tejo teve apoio dos programas PART de 2019, 2020 e 2021 e PROTransP 2021 e 2022. O Projeto de TPF da CIM Médio Tejo tem características diferentes da solução implementada na CIM Coimbra, sendo os valores de uma ordem de grandeza diferente, quer pela diferença de anos de funcionamento, quer pelas características de cada um dos serviços oferecidos.

Em Coimbra a aposta tem sido até ao momento em pequenas deslocações em territórios de baixa densidade, enquanto que no Médio Tejo a oferta já acomoda entre outros, serviços de ligação entre as sedes concelhias dentro da CIM.

Figura 36 - Número de utilizadores do TPF da CIM Médio Tejo, entre 2018 e 2022



Observando os dados verificou-se um aumento sustentado de utilizadores em todos os anos, desde 2018 a 2022, sendo que no último ano em análise os valores sofrem um forte incremento de mais de 10 000 utilizadores. Este projeto pode ser consultado em:

<https://mediotejo.pt/index.php/transporte-a-pedido>

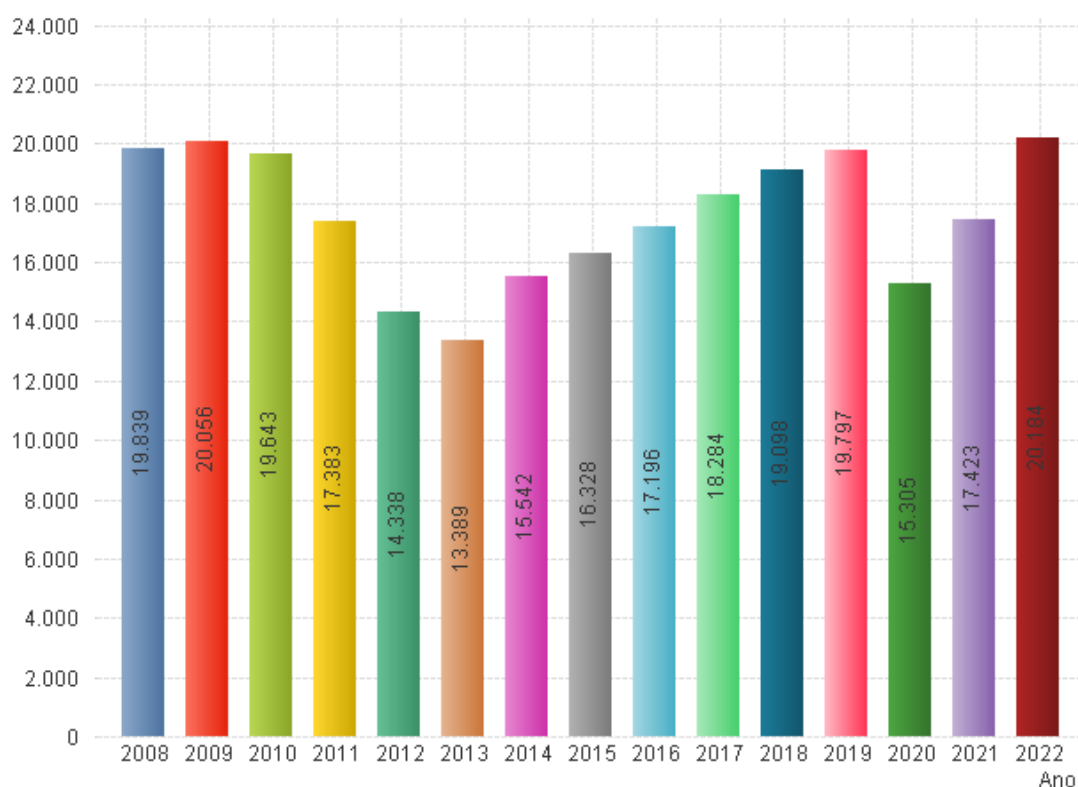
Os serviços TPF são cada vez mais comuns nas diferentes CIM, apesar das diferenças dos territórios e dos diferentes objetivos de cada um dos serviços, têm se apresentado como uma solução com enorme aceitação junto das populações.

6.3 IMPACTO NO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

Um dos principais objetivos dos programas PART e PROTRANSP é a promoção da transferência modal do transporte individual para o transporte público de passageiros. O tráfego médio diário (TMD) é um indicador indireto desse impacto, sendo a sua evolução condicionada por múltiplos fatores como a conjuntura económica, os custos para os utilizadores e nos últimos anos, a pandemia Covid-19. O acentuado efeito da pandemia, especialmente nos períodos de confinamento, dificultou muito a análise do impacto dos programas no tráfego rodoviário. No ano de 2022, o desagrevamento progressivo dos efeitos da pandemia possibilita que se retome essa análise. Para o efeito, efetuamos um enquadramento da evolução do tráfego médio diário (TMD) na rede Nacional de Autoestradas (RNA), registada nos últimos anos, e uma análise mais detalhada nos principais eixos de mobilidade das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto.

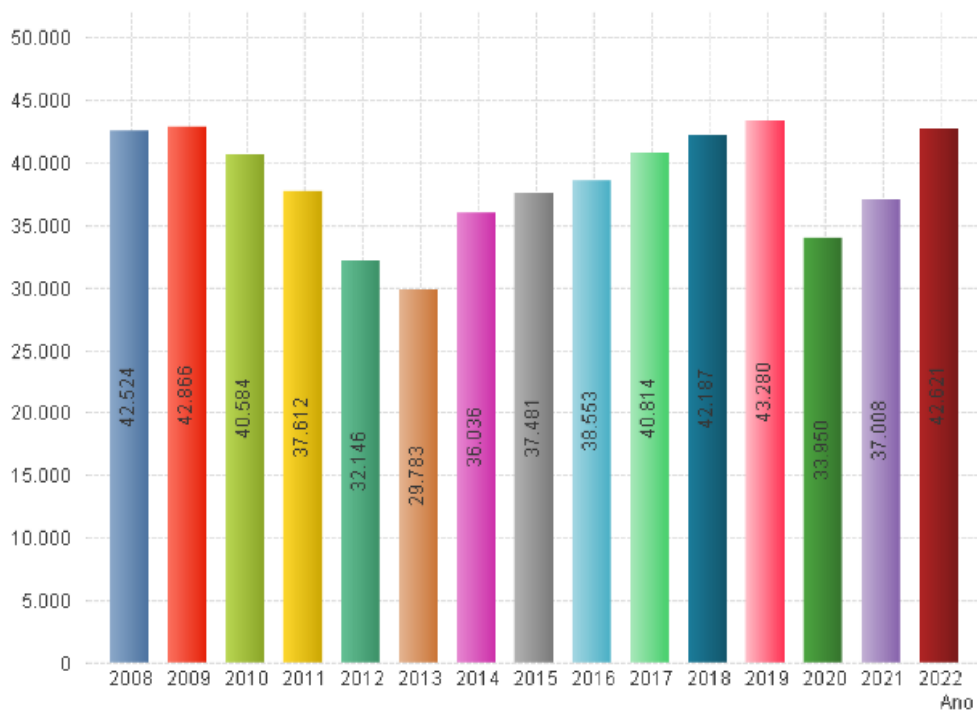
Em 2022, o TMD nas autoestradas portuguesas já superou os valores registados em 2018 e 2019, tendo-se assistido a uma recuperação rápida desde 2020.

Figura 37 - Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA)



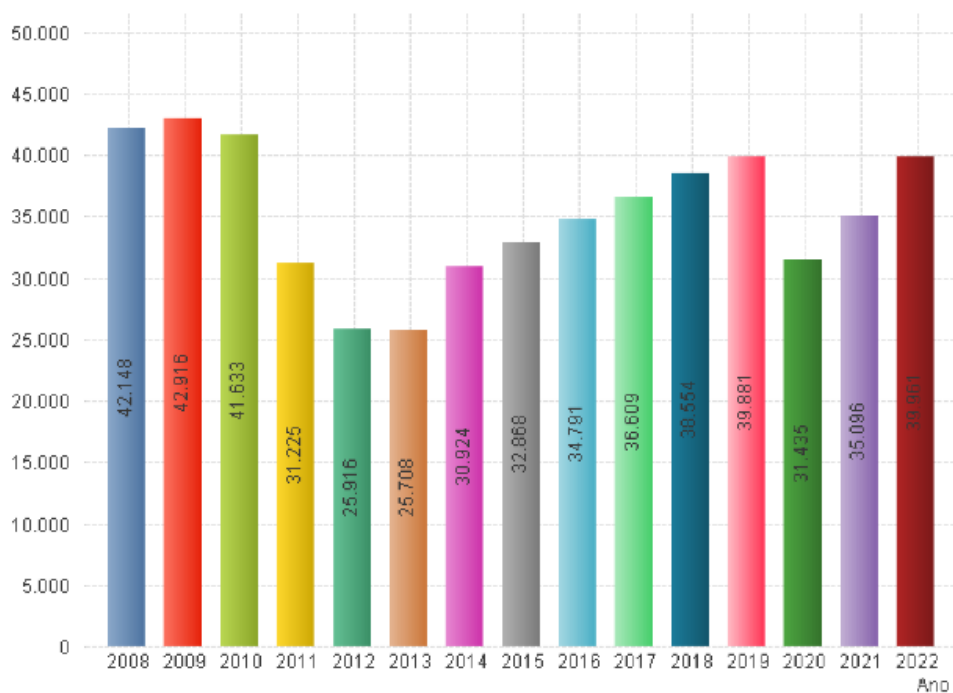
A análise da evolução do TMDA, aplicada às áreas metropolitanas, mostra-nos um padrão semelhante, mas com algumas divergências interessantes. Na AML, o TMDA também recuperou rapidamente desde 2020, mas os valores de 2022 estão ainda abaixo de 2019.

Figura 38 - Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML



Na AMP (**Figura 39**), a TMDA em 2022 igualou os valores de 2019, tendo ficado, no entanto ainda abaixo dos registados entre 2008 e 2010.

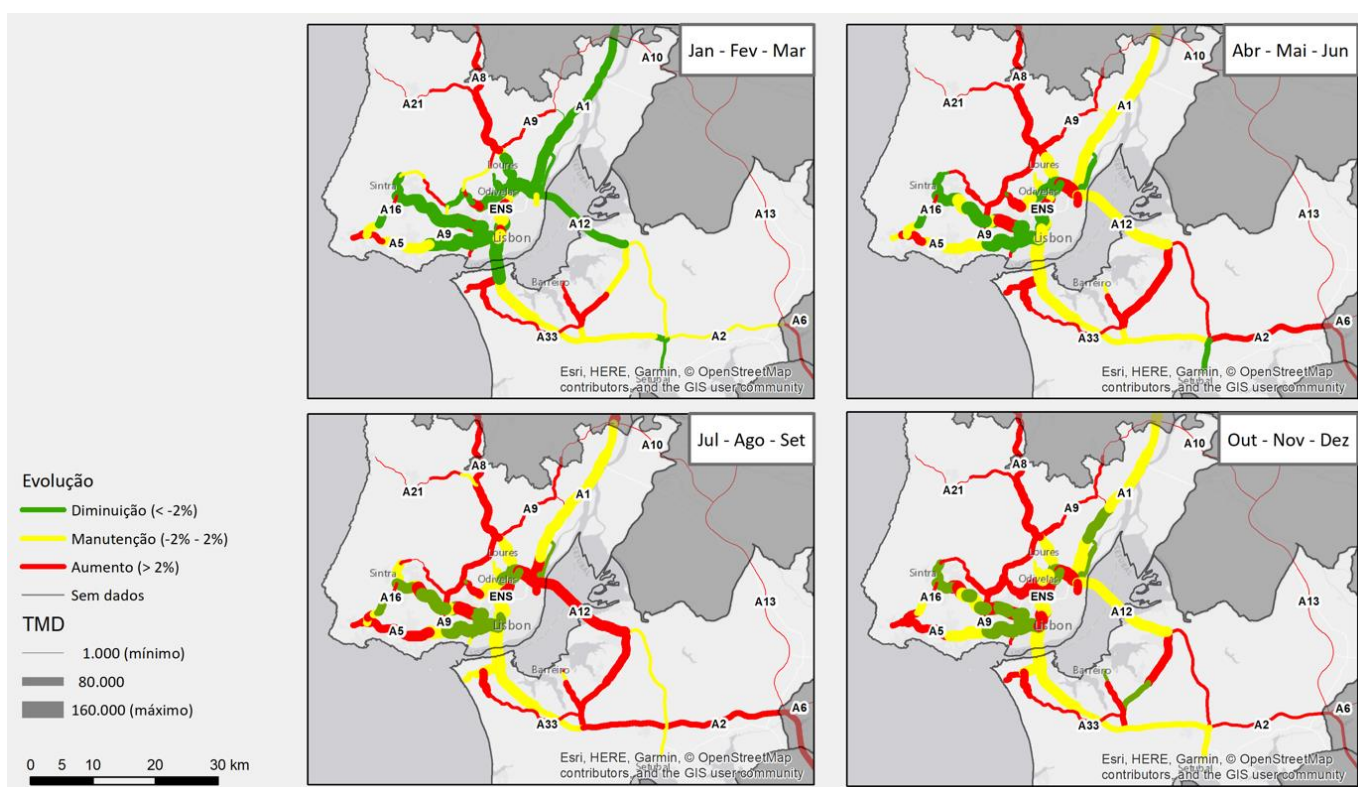
Figura 39 - Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AMP



Feita a análise genérica da evolução do TMDA, efetuámos uma avaliação mais detalhada dos padrões de evolução de tráfego, nos principais eixos de acesso a Lisboa e Porto. Nas áreas metropolitanas, a grande maioria das deslocações pendulares por viatura própria utiliza a Rede Nacional de Autoestradas (RNA). Utilizamos o ano de 2018 como referência comparativa em relação ao ano de 2022, devido ao facto de estar isento de influências decorrentes, quer da introdução do PART (abril de 2019), quer do surgimento da pandemia (março de 2020). Utilizamos valores trimestrais homólogos de tráfego médio diário, neste caso trimestral (TMDT).

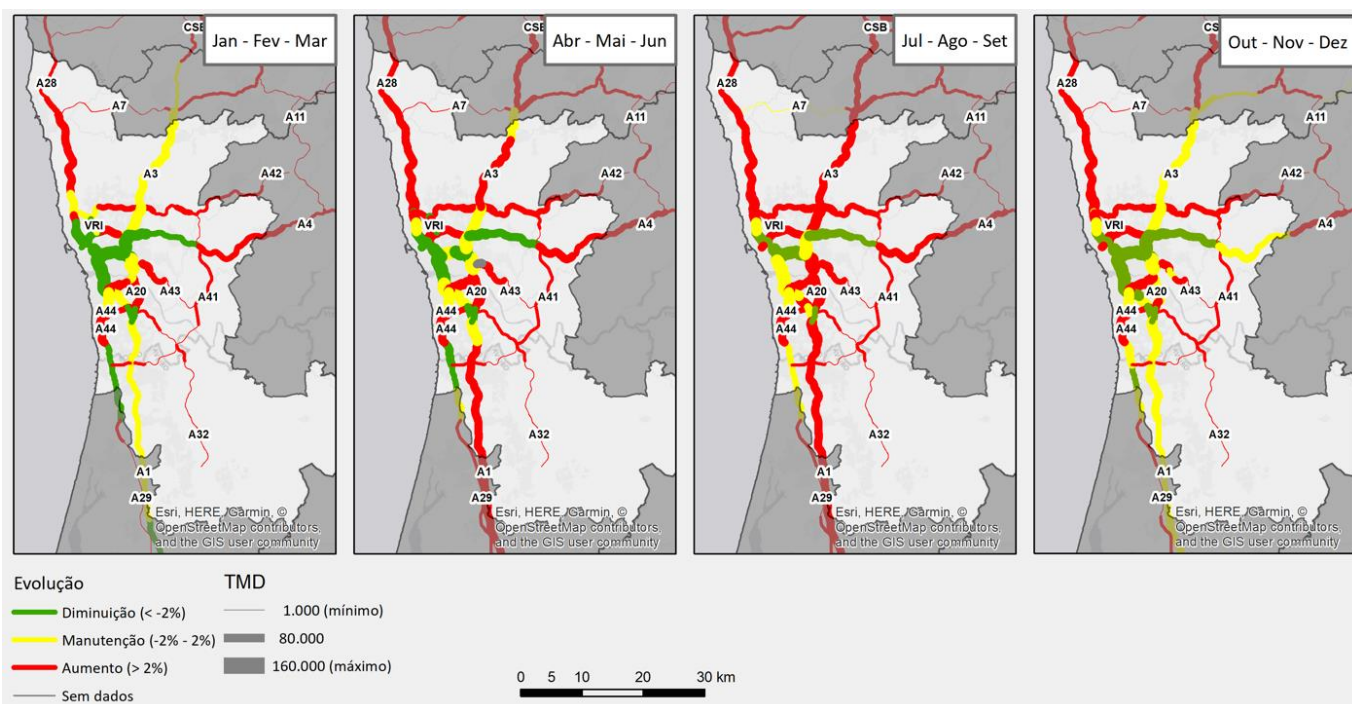
No primeiro trimestre de 2022 é ainda notória a influência da pandemia, tendo havido, comparativamente com o primeiro trimestre de 2018, um abrandamento do TMDT Na AML em quase todos os eixos viários, especialmente os mais importantes, como a A5, IC19, A1 e a A2 (Ponte 25 de Abril), nos sublanços mais próximos da cidade de Lisboa. No entanto, em alguns sublanços mais periféricos da A8, A21 e A2, o TMDT cresceu em relação a 2018. Com o avançar do ano de 2022, regista-se que a diminuição de tráfego subsiste apenas em vias onde existe oferta alternativa de transporte ferroviário pesado, como a A5 (Linha de Cascais), o IC19 (Linha de Sintra) e a A1 (Linha do Norte). A manutenção dos valores de TMDT no quarto trimestre, na Ponte Vasco da Gama, pode denotar alguma influência do aumento de oferta de transporte rodoviário de passageiros naquele eixo, com o início de operação da CARRIS Metropolitana, em junho de 2022.

Figura 40 - Comparação trimestral homóloga do TMDT na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML, entre os anos de 2018 e 2022



Na AMP, o padrão evolutivo é semelhante, embora as diferenças entre os quatro trimestres sejam menos evidentes.

Figura 41 - Comparação trimestral homóloga do TMDA na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML, entre os anos de 2018 e 2022.

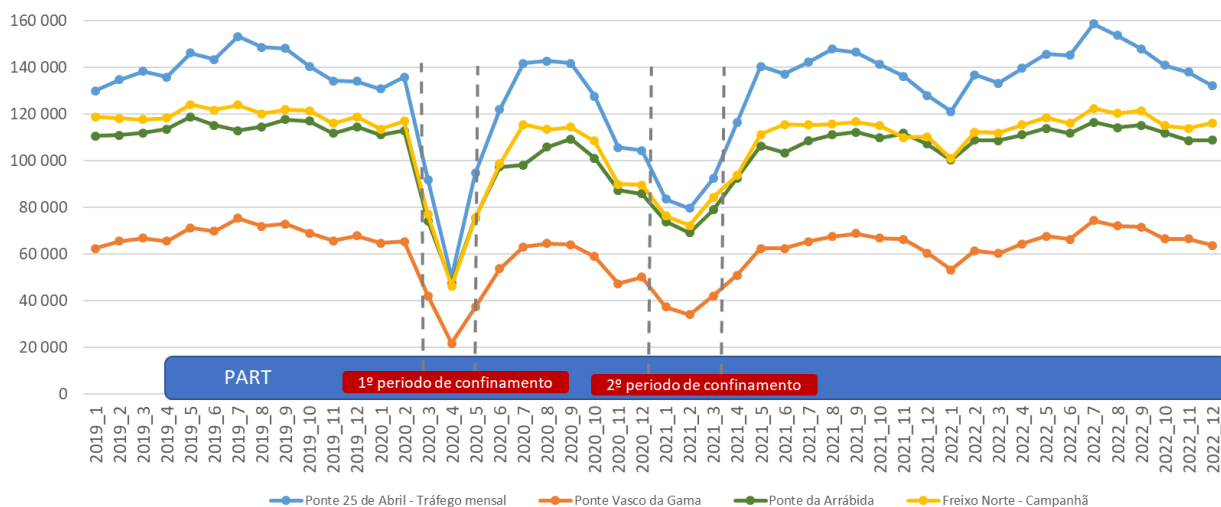


Nos eixos mais próximos da cidade do Porto, onde a oferta alternativa de transportes públicos de passageiros é melhor e as distâncias percorridas pelos passageiros são mais curtas, regista-se ao longo de 2022 uma diminuição do TMDM. Destaca-se o eixo A28-A20-A3-A4, entre a Ponte da Arrábida e Valongo, com valores de TMDT quase sempre abaixo de 2018. Na periferia da AMP, os valores de TMDT tenderam quase sempre a ser superiores aos registados em 2018, sendo que no quarto trimestre houve um abrandamento dessa tendência.

A **Figura 42** representa a evolução de quatro sublanços da AML e AMP, correspondentes às suas principais pontes, infraestruturas-chave nas deslocações urbanas das cidades de Lisboa e Porto. O padrão evolutivo é semelhante entre eles, embora na Ponte 25 de Abril se registre uma maior oscilação de TMD, na segunda metade de 2019 e no último quadrimestre de 2021, com quedas superiores à das outras pontes.

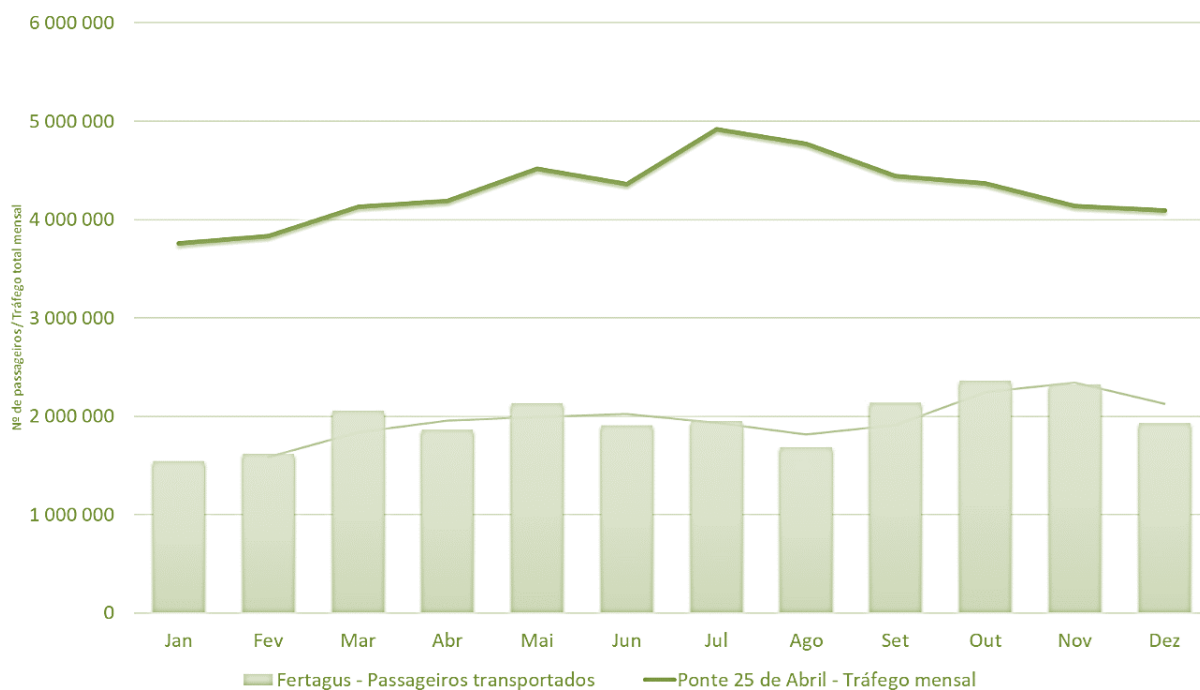
No ano de 2022, merece destaque o facto de a partir do verão, as pontes da AML terem registado uma diminuição de tráfego. Na AMP essa tendência foi muito mais ligeira, sendo quase impercetível na Ponte do Freixo.

Figura 42 - Evolução do tráfego médio diário mensal (TMDM) em quatro sublanços da AML e AMP, entre janeiro de 2019 e dezembro de 2022



Na Ponte 25 de Abril, a coexistência das infraestruturas rodoviária e ferroviária, com dados de TMD e de passageiros da Fertagus, que servem em boa medida os mesmos territórios de origem e destino das deslocações pendulares, permite uma análise comparativa entre a utilização do veículo próprio e o serviço ferroviário.

Figura 43 - Evolução comparativa entre o tráfego total mensal e o número de passageiros transportados mensalmente pela Fertagus, na Ponte 25 de Abril, em 2022



Previamente à análise dos dados da Fertagus, importa referir que a partir de 2022, a informação passou a ser obtida através de uma aplicação desenvolvida para o efeito, que efetua o cálculo dos passageiros transportados, passageiros km. transportados e percurso médio, com base num relatório automatizado, extraído do PCGBi (Posto central de gestão de bilhética), que tem por base todos os eventos de validações de todas as estações (entradas + saídas) e que expressa com maior rigor a realidade. Contudo, esta mudança de metodologia implica que os novos indicadores deixam de ser diretamente comparáveis com os indicadores fornecidos anteriormente com base nas validações. Neste quadro procede-se exclusivamente à análise dos dados de 2022.

Verifica-se assim uma recuperação do número de passageiros transportados pela Fertagus ao longo do primeiro semestre de 2022. Esse crescimento foi interrompido nos meses de verão, mas foi reforçado no último quadrimestre. Os valores dos últimos quatro meses são claramente superiores aos dos quatro primeiros meses, o que parece demonstrar um desvanecimento progressivo dos efeitos da pandemia, ao longo de 2022.

Até junho, a evolução do tráfego na Ponte 25 de Abril é muito similar à dos passageiros transportados pela Fertagus. Este paralelismo assenta num aumento generalizado das deslocações, seja em viatura particular, seja em transporte ferroviário, alicerçado no atenuar dos efeitos da pandemia, como por exemplo a diminuição do teletrabalho. Após o verão, a um aumento de passageiros da Fertagus, corresponde pela primeira vez em 2022 uma diminuição de tráfego rodoviário, replicando-se um padrão já detetado nos últimos quadrimestres de 2019 e 2021.

6.4 IMPACTO AMBIENTAL

Ainda sem atingir os valores pré pandemia a evolução dos transportes continua positiva, segundo o INE, mostrando uma economia em recuperação, mas não atingindo ainda os valores de 2019.

Com efeito, as restrições resultantes das medidas implementadas no âmbito da pandemia da COVID-19 tiveram um efeito generalizado na vida das pessoas e na forma como se movimentam, condicionando, ainda em 2022, os potenciais efeitos positivos sobre o ambiente gerados pelas oportunidades criadas com os programas PART/PROTransP. No entanto, dada a recuperação que já se faz sentir, e à semelhança da análise efetuada em 2019, desenhou-se para 2022 um modelo de cálculo para determinar as emissões de gases com efeito de estufa (CO_{2eq}) e de poluentes atmosféricos potencialmente evitadas com a implementação dos referidos programas, bem como as toneladas equivalentes de petróleo (tep) potencialmente poupadas, em resultado da transferência modal de veículo ligeiro de passageiros (VLP) para o transporte público de passageiros (TPP), quando comparado com o ano de 2018, tendo por base a análise do mesmo universo.

Com o objetivo de apurar o eventual benefício ambiental, apresentam-se os pressupostos do modelo de cálculo ambiental.

Modelo de cálculo ambiental

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. Trata-se de um indicador com uma disponibilidade de dados superior ao indicador de passageiros transportados, está muito menos sujeito a variações na metodologia de recolha de dados nas várias entidades e espelha bem a utilização regular do transporte público de passageiros. As autoridades de transporte analisadas foram: AML, AMP, CIMAC, CIMAL, CIMLT, CIMT, CIRA, CIMRC (Mun. de Coimbra) e CIMO.

Na **Tabela 9** são apresentadas as variáveis do modelo de cálculo das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e das emissões dos principais poluentes atmosféricos, com origem nos transportes, potencialmente evitadas. Para o efeito, foram utilizados os correspondentes Fatores de Emissão Implícitos⁷, disponibilizados pela APA, para a categoria de veículo ligeiro de passageiro (VLP), considerados todos os tipos de combustíveis. É, ainda, apresentado o modelo de cálculo das toneladas equivalente de petróleo (TEP) potencialmente poupadas, utilizando o Fator de Consumo Energético Implícito⁸ para a categoria de veículo ligeiro de passageiro (VLP), considerados todos os tipos de combustíveis, também disponibilizado pela APA.

Tabela 9 – Variáveis do modelo de cálculo

Variáveis / fórmula de cálculo	Valor de referência	Unid. Medida
A – N.º de passes vendidos em 2018	A	n.º de Passes
Somatório do número de passes vendidos por CIM/AM em 2018, reportados nos Relatórios Anuais de Execução do PART 2022.		
B – N.º de passes vendidos em 2022	B	n.º de Passes
Somatório do número de passes vendidos por CIM/AM em 2022, reportados nos Relatórios Anuais de Execução do PART 2022		
C – N.º de Passes de novos utilizadores de TPP em 2022	C	n.º de Passes
C = (B-A) cálculo para apurar o número adicional de passes vendidos em 2022, correspondentes a novos utilizadores.		
D – Ocupação média por veículo ligeiro de passageiros (VLP)	1,56 a 1,60	pessoas/VLP
Valor médio de ocupação com base no Inquérito à Mobilidade na AMP e AML, realizado pelo INE em 2017 (1,56 na AMP e 1,60 na AML). Foi utilizado o valor médio de 1,58 para as CIM.		
E – Equivalência do nº de passes de novos utilizadores de TPP a VLP	E	n.º de VLP
$E = (\frac{C}{D})$ equivalência a VLP, do número de passes de novos utilizadores de TPP em 2022, tendo por base o valor médio de passageiros por VLP.		
F – Média de km percorridos em VLP por mês ⁷	721,18	km.VLP/mês
Valor médio nacional de km percorridos em deslocações efetuadas em VLP. Fonte APA (INERPA, 2022)		
G – km/mês não percorridos em VLP em 2022	G	km/mês
G = (E x F) para estimar o número de km não percorridos em VLP, em face do aumento dos utilizadores de TPP entre 2018 e 2022.		
H – Fator de Emissão Implícito GEE ⁸	196,07	gCO _{2eq} /km
H = (G x H) - Estimativa das emissões de GEE evitadas		

⁷ Inventário Nacional de Emissões por Fontes e Remoção por Sumidouros de Poluentes Atmosféricos (INERPA). A mais recente submissão do INERPA diz respeito ao ano de atividade de 2021, pelo que os dados relativos a 2022 só estarão disponíveis em março de 2024.

⁸ Ibidem

Variáveis / fórmula de cálculo	Valor de referência	Unid. Medida
I - Fator de Emissão Implícito NO _x	0,525	g/km
I = (G x I) - Estimativa das emissões de NO _x evitadas		
J - Fator de Emissão Implícito SO _x	0,001	g/km
J = (G x J) - Estimativa das emissões de SO _x evitadas		
L - Fator de Emissão Implícito COVNM	0,080	g/km
L = (G x L) - Estimativa das emissões de COVNM evitadas		
M - Fator de Emissão Implícito PM _{2.5}	0,022	g/km
M = (G x M) - Estimativa das emissões de PM _{2.5} evitadas		
N - Fator de Emissão Implícito NH ₃	0,013	g/km
N = (G x N) - Estimativa das emissões de NH ₃ evitadas		
O - Fator de Emissão Implícito CO	0,817	g/km
O = (G x O) - Estimativa das emissões de CO evitadas		
P - Fator de Consumo Energético Implícito (tep/km)	0,000066	tep/km
P = (G x P) - Estimativa das tep poupadas		

Na **Tabela 10** apresenta-se a síntese dos resultados do modelo de cálculo ambiental, de onde se conclui que o financiamento da oferta com recurso às verbas do PART, do PROTransP e dos outros regimes de financiamento, terá potencialmente evitado emissões de GEE e de poluentes atmosféricos, e terá poupado toneladas equivalentes de petróleo (TEP), que, no seu limite, poderão traduzir-se em valores da ordem das 218 mil toneladas de CO₂eq e cerca de 74 mil TEP.

Tabela 10 – Cálculo das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e das emissões dos principais poluentes atmosféricos com origem nos transportes, potencialmente evitadas, e cálculo das toneladas equivalentes de petróleo (TEP), potencialmente poupadas.

Parâmetros do modelo	Unid. medida	Valor ou Cálculo	AML	AMP	CIM	Total
A – Nº de passes vendidos em 2018	n.º de passes	A	6 664 623	2 077 831	263 960	9 006 414
B – Nº de passes vendidos em 2022	n.º de passes	B	7 939 827	3 158 869	346 274	11 444 970
C – N.º de Passes de novos utilizadores do TPP em 2022	n.º de passes	A - B	1 275 204	1 081 038	82 314	2 438 556
D – Ocupação média por veículo ligeiro de passageiros (VLP)	peçoas/VLP	D	1,6	1,56	1,58	
E – Equivalência do nº de passes de novos utilizadores de TPP a VLP	n.º de VLP	E = C/D	797 003	692 973	52 097	1 542 073
F – Média de km percorridos em VLP por mês	km.VLP/mês	F	721,18	721,18	721,18	
G – Km não percorridos em VLP em 2022	km/mês	G = E x F	574 782 624	499 758 268	37 571 314	1 112 112 206
H - Estimativa das emissões de GEE evitadas	ton CO ₂ eq	H	112 696	97 986	7 366	218 048
I - Estimativa das emissões de NO _x evitadas	ton NO _x	I	301,85	262,45	19,73	584,02
J - Estimativa das emissões de SO _x evitadas	ton SO _x	J	0,65	0,57	0,04	1,27
L - Estimativa das emissões de COVNM evitadas	ton COVNM	L	45,73	39,76	2,99	88,47
M - Estimativa das emissões de PM _{2.5} evitadas	ton PM _{2.5}	M	12,37	10,76	0,81	23,94
N - Estimativa das emissões de NH ₃ evitadas	ton NH ₃	N	7,64	6,64	0,50	14,78
O - Estimativa das emissões de CO evitadas	ton CO	O	470	408	31	909
P - Estimativa das tep poupadas	tep	P	38 193	33 208	2 497	73 898

6.5 EFEITOS NOS MODELOS DE GESTÃO E GOVERNANÇA

A comparação da situação antes e após o primeiro ano de implementação do PART, que teve início em abril de 2019, permite observar o claro reforço do exercício e delegação de competências por parte das autoridades de transportes instituídas pelo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) aprovado pela Lei 52/2015, de 9 de junho.

Terminado o primeiro ano de vigência do PART (31.12.2019), constatou-se que a maioria dos municípios das CIM do Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Alentejo Central, Douro, Ave e Alto Tâmega procederam à delegação de competências nas respetivas CIM. Apenas nas CIM do Cávado, Ave, Douro e Algarve, persistiam mais do que um concelho sem delegação de competências.

No ano de 2021 mantiveram-se as delegações de competências nas CIM ou AM respetivas, não se registando alterações relativamente a 2020. Assim, verifica-se que a maioria dos municípios delegou competências e apenas nas CIM do Cávado, Ave e Douro, mantém-se a situação particular em que mais que um concelho não delegou competências no órgão supramunicipal. Ao todo, no território de Portugal continental, existem 16 municípios sem competências delegadas em 10 CIM's (apenas 6% do total de municípios).

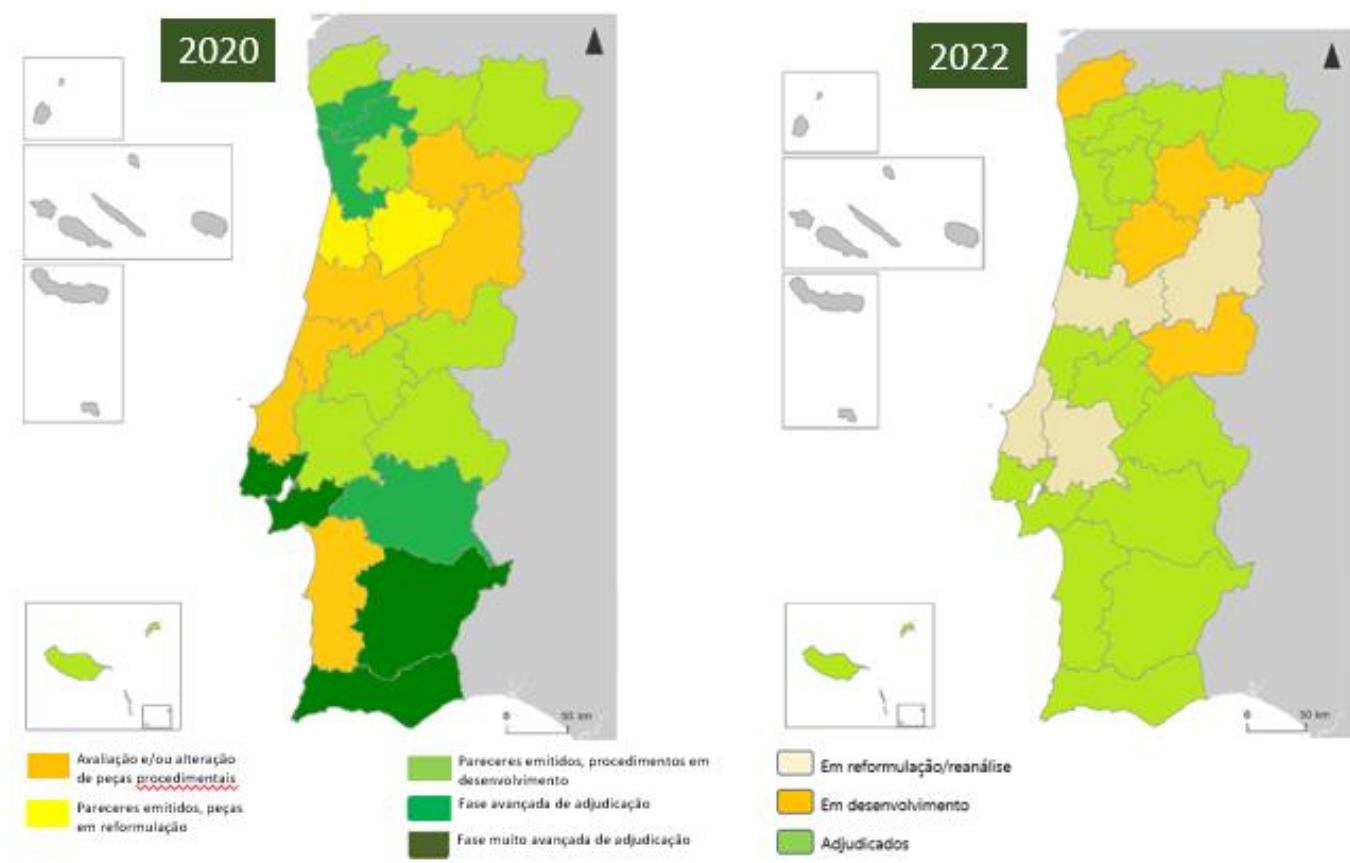
De realçar que os municípios que não delegaram competências, assumem competências de Autoridade de Transporte no âmbito destes programas de intervenção.

No que diz respeito à contratualização dos serviços públicos de transporte, têm-se registado uma evolução significativa. O ponto de situação atual, elaborado pela AMT, é este:

1. Todos os operadores de transporte público, sujeitos a obrigações de serviço público com compensação estão abrangidos pela obrigação de celebração de contratos de serviço público com as autoridades de transportes competentes, precedidos de procedimentos de contratação.
2. As peças dos procedimentos e alterações a contratos estão sujeitas a parecer prévio vinculativo da AMT. Desde 2017 a AMT emitiu orientações sobre o processo de contratualização, fundamentação jurídica e económica e obrigações de transmissão de informação.
3. O processo está em curso, mas sofreu atrasos (com concursos desertos ou reformulados) devido a fatores externos: Pandemia, Aumento dos custos de produção, falta de pessoal e veículos.
4. Num total de **4.174 carreiras rodoviárias** registadas, a gestão de **85%** dos serviços de transporte rodoviário, **foi delegada** pelos Municípios nas Comunidades Intermunicipais e nas Áreas Metropolitanas.

5. Os restantes **15%** correspondem a **serviços urbanos e municipais**, que se mantêm na esfera de competências dos Municípios, sobretudo nas cidades de média dimensão, quase todas correspondentes a capitais de distrito.
6. Quanto a concursos nas **2 Áreas Metropolitanas e nas 21 Comunidades** Intermunicipais:
 - **16** contratos foram **adjudicados** (Área Metropolitana de Lisboa, Área Metropolitana do Porto, Região de Leiria, Alentejo Central, Alentejo Litoral, Alto Alentejo, Alentejo Litoral, Alentejo Central, Algarve, Região de Aveiro, Ave, Cávado, Tâmega e Sousa, Alto Tâmega, Médio Tejo e Terras de Trás-os-Montes)
 - **4** estão em **desenvolvimento** (Alto Minho, Viseu Dão-Lafões, Douro e Beira Baixa)
 - **4** estão em **reformulação** (Beiras e Serra da Estrela, Região de Coimbra, Oeste, Lezíria do Tejo)
7. Quanto aos **municípios, a totalidade** dos serviços de transportes está já enquadrada em contratos de serviço público.
8. O prosseguimento dos procedimentos de contratação é da **responsabilidade das autoridades de transportes**.
9. Todos os grandes operadores públicos (ou geridos pelo Estado) possuem contratos de serviço público, como sejam a Carris, a STCP, a Transtejo/Soflusa, o Metro do Porto, a CP, a Fertagus, o Metro Sul do Tejo e o Metro de Lisboa.

Figura 44 - Ponto de situação do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte, por CIM/AM



Em face do exposto, é possível continuar a afirmar que o PART contribuiu para dinamizar a gestão e governança do sistema de transportes públicos de passageiros e concluir a arquitetura de planeamento das AT que vinha ser gradualmente implementada desde a Lei 52/2015, de 9 de junho.

7

CONSIDERAÇÕES COMPLEMENTARES

Afigura-se importante relevar o facto de se ter assistido a um esforço das AT em densificar e dar maior consistência à informação compilada nos relatórios de execução de 2022, em comparação com os relatórios anuais de execução de 2019, 2020 e 2021.

Este reforço da sistematização da informação disponível tem sido importante para consolidar a base de conhecimento das AT sobre os sistemas de transportes sob sua gestão, existindo indícios de que poderá estar a contribuir para proporcionar uma melhor base de trabalho para o planeamento da mobilidade e para incrementar a facilidade e a fiabilidade das diversas obrigações de reporte de informação por parte das AT.

Permanecem, contudo, algumas lacunas de informação em algumas AT, designadamente ao nível da informação de vendas e passageiros transportados, com particular enfoque para os dados referentes aos títulos disponibilizados pelo operador CP.

Sublinha-se a importância que o financiamento do PART e do PROTransP tem desempenhado para dinamizar a gestão e governança do sistema de transportes públicos de passageiros e concluir a arquitetura de planeamento das autoridades de transporte que vinha a ser gradualmente implementada desde a Lei 52/2015, de 9 de junho, quer através de delegação de competências de autoridade de transporte nas entidades supramunicipais, quer pelo exercício dessas competências por parte de alguns municípios.

Anexo I – INDICADORES PART

Tabela 11 – Indicadores de análise do PART

Perspetiva	Objetivos	Foco da avaliação	Tipo de indicador	Indicadores	Unidade de medida	Fonte	
OPERACIONAL	AUMENTAR O FINANCIAMENTO DO SISTEMA DE TPP (EXECUÇÃO FINANCEIRA)	Avaliar a execução e realização das medidas e seus efeitos diretos	INDICADORES DE REALIZAÇÃO	Verba total despendida	€	Autoridades de transportes (relatórios anuais de execução)	
	IMPLEMENTAR MEDIDAS DE REDUÇÃO TARIFÁRIA E REFORÇO DA OFERTA			Verba aplicada nas diferentes tipologias de medidas (redução tarifária; aumento da oferta; serviços essenciais)	€		
				Verbas transferidas pelo Fundo Ambiental (provenientes do OE)	€		
				Verbas comparticipadas pelos municípios	€		
				N.º de ações de redução tarifária, aumento da oferta e apoio aos serviços essenciais	unidades		
				N.º de operadores apoiados na manutenção de serviços essenciais	unidades		
				Taxa de realização vs taxa de execução do programa	%		
				Taxa de execução das verbas do OE	%		
				Taxa de comparticipação dos Mun face às verbas OE executadas	%		
				Vendas de títulos de transporte	unidades		
				Volume de receitas tarifárias	€		
ESTRATÉGICA	ATRAIR MAIS PASSAGEIROS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO	Determinar o impacto nos passageiros transportados e vendas dos títulos	INDICADORES DE IMPACTO	Aumento de passageiros transportados nas CIM e AM	%	INE	
				Aumento das vendas de títulos de transportes	%		
				Aumento dos passageiros transportados nos serviços suburbanos da CP	%		Operador Fertagus
				Aumento dos passageiros transportados nos serviços de metropolitano	%		
				Aumento de passageiros na travessia da ponte, operador Fertagus	%	IMT	
				Aumento do número de passes 4_18/sub23 vendidos	%	Autoridades de transportes (relatórios anuais de execução)	
	PROMOVER A COESÃO TERRITORIAL	Avaliar a melhoria e maior equidade territorial no acesso ao sistema de transportes públicos		Diminuição (média) dos preços dos passes e bilhetes	%		
				N.º de títulos de transporte descontinuados	unidades		
				N.º de títulos inter-regionais com tarifa reduzida	unidades		
				N.º de tarifas planas implementadas	unidades		
				Aumento da extensão da rede em km no serviço regular	Km		
				N.º de novas circulações no serviço regular	unidades		
	COMBATER AS EXTERNALIDADES NEGATIVAS ASSOCIADAS À MOBILIDADE	Avaliar os efeitos das medidas do PART no tráfego, qualidade do ar e emissões de co2		N.º de serviços de transporte flexível criados	unidades		
				N.º de acordos interadministrativos entre CIM, entre CIM/AM, entre Estado/AM e Estado/CIM	unidades		
				Redução anual do tráfego rodoviário na RNA	TMDA*	IMT	
							Redução anual do tráfego rodoviário nos principais eixos de viagens pendulares - AMP e AML
				Redução trimestral de veículos ligeiros – CIM e AM	TMDT**		
				Redução trimestral do tráfego rodoviário – CIM e AM			
				Redução trimestral do tráfego rodoviário em sublanços selecionados da RNA - AML e AMP			
				Redução da emissão de NO ₂ nas estações urbanas de tráfego	µg/m ³	APA	
	Redução de combustíveis rodoviários	kton		DGEG			
	Redução de emissões de GEE equivalentes	ton. de CO _{2eq}		IMT APA			
* Tráfego médio diário anual ** Tráfego médio diário trimestral							

* Tráfego médio diário anual | ** Tráfego médio diário trimestral

Anexo II – INDICADORES PROTransP

Tabela 12 – Indicadores de análise do PROTransP

Perspetiva	Objetivos	Foco da avaliação	Tipo de indicador	Indicadores	Unidade de medida	Fonte	
OPERACIONAL	REFORÇAR E CRIAR NOVOS SERVIÇOS DE TP REGULARES E FLEXÍVEIS	Avaliar a execução e realização das medidas e seus efeitos diretos	INDICADORES DE REALIZAÇÃO	Verba total despendida	€	Autoridades de transportes (relatórios anuais de execução)	
	Verba aplicada nas diferentes tipologias de medidas (Densificação da oferta; Serviços essenciais, estudos)			€			
	Verbas transferidas pelo Fundo Ambiental (provenientes do OE)			€			
	Verbas comparticipadas pelos municípios			€			
	AUMENTAR A ACESSIBILIDADE DOS TERRITÓRIOS E DAS SUAS POPULAÇÕES AOS PRINCIPAIS SERVIÇOS E POLOS DE EMPREGO			N.º de ações de aumento da oferta, de manutenção de serviços essenciais e de estudos	unidades		
	N.º de operadores apoiados na manutenção de serviços essenciais			unidades			
	Taxa de realização vs taxa de execução do programa			%			
	Taxa de execução das verbas do OE			%			
	Taxa de imputação das verbas das entidades face ao custo total			%			
ESTRATÉGICA	PROMOVER A TRANSFERÊNCIA MODAL PARA O TPP	Determinar o impacto na oferta e na procura	INDICADORES DE IMPACTO	Passageiros transportados por tipo de título (ocasional, passe)	unidades		
	PROMOVER A DESCARBONIZ. DA MOBILIDADE E A INDUÇÃO DE PADRÕES DE MOBILIDADE MAIS SUSTENTÁVEIS			Avaliar a melhoria e maior equidade territorial no acesso ao sistema de transportes públicos	Peso dos passageiros transportados face à procura total disponibilizada pela Autoridade de Transportes		%
					Passageiros transportados nos serviços essenciais mantidos.		unidades
		Passageiros transportados em TPF criado			unidades		
		n.º de serviços essenciais mantidos			unidades		
		n.º de serviços de transporte flexível criados			unidades		
		Peso da oferta apoiada (veículos.km) face à oferta total			%		
		Aumento da extensão da rede em km no serviço regular			km		
	Novas circulações no serviço regular	unidades					
	Tipologia dos estudos realizados	unidades					

Anexo III – CONCEITOS BASE PARA A AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS

Importa sistematizar as taxas de execução utilizadas na avaliação dos programas PART e PROTransP, ressaltando desde logo as suas diferenças.

À luz dos programas de intervenção em análise, os dois conceitos gerais para a avaliação da execução de programas de financiamento são os seguintes:

- **Taxa de execução:** relação entre o investimento efetivamente realizado e o investimento aprovado/programado numa operação.
- **Taxa de imputação:** percentagem aplicada às verbas dos municípios que reflete a parcela da sua contribuição para a realização da operação.
- **Taxa de comparticipação dos municípios:** percentagem aplicada às verbas dos municípios que reflete a parcela da sua contribuição em face das verbas do OE para a realização da operação.

Em termos financeiros, o PART é composto por duas componentes e o PROTransP apenas por uma, embora alguns municípios tenham providenciado financiamento adicional:

PART	PROTRANSP
a) <u>Verbas do OE</u> com uma dotação inicial prevista que pode ou não ser o montante solicitado pelas AT para a operacionalização das medidas	
b) <u>Comparticipação mínima exigida dos municípios (10%)</u> face às verbas do OE executadas na operacionalização das medidas	c) <u>Não exige comparticipação mínima dos municípios</u> , ficando ao critério de cada AT a respetiva contribuição para a realização da operação

Em termos formais, a programação das operações do PART e do PROTransP deve estar vertida nos planos de aplicação submetidos ao FA pelas autoridades de transporte, requisito que está legalmente definido no n.º 1, do artigo 7º do Decreto-Lei n.º 1-A/2020.

Apesar desses planos de aplicação não requererem aprovação por parte do FA ou do IMT e poderem ser alterados pelas CIM e AM no decorrer do ano, constituem os instrumentos formais que permitem uma avaliação das medidas que foram programadas.

Assim, os conceitos utilizados na avaliação da execução dos programas são:

- **Taxa de realização:** investimento total realizado (verbas OE + Mun) / investimento total (verbas OE + Mun) submetido nos planos de aplicação.
- **Taxa de execução do programa:** investimento total realizado (verbas OE + Mun) / (somatório das verbas OE submetidas nos planos de aplicação e o investimento mínimo exigido aos municípios face ao submetido).
- **Taxa de execução das verbas do OE:** verbas OE executadas / dotação das verbas OE.
- **Taxa de comparticipação do Municípios – no caso do PART:** verbas dos municípios / verbas do OE executadas na realização da operação.
- **Taxa de imputação – no caso do PROTransP:** verbas das entidades / verbas totais executadas na realização da operação.

A diferença entre a taxa de realização e a taxa de execução do programa recai sobre a comparticipação dos municípios, dado que é uma componente financeira variável entre um mínimo exigido e um patamar até ao qual cada AT entende providenciar mais financiamento.

Pelas razões expostas, no caso do PROTransP a taxa de realização corresponde à taxa de execução do programa.

Anexo IV – TIPOLOGIA DE MEDIDAS ADOTADAS PELAS AT

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
AML	2019	Navegante Metropolitano 40€	x	x					
	2019	Navegante Municipal 30€	x	x					
	2019	Navegante 12					x		
	2019	Navegante + 65 20€				x			
	2019	Navegante Metropolitano Família 80€			x				
	2019	Navegante Municipal Família 60€			x				
AMP	anterior a 2019					x	x		
	2019	x	x			x			
	2020				x				
CIMAC	2019		Redução de 32% nos Passes Rodoviários						
	2019		Redução de 60% nos Passes Rodoviários						

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2021		Redução de 40% dos Passes Ferroviários com origem na CIM e destino na AML						
	2022		Redução de 40% dos Passes Ferroviários com origem e destino na CIMAC						
	2019						Redução de 30% sobre os Passes de Estudantes do ensino secundário		
	2019		Redução em 55% do valor do passe Transportes Urbanos de Évora						
CIMAL	2019		Preço Máximo de 40,00 €						
AMAL	2019		x						
	2020		x						
	2021		x						
CIMAA	2019		50% de desconto nos passes						
	2019						25% passes estudantes		
	2020							Gratuidade de passes para pessoas com 60% ou mais de incapacidade	

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
CIMAM	2019						Gratuidade do transporte escolar para os alunos do ensino secundário público regular		
	2020						Gratuidade do transporte escolar para os alunos do ensino secundário público regular		
	2020							Aplicação da gratuidade às quartas-feiras	Ativação dos serviços mínimos ao abrigo do DL 14-C/2020 de 7 de abril
	2021						Gratuidade do transporte escolar para os alunos do ensino secundário público regular		
	2021							Aplicação da gratuidade às quartas-feiras	
CIMAM	2021			x				Redução em 50% do preço do bilhete nas segundas, terças, quintas e sextas	
	2021		x					Aplicação da gratuidade às quartas-feiras	

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
CIMAT	2020						x	Comparticipação de um passe mensal por pessoa e por mês, com um valor fixo de 25€ ou até à gratuitidade (caso o valor do passe seja inferior) - para deslocações no Alto Tâmega, para idades entre os 4 e 24, (até completar 25 anos), e que sejam residentes ou frequentem instituições de ensino ou formação no Alto Tâmega (março a dezembro de 2022)	
	2020					x		Comparticipação de um passe mensal por pessoa e por mês, com um valor fixo de 50€ ou até à gratuitidade (caso o valor do passe seja inferior) pessoas com grau de incapacidade => a 60%, que sejam residentes ou frequentem instituições de ensino ou formação no Alto Tâmega (março a dezembro de 2022)	

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2019						x	Comparticipação com valor fixo de 16€ ou até à gratuitidade para a população estudantil, com idades compreendidas entre os 4 e 18 anos de idade, em condições de acesso ao passe 4_18, a frequentar o sistema de ensino e que usam ou estão em condições de usar a rede de transporte regular	
CIMA	2019			x		x	x	x	
	2020		x	x		x	x	x	
	2021		x	x		x	x	x	O aumento da oferta nas novas ligações a) ANJOS – AGRA – ROSSAS e b) SANTA MARTA – S. PEDRO – ROSSAS, permitindo o transporte dos alunos e de toda a população que pretenda dirigir-se de/para a sede de concelho de Vieira do Minho

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2022						x		
	2022		Detentores do passe da CP, cuja origem ou destino sejam as estações de comboio do concelho de Guimarães						
	2022		Custo máximo de 30€ nos passes da Guimabus, no concelho de Guimarães						
CIMBAL	2020		25%						
	2020						50%		
	2022	x							
CIMBB	2019		Redução de 40% nos passes de assinatura mensal 44 viagens, ilimitado e urbano TUCAB;						
	2019		Redução de 40% nos passes de assinatura mensal 4-18, 4-18 urbano TUCAB, sub23 e sub23 urbano TUCAB						

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2019		Redução de 75% nos passes de assinatura mensal 44 viagens, ilimitado e urbano TUCAB para desempregados e idosos (idade igual ou superior a 65 anos)			x			
	2019				Desconto 100% a partir do 3º utilizador com passe de assinatura mensal, independentemente do serviço (urbano, municipal, intermunicipal, inter-regional)				
	2019		Nos serviços disponibilizados na rede ferroviária: redução de 40% nas assinaturas de linha normal, jovem, 4-18 e sub23						
	2022		x		x	x	x		
CIMBSE	2021		50% para pessoas carenciadas				25% 4-18 / sub23 (escalação B)		

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
CIMC	2021		x			x	x		Aumento do serviço de transporte público de passageiros nos Municípios de Barcelos e Terras de Bouro
CIMD	2019		Redução da tarifa do passe mensal dos Transportes Urbanos de Vila Real						
	2019						Redução em 100 % da comparticipação dos alunos não abrangidos pelo transporte escolar gratuito, nos termos do D.L. 299/84		
CIMLT	2019		x						
	2021						Comparticipação de 50% do valor dos passes dos estudantes (ensino secundário)		
CIMT	2019		x				x		- Alargamento do serviço de transporte a pedido para a zona sul de Tomar

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
									- Operacionalização do serviço de transporte a pedido em Vila de Rei - Melhoria da mobilidade nas ligações entre as cidades do Médio Tejo - LINK 1.ª fase
	2020								- Alargamento serviço de transporte a pedido LINK para ligação entre as sedes de concelho do Médio Tejo
CIMO	2019		x						
	2019	x							
CIRA	2019		x			x	x		
CIMRC	2019		x						
	2019		x						Implementação do projeto piloto de Transporte Flexível a Pedido nos municípios de Pampilhosa da Serra e Góis

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2021		x						Operacionalização do Transporte Flexível a Pedido no município de Pampilhosa da Serra e Implementação do projeto piloto de Transporte Flexível a Pedido nos municípios de Arganil, Cantanhede, Condeixa-a-Nova, Figueira da Foz, Góis, Lousã, Mealhada, Montemor-o-Velho, Mortágua, Oliveira do Hospital, Pampilhosa da Serra, Penacova, Penela, Soure, Tábua e Vila Nova de Poiares
CM COIMBRA	2019		x			x	x		
CIMRL	2019		x						
CIMTS	2019		x				x		
	2021	x	x				x		
CIMTTM	2019		x	x					Concelho de Vinhais

Entidade	Ano de adoção das Medidas	Criação de novos Passes (eg. 40 €, 30 €, passes intermodais, etc.)	Redução transversal nos Passes	Redução transversal nos títulos ocasionais	Adoção de benefícios p/ famílias	Adoção de benefícios p/ a 3.ª Idade, desempregados, mobilidade reduzida	Adoção de benefícios p/ Jovens/Estudantes	Outro tipo de desconto	Medidas de Aumento de oferta
	2021		x	x					Concelhos de Vinhais e Alfândega da Fé
CIMVDL	2019		x	x					
	2021								Transporte a pedido
	2022								Projeto piloto de Transporte Flexível

Anexo V – ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1 – Verbas do OE 2021 e 2022	14
Tabela 2 – Verbas totais reportadas pelas autoridades de transportes nos relatórios finais do PART 2022.....	15
Tabela 3 – PART Dotação inicial 2022 Verbas submetidas Verbas executadas (por entidade)	18
Tabela 4 – PART Verbas submetidas Verbas executadas Taxa de realização Taxas de execução (por entidade)	19
Tabela 5 – PART Peso do financiamento executado por tipo de medidas (euros)	22
Tabela 6 – PROTransP Dotação inicial 2022 Verbas executadas Taxa de realização, taxa de execução do OE e taxa de imputação - por CIM	26
Tabela 7 – PROTransP Peso do financiamento total executado por tipo de medidas (euros) ...	29
Tabela 8 – Verbas executadas do PART e PROTransP para apoio aos serviços essenciais, reforço e aumento da oferta	43
Tabela 9 – Variáveis do modelo de cálculo	54
Tabela 10 – Cálculo das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e das emissões dos principais poluentes atmosféricos com origem nos transportes, potencialmente evitadas, e cálculo das toneladas equivalentes de petróleo (TEP), potencialmente poupadas.....	55
Tabela 11 – Indicadores de análise do PART	60
Tabela 12 – Indicadores de análise do PROTransP	61

Anexo VI – ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Metodologia de avaliação dos programas de intervenção	10
Figura 2 – Marcos da Pandemia Covid-19 em Portugal.....	13
Figura 3 – PART Valores Executados – PART Financiamento total (OE + Mun) executado em medidas de redução tarifária, aumento da oferta e serviços essenciais 2019 2020 2021 2022	16
Figura 4 – PART Comparticipação dos Municípios 2019 2020 2021 2022	17
Figura 5 – PART Comparticipação dos Mun. (valores em milhares de euros) e respetiva taxa de comparticipação ⁵	20
Figura 6 – PART Financiamento total (OE + Mun) executado em medidas de redução tarifária, aumento da oferta e serviços essenciais	21
Figura 7 – Medidas de gratuidade por tipo de procura.....	23
Figura 8 – PROTransP Financiamento total (OE + Mun) executado Valores Executados 2020 2021 2022.....	25
Figura 9 – PROTransP Financiamento das entidades (valores em milhares de euros) e respetiva Taxa de imputação ⁶	27
Figura 10 – PROTransP Financiamento OE + Entidades por tipologia de medida	28

Figura 11 – PROTransP Financiamento OE + Entidades por tipo de medidas agrupadas por Densificação de Oferta, Estudos e Serviços Essenciais	28
Figura 12 – Títulos vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022, em Portugal Continental	31
Figura 13 – Títulos vendidos em 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022 na AML	31
Figura 14 – Títulos vendidos em 2018, 2019, 2020, 2021 e 2022, na AMP	31
Figura 15 – Títulos vendidos por mês e por trimestre, entre 2019 e 2022	32
Figura 16 – Passes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022.....	33
Figura 17 – Bilhetes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022	33
Figura 18 – Bilhetes vendidos, por mês, em 2019, 2020, 2021 e 2022, por tipologia geográfica .	34
Figura 19 – Títulos Municipais / urbanos vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022	35
Figura 20 – Títulos intermunicipais vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022.....	35
Figura 21 – Títulos inter-regionais vendidos em 2019, 2020, 2021 e 2022	36
Figura 22 – Passageiros transportados na AML, AMP e CIM em 2019, 2020, 2021 e 2022	37
Figura 25 – Passageiros transportados em 2019, 2020, 2021 e 2022 na AML	39
Figura 26 – Passageiros transportados em 2019, 2020 e 2022 na AMP	39
Figura 27 – Passageiros transportados em 2019, 2020, 2021 e 2022 nas 8 CIM com dados disponíveis.....	39
Figura 28 – Passageiros transportados por operador em 2019, 2020, 2021 e 2022	40
Figura 29 – Passageiros transportados (N.º em milhares) – Modo ferroviário metropolitano Lisboa Porto Sul do Tejo	40
Figura 30 – Passageiros transportados – Metro de Lisboa	41
Figura 31 – Passageiros transportados – Metro do Porto	41
Figura 32 – Passageiros transportados – Metro Sul do Tejo	41
Figura 33 – Passageiros transportados pelas empresas exploradoras de sistema ferroviário pesado suburbano	42
Figura 34 – Veículos.KM e Nº de Circulações na AML 2018 a 2022	45
Figura 35 – Reservas efetuadas mensalmente no TPF CIM Coimbra (valores acumulados e absolutos).....	46
Figura 36 – Número de utilizadores do TPF da CIM Médio Tejo, entre 2018 e 2022.....	47
Figura 37 – Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA)	48
Figura 38 – Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML	49
Figura 39 – Evolução do Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AMP.....	49
Figura 40 – Comparação trimestral homóloga do TMDT na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML, entre os anos de 2018 e 2022.....	50
Figura 41 – Comparação trimestral homóloga do TMDA na Rede Nacional de Autoestradas (RNA) da AML, entre os anos de 2018 e 2022.....	51
Figura 42 – Evolução do tráfego médio diário mensal (TMDM) em quatro sublanços da AML e AMP, entre janeiro de 2019 e dezembro de 2022.....	52
Figura 43 – Evolução comparativa entre o tráfego total mensal e o número de passageiros transportados mensalmente pela Fertagus, na Ponte 25 de Abril, em 2022	52
Figura 44 – Ponto de situação do processo de contratualização dos serviços públicos de transporte, por CIM/AM	58

Anexo VII – LISTA DE ABREVIATURAS

AM	Área Metropolitana	OE	Orçamento de Estado
AML	Área Metropolitana de Lisboa	PVP	Preço de venda ao público
AMP	Área Metropolitana do Porto	RNA	Rede Nacional de Autoestradas
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes	SPTP	Serviço público de transporte de passageiros
APA	Agência Portuguesa do Ambiente	TEP	Tonelada equivalente de petróleo
AT	Autoridades de Transportes (AM, CIM ou Mun)	TMD	Tráfego Médio Diário
CIM	Comunidade Intermunicipal	TPP	Transporte público de passageiros
CIMAC	CIM Alentejo Central	TPF	Transporte público flexível
CIMAL	CIM Alentejo Litoral	VLP	Veículos ligeiros de passageiros
AMAL	CIM do 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		
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 _{2eq}	Dióxido de carbono equivalente		
DGEG	Direção Geral de Energia e Geologia		
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		
NO ₂	Dióxido de azoto		

Anexo VIII – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes – Acompanhamento da Implementação do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (Ponto de situação 2016-2020)
- APA – Agência Portuguesa do Ambiente – 10º Memorando sobre o Efeito da Pandemia Covid-19 nas Emissões Nacionais de Gases com Efeito de Estufa
- 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 e PROTransp 2022 entregues ao IMT, IP pelo Fundo Ambiental
- FA - Fundo Ambiental – Informação sobre Execução Financeira dos relatórios anuais de execução do PART e PROTransp 2022 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>) (2019, 2020, 2021 e 2022)
- 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 (2019, 2020, 2021 e 2022)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Sistema de Informação de Transporte Público de Passageiros (STePP) – (acessível em <https://www.stepp.pt/>)
- IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP – Vendas e receitas dos títulos 4_18/sub23 (2019, 2020, 2021 e 2022)
- INE – Instituto Nacional de Estatística - Estatísticas dos Transportes e Comunicações (2019, 2020 e 2021) - (acessível em <http://www.ine.pt>)
- INE – Instituto Nacional de Estatística – Edição de 2021 das Estatísticas do Ambiente, dezembro de 2021
- INE – Instituto Nacional de Estatística – Inquérito ao tráfego por caminho de ferro, 2018 a 2022
- INE – Instituto Nacional de Estatística – Inquérito ao transporte por metropolitano, 2018 a 2022