



UMA INICIATIVA EAPN PORTUGAL

OBSERVATÓRIO
NACIONAL
luta contra a pobreza

BOLETIM #2

DESPESAS FAMILIARES COM TRANSPORTE E O PROGRAMA
DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA

Abril de 2019

AS DESPESAS FAMILIARES COM TRANSPORTE E O PROGRAMA DE APOIO À REDUÇÃO TARIFÁRIA

As despesas com transportes representam em Portugal e para a média da União Europeia a terceira principal categoria de despesas da classificação do consumo individual por objetivo (COICOP), sendo as duas primeiras categorias a *Habituação, água, eletricidade, gás e outros combustíveis* e os *Produtos alimentares e bebidas não alcoólicas*. Portugal é o segundo país da União Europeia com maior percentagem de despesas com a utilização de veículo pessoal. Em média, a despesa com transportes corresponde a 15.6% do rendimento monetário líquido por agregado e 10.1% do rendimento monetário é consumido pelos gastos com a utilização de veículo pessoal. É junto de 20% da população portuguesa com menores rendimentos (1º quintil de rendimento) que as despesas com os transportes assumem maior peso no rendimento monetário das famílias, representando quase um quinto deste rendimento (18.9%). Por outro lado, apenas 38% das famílias apresentam despesas com serviços de transporte em Portugal e apenas 11% das deslocações na Área Metropolitana do Porto e 15.7% das deslocações na área metropolitana de Lisboa são feitas através de transporte público ou coletivo. O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) procura incentivar a utilização dos transportes públicos através de um apoio anual orientado para um ajustamento tarifário e expansão da oferta de serviços de transporte. Esta redução tarifária permitirá uma poupança nas assinaturas mensais dos percursos mais longos que poderá atingir 68.80€ mensais (825€ anuais) na área metropolitana de Lisboa e 87.10€ mensais (1045€ anuais) na área metropolitana do Porto. O *Boletim #2* procura analisar as despesas familiares com despesas de transporte e o impacto que o PART poderá ter junto dos agregados familiares em Portugal

Em Portugal, segundo o Inquérito às Despesas das Famílias (2015/2016) do INE, 60.3% da despesa total média dos agregados familiares está associada à habitação, água, eletricidade, gás e outros combustíveis (31.9% das despesas das famílias), aos produtos alimentares e bebidas não alcoólicas (14.3%) e aos transportes (14.1%). Em média, as famílias portuguesas gastam 2 863€ anuais com transportes (238,6€ mensais) o que corresponde a 12.1% do rendimento total anual médio por agregado¹ e a 15.6% quando considerado apenas o rendimento monetário.

¹ O rendimento líquido anual médio contabilizado no Inquérito às Despesas das Famílias tem duas componentes: o rendimento monetário e o rendimento não monetário. No caso do rendimento monetário são contabilizados os rendimentos do trabalho (por conta de outrem e por conta própria), propriedade e capital, pensões, outras transferências sociais e outras transferências (de agregados ou outras não especificadas). No caso do rendimento não monetário, são calculados valores associados ao autoconsumo e autoabastecimento, autolocação (renda subjetiva) e recebimentos gratuitos e salários em género.

A maior parte das despesas com transportes refere-se ao transporte pessoal, ou seja, despesas com a utilização de equipamentos de transporte pessoal (peças e acessórios; combustível e lubrificantes; serviços de manutenção e reparação; outros serviços) e com a aquisição de veículos (veículos automóveis, motociclos, bicicletas e veículos de tração animal), correspondendo, respetivamente, a 9.2% e 3.7% do total das despesas das famílias. Os serviços de transportes (ferroviário, rodoviário, aéreo, marítimo ou fluvial, ou outros²) são responsáveis por apenas 1,2% da média das despesas das famílias em Portugal.

Tendo em conta 25 Estados-Membros para os quais existem dados disponíveis em 2015³, Portugal é o sexto país com maior proporção de despesas com transportes na estrutura geral de despesas familiares⁴ e o segundo país com maior proporção de despesas com a utilização do transporte pessoal. No caso dos serviços de transportes, pelo contrário, Portugal encontra-se entre os países com menor proporção de despesa neste tipo de serviço (Gráfico 1). Dentro da União Europeia (25 Estados-membros para qual há informação) a proporção das despesas familiares adstrita aos serviços de transportes varia entre 2.3% em Malta e 0.4% na Eslovénia.

Estes resultados não se referem a custos mais baixos dos serviços de transportes, mas sim a uma menor proporção das despesas familiares com serviços de transportes. Segundo o Inquérito às Despesas das Famílias, apenas 38% das famílias em Portugal indicam ter gastos com serviços de transportes e 79% reportam despesas com utilização de transporte pessoal. Os dados de 2015 apontam para a existência de pelo menos oito Estados-Membros com mais de 50% das famílias com despesas com serviços de transportes, sendo a República Checa o país com maior proporção

² O Inquérito às Despesas das Famílias tem como base a Classificação Portuguesa do Consumo Individual por Objetivo que considera os seguintes serviços de transportes:

-*transporte ferroviário de passageiros* (urbano e suburbano por comboio; urbano e suburbano por metro; outro transporte ferroviário, urbano e suburbano, de passageiros; transporte interurbano e internacional por comboio, de passageiros; multas por ausência de título de transporte ferroviário de passageiros, válido)

-*transporte rodoviário de passageiros* (transporte em autocarro (urbano, suburbano, interurbano e internacional), o transporte rodoviário individual (táxi ou aluguer de viaturas com condutor); o transporte urbano e suburbano em carrinha escolar; Multas por ausência de título de transporte rodoviário de passageiros, válido)

-*transporte aéreo de passageiros* (voos regulares ou não; por avião ou por outro transporte aéreo);

-*transporte aéreo marítimo e fluvial de passageiros* (inclui bagagens e veículos pessoais);

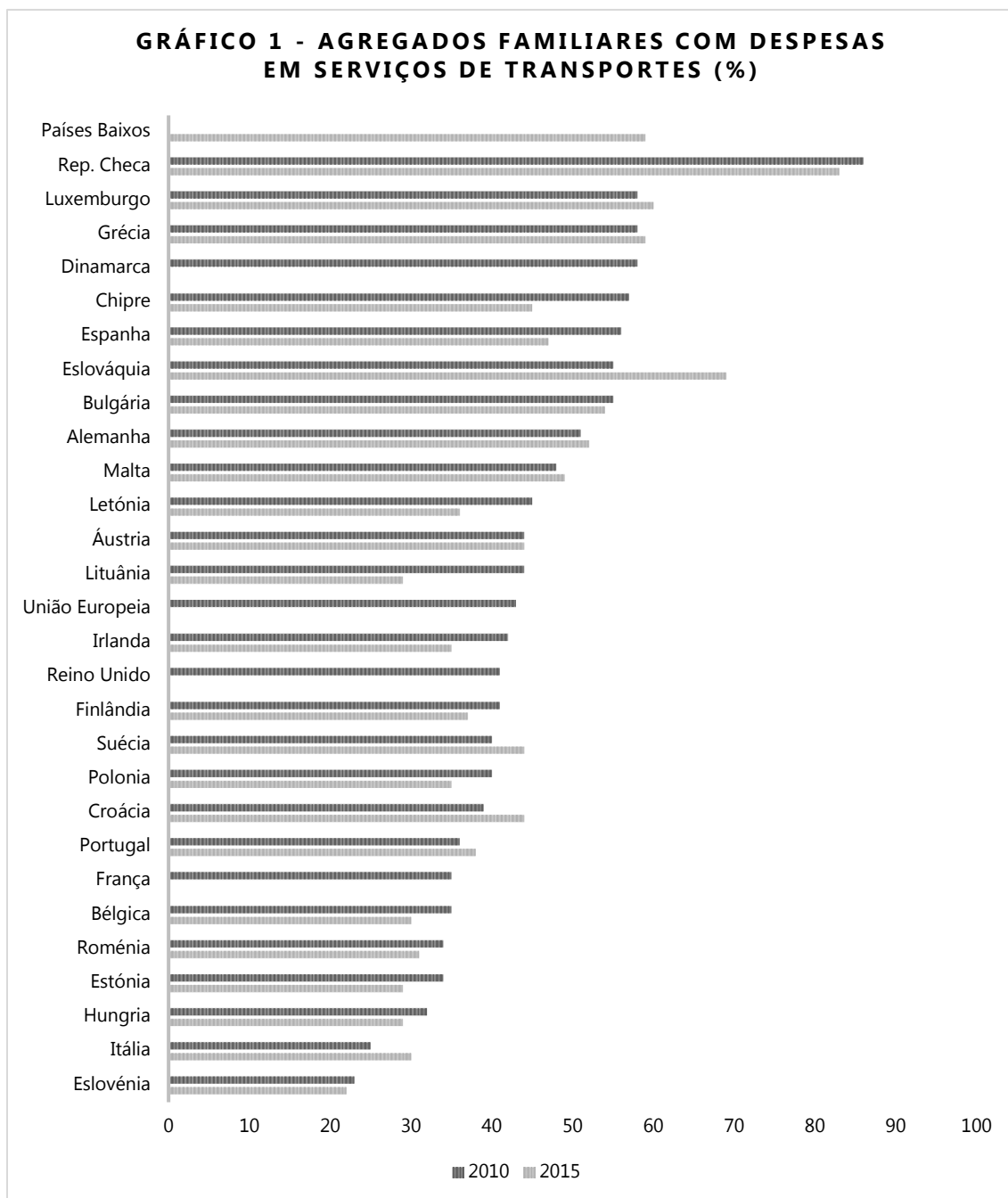
-*transporte de passageiros por meios combinados*;

-*outros serviços de transporte* (elevadores e teleféricos para transporte de passageiros, serviços de transporte de mudanças, outros serviços não especificados).

³ Os últimos dados da *Household Budget Surveys*, referentes a 2015, ainda não estão disponíveis no Eurostat para a Dinamarca, França e Reino Unido, assim como para média da UE.

⁴ Em 2010, Portugal era o quarto país da União Europeia com maior proporção de despesa nesta área.

de famílias com este tipo de despesas (83%)⁵. Em 2010, Portugal⁶ era o 8º da UE28 com menor proporção de famílias com despesas relacionadas com serviços de transportes.



Fonte: Eurostat, 2019; *Household Budget Surveys*.

⁵ Na República Checa a proporção de famílias com despesas com serviços de transportes é superior a proporção de famílias com despesas com utilização de transporte pessoal (81%). Sublinhe-se também que a República Checa é o país da União Europeia com a menor taxa de risco de pobreza monetária (9.7% segundo o EU-SILC de 2015) e com menor taxa de risco de pobreza ou exclusão social (14% segundo o EU-SILC de 2015)

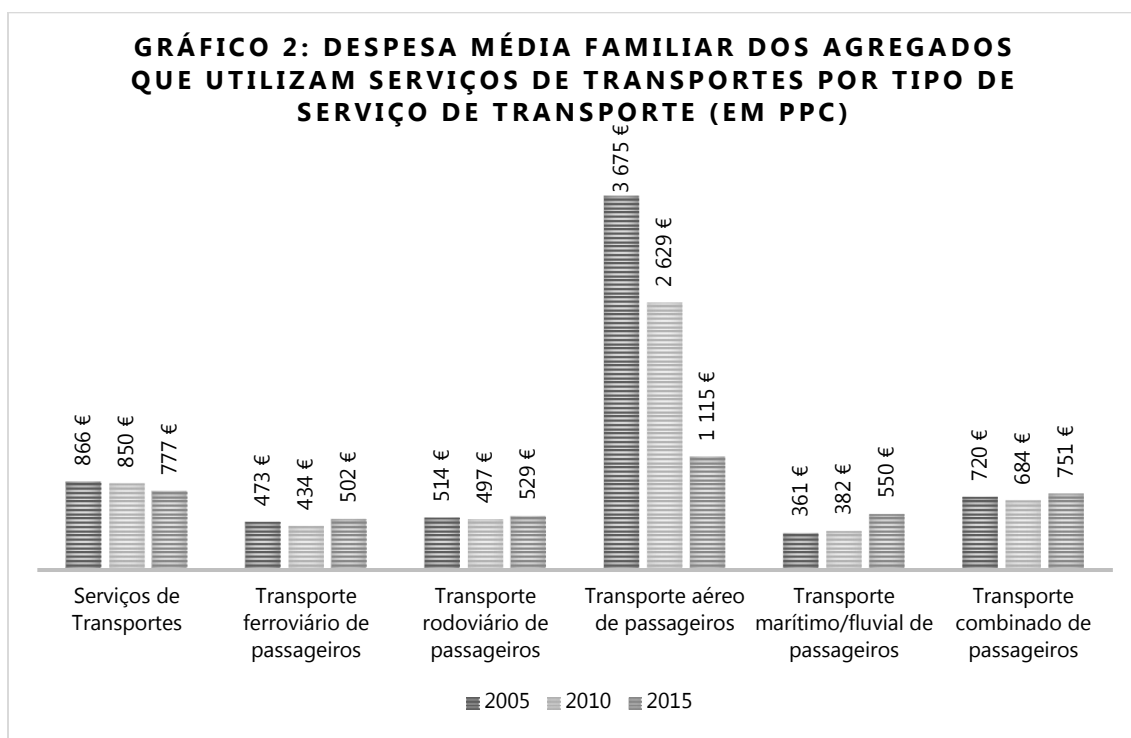
⁶ Em 2010, 36% das famílias em Portugal apresentavam alguma despesa com serviços de transportes.

Com uma baixa proporção de agregados familiares com despesas com serviços de transportes, o peso destas despesas apresenta-se diluído no cálculo da despesa total anual média por agregado, que engloba também todo o conjunto de agregados que não afeta despesas a serviços de transportes. Como tal, estes valores não refletem o peso que este tipo de despesa tem junto das famílias que efetivamente utilizam os serviços de transportes, mas no conjunto da população inquirida. O enfoque no peso das despesas com serviços de transportes entre os agregados que as efetivamente comportam só nos é possível quando analisados os dados em paridades de poder de compra⁷. Enquanto a despesa média das famílias em Portugal com este tipo de serviço é de 295€ anuais (em PPC), esta despesa sobe para 777€ anuais quando analisados apenas os agregados que apresentam despesas com serviços de transportes.

Analisando o contexto europeu, verificamos que, em 2010, as despesas das famílias portuguesas que utilizaram (pelo menos uma vez) serviços de transportes estavam abaixo da média da UE. Em Portugal a despesa média anual com serviços de transportes era de 850€, enquanto a média europeia era de 920€ (em PPC). Em 2015, esta despesa desceu para 777€ (em PPC), em Portugal, não sendo ainda possível comparar com a média da UE. No entanto, quando analisamos apenas as despesas com serviços rodoviários, Portugal era o oitavo país com despesas familiares mais elevadas em 2010. Em 2015, esta despesa subiu de 497€ para 529€ (em PPC) e, tendo em conta 25 Estados-Membros, Portugal é o quinto país com maior despesa com serviços de transporte rodoviário de passageiros. No caso dos transportes combinados (ex: rodoviário e fluvial; ferroviário e rodoviário), Portugal é o quarto país com maior despesa média familiar (751€ em PPC, em 2015).

Entre 2010 e 2015, verifica-se uma redução da despesa média anual com serviços de transportes dos agregados que utilizam (pelo menos uma vez) este tipo de serviço. Contudo, esta redução espelha uma forte quebra das despesas familiares com transportes aéreos. Pelo contrário, as despesas com serviços de transportes rodoviário, ferroviário, marítimo/fluvial e combinado sofreram um aumento no período em causa, registando, em 2015, os valores mais elevados desde 1988 (Gráfico nº 2).

⁷ Os dados do Eurostat do *Household Budget Surveys/Inquérito às Despesas Familiares* apresentam as despesas em Paridades de Poder de Compra (PPC) de forma a garantir algum grau de comparabilidade entre Estados-Membros



Fonte: Eurostat, 2019; *Household Budget Surveys*.

Com uma baixa taxa de utilização de serviços de transportes, são os custos com aquisição de viaturas e com a sua utilização que abrangem uma maior parte dos agregados familiares em Portugal e absorvem uma parte significativa da despesa global. Em média, em 2015, as famílias em Portugal gastaram 2 276€ na utilização de equipamento do transporte pessoal (em PPC), sendo que 1 536€ foi gasto em combustível e lubrificantes, ou seja, 128€ mensais⁸. Tendo em conta apenas os agregados que apresentam este tipo de despesa, os gastos associados à utilização de equipamento de transporte pessoal sobem para 2 893€ anuais (241€ mensais, em PPC) e as despesas com combustível e lubrificantes aumentam para 1 992€ anuais (166€ mensais em PPC). Estes custos são ainda mais significativos se compararmos com o contexto europeu. Em 2015, Portugal era o terceiro país com maior despesa média das famílias em combustível e lubrificantes para transporte pessoal e o oitavo país com maior despesa quando consideradas apenas as famílias com este tipo de custos. Em 2010, a média das despesas familiares com combustível e lubrificantes registada em Portugal era a segunda mais elevada da União Europeia, independentemente de ter em conta toda amostra nacional ou apenas as famílias com este tipo de despesas.

⁸ Enquanto o Eurostat apresenta dos dados em PPC para permitir a comparação com outros Estados-Membros, o INE apresenta os valores reais (€) pagos em Portugal. Assim, a média anual das despesas das famílias com utilização do transporte pessoal foi, em 2015, de 1 866€ (155,5€ mensais), sendo que 1 259€ (105€ mensais) referiam-se a combustíveis e lubrificantes. A despesa anual com serviços de transportes (média nacional) foi de 242€, estando 100€ associados ao transporte rodoviário, 52€ ao transporte aéreo, 48€ ao transporte combinado de passageiros e 38€ ao transporte ferroviário.

As diferenças regionais nas despesas com transportes

Se olharmos para o território nacional, verificamos diferenças regionais importantes. É na Região Centro e na Região Norte que as despesas gerais com os transportes têm um maior peso no total das despesas familiares, atingindo os 15.5% no Centro e 14.2% na Região Norte. Na Região Centro a despesa média com transportes consome 18.2% do rendimento monetário médio das famílias, e na Região Norte equivale a 16.3% do rendimento monetário. No entanto, novamente, são os custos com o transporte pessoal que assumem uma maior proporção, nomeadamente os custos com a sua utilização. Na Região Centro as famílias gastam em média 1 957€ anuais na utilização do seu veículo pessoal, sendo que 1 339€ (112€ mensais) são despesas com combustíveis e lubrificantes. A despesa com combustíveis e lubrificantes corresponde a 12.2% do rendimento monetário das famílias da Região Centro. Sublinhe-se igualmente que a Região Centro é a área geográfica que apresenta maior proporção de agregados familiares com algum meio de transporte⁹, o que reforça a importância que o transporte pessoal assume na mobilidade das famílias nesta região.

Ao nível dos serviços de transportes, é na Região Autónoma da Madeira (R. A. Madeira) e na Área Metropolitana de Lisboa (AML) que estes custos têm maior peso. Em média as famílias na R.A. da Madeira tem uma despesa anual de 411€ com serviços de transportes (256€ com transporte rodoviário e 85€ com transporte aéreo), o que corresponde a 2.3% da despesa média total das famílias desta região. Na AML, por outro lado, a média anual das despesas familiares com serviços de transportes é de 384€ (1.7% do total das despesas), sobressaindo as despesas com transporte combinado (140€) e com o transporte rodoviário (103€). Pelo contrário, é no Alentejo, no Algarve e na Região Centro que temos médias de despesas com serviços de transportes mais baixas, correspondendo a 0.5%, 0.8% e 0.9% das despesas totais destas regiões.

Sublinhe-se novamente que a média anual de despesas familiares por tipo de transportes (pessoal ou serviço coletivo) são apuradas para o total da população em estudo, encontrando-se, portanto, bastante diluídas, especialmente no caso da população que utiliza serviço de transporte, que em Portugal existe em muito menor número, como vimos, face à que utiliza transporte pessoal. Se apuradas pelos conjuntos da população que fazem uso predominante de um e outro tipo de transporte, as médias de gastos anuais seriam, em ambos os casos, superiores.

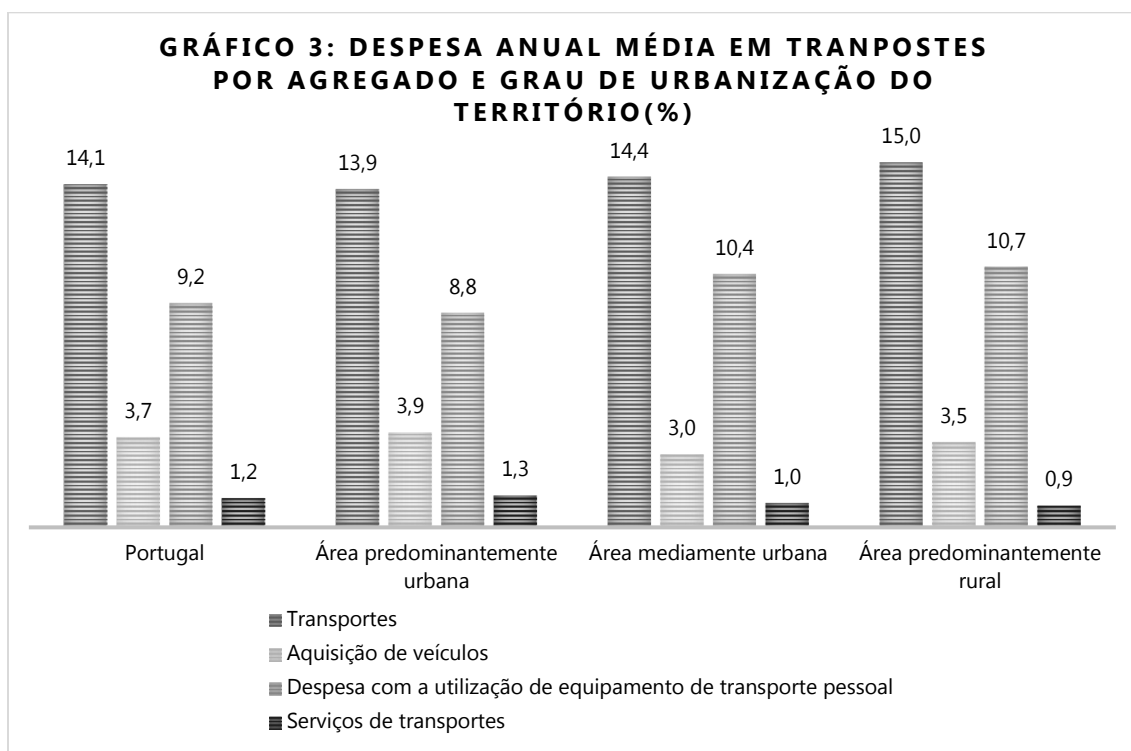
⁹ Na Região Centro, 78.2% dos agregados possuem automóvel ligeiro de passageiro ou misto, 50.7% possuem bicicleta, 12.3% têm ciclomotor e 7.7% têm motociclo (superior a 50 c.c). A média nacional é de 76% para automóveis, 39.8% bicicleta, 7.8% ciclomotor e 6% motociclo.

Note-se, pois, que o Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa, aplicado pelo INE indica que, em 2017, apenas 15.8% das deslocações nesta região eram feitas em transporte público ou coletivo, sendo que quase metade destas deslocações eram em autocarro. Na Área Metropolitana do Porto (AMP) a utilização do transporte público ou coletivo desce para 11%. Os dados dos Censos apontam no mesmo sentido¹⁰. Em 2011, 16.5% da população da AML e 10% da população da AMP utilizava transportes públicos. Nas restantes regiões estes valores descem para percentagens que variam entre 7.8% no Cávado e 3.1% em Terras de Trás-os-Montes¹¹.

A leitura destas diferenças regionais deverá ter em conta as características demográficas, sociais e económicas destas regiões, em termos de dispersão populacional, localização dos serviços públicos, localização dos polos económicos e industriais, movimentos pendulares, etc., juntamente com as características da oferta de serviços de transportes disponíveis, ou seja, a cobertura geográfica, os percursos disponíveis, os horários e os custos. De facto, verifica-se que o peso das despesas com a utilização de transporte pessoal no total das despesas familiares é maior na área predominantemente rural comparativamente com as restantes áreas, e, por outro lado, o peso das despesas com serviços de transportes é menor. Em situação oposta encontra-se a área predominantemente urbana, tal como se verifica no gráfico que se segue.

¹⁰ Sublinhe-se que enquanto os Censos medem a proporção da população que utiliza transportes públicos, o Inquérito à Mobilidades nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa mede a proporção das deslocações feita em transporte público ou coletivo

¹¹ Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro



Fonte: INE, 2017. *Inquérito às Despesas das Famílias 2015/2016*.

É na área predominantemente rural que os agregados familiares gastam, em média uma maior percentagem do seu rendimento monetário em despesas de transportes (17.8%), sobretudo na utilização do transporte pessoal (12.6%). Por outro lado, enquanto na área mediantemente urbana o peso das despesas com utilização do transporte pessoal no rendimento monetário do agregado encontra-se muito próximo da realidade vivenciada nas zonas rurais (menos 0.3 pontos percentuais), na área predominantemente urbana esta percentagem é de 9.5%.

As despesas com transportes e os rendimentos das famílias

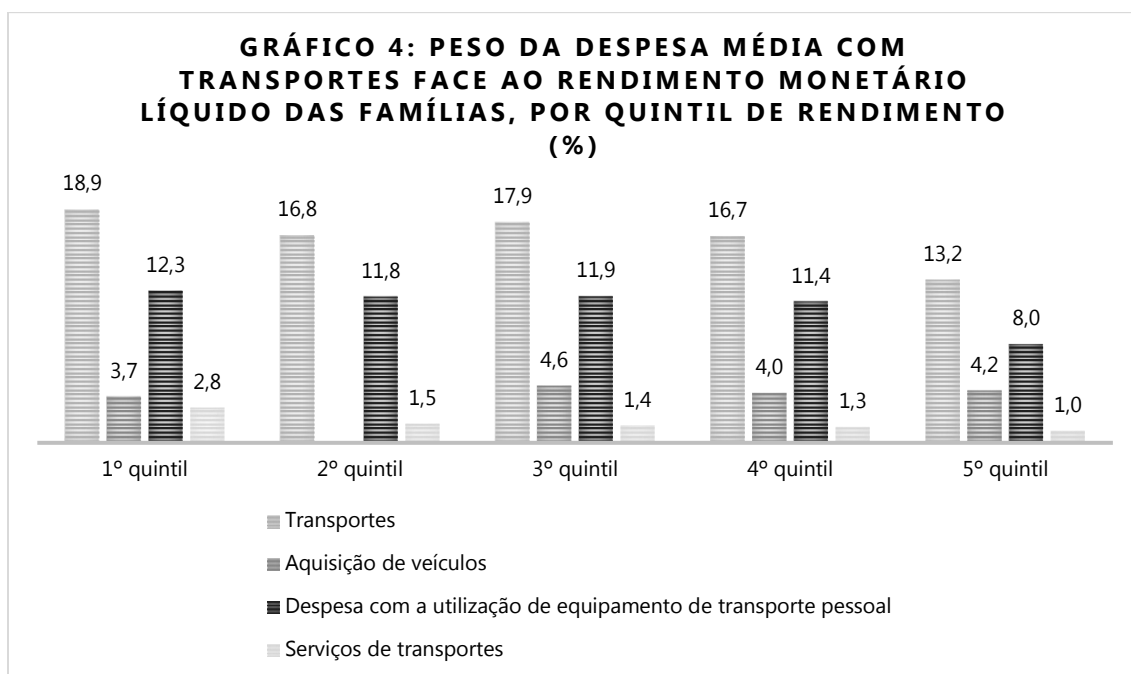
Segundo os dados de 2015, uma família com rendimentos mais baixos (1º quintil de rendimento) gasta em média 1320€ anuais em transportes (110€ mensais), correspondendo a 11.5% da sua despesa média anual. A maior parte das despesas com transporte deve-se a gastos com a utilização do transporte pessoal (860€ anuais). A média de despesa com serviços de transportes das famílias com menores recursos foi de 199€ anuais, correspondendo a 1.7% do total da despesa suportada por estas famílias.

Os dados do Inquérito às Despesas das Famílias disponibilizam igualmente informação sobre o rendimento líquido anual médio por quintis de rendimento. Assim, 20% da população com rendimentos mais baixos (1º quintil de rendimento) possui um rendimento total anual médio por agregado de 9 359€ (780€ mensais), sendo que 74.7% refere-se ao rendimento monetário destes

agregados e 25.3% ao rendimento não monetário. Se analisarmos apenas o rendimento monetário destas famílias (6 991€ anuais / 582€ mensais) verifica-se que as despesas com transportes consomem 18.9% deste rendimento, ou seja, quase um quinto do rendimento médio anual das famílias com menores recursos financeiros. Em média, 12.3% do rendimento monetário destas famílias é despendido na utilização do transporte pessoal (combustíveis, lubrificantes, revisões, substituição de peças, etc.) e 2.8% em serviços de transportes.

As despesas com transportes aumentam consoante aumenta o quintil de rendimento, sendo que é a partir do quarto quintil de rendimento que este tipo de despesa se apresenta superior à média nacional. Relativamente ao peso das despesas com transportes face a média global das despesas de cada quintil de rendimento, verifica-se um aumento do peso das despesas com o veículo pessoal consoante aumenta o quintil de rendimento e uma diminuição do peso das despesas com serviços de transportes, passando de 1.7% no 1º quintil, para 1.2% no 2º quintil e 1.1% no 3º, 4º e 5º quintil.

Tendo em conta o rendimento monetário dos agregados por quintil de rendimento, com exceção do terceiro quintil de rendimentos que em média aloca uma maior proporção do rendimento monetário para despesas com transportes comparativamente com o segundo quintil de rendimento, verifica-se que quanto maior o quintil de rendimento menor o peso relativo das despesas com transportes no rendimento monetário do agregado.



Fonte: INE, 2017. *Inquérito às Despesas das Famílias 2015/2016*

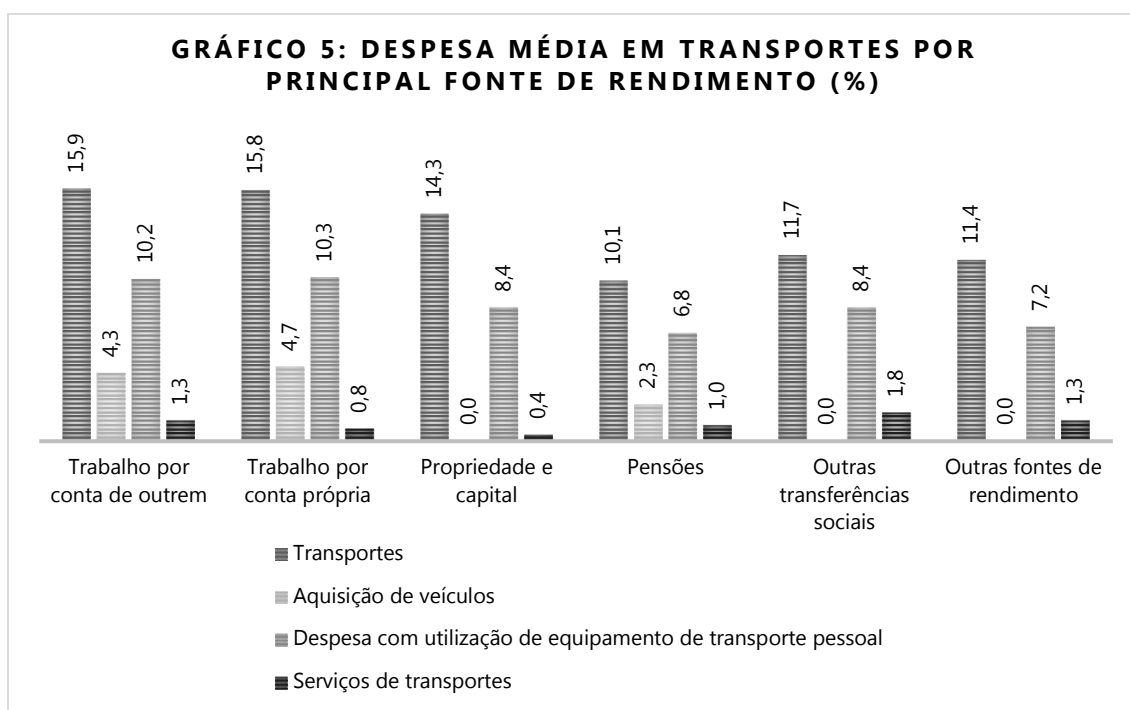
O INE apresenta igualmente seis escalões de rendimento líquido total anual dos agregados: 1º até 6 790€; 2º entre 6 790€ até 13 580€; 3º entre 13 580€ até 20 370€; 4º entre 20 370€ e 27 160€;

5º entre 27 160 e 40 740€; 6ª superior a 40 740. Em 2014, ano de referência destes dados, 6.4% da população encontrava-se no primeiro escalão e 22.9% no segundo escalão. Mais de metade da população (52.3%) possuía rendimento líquido anual até 20 370€. Sublinhe-se novamente que estes rendimentos agregam o rendimento monetário e o rendimento não monetário. No caso do primeiro escalão, o rendimento não monetário corresponde a mais de ¼ do rendimento total (25.8%), e no segundo escalão de rendimentos 29% do rendimento total refere-se ao rendimento não monetário. Assim, o rendimento total anual médio por agregado do primeiro escalão era de 5 121€, mas o rendimento monetário correspondia a 3 801€ (316€ mensais). Para o segundo escalão de rendimentos, o rendimento anual médio por agregado era de 10 365€, mas o rendimento monetário era de 7 363€ anuais (613€ mensais).

Em média, os agregados do primeiro escalão de rendimento têm um gasto anual de 413€ com despesas de transportes, o que corresponde a 5.8% do total de despesas e a 10.9% do rendimento monetário, sendo que a principal despesa de transporte está associada à utilização de transporte pessoal. As despesas com transportes quase triplicam no segundo escalão de rendimento, passando para 1 173€ anuais, e, conseqüentemente, há um aumento substancial do peso destes gastos na despesa total destes agregados e no rendimento monetário: 10.2% e 15.9% respetivamente. É no quarto escalão de rendimento que a despesa com transportes tem maior peso no orçamento familiar. No entanto, é sobretudo o aumento da despesa com aquisição de veículos que é responsável por um maior peso destes gastos. A despesa com serviços de transportes, pelo contrário, tem um menor peso na despesa total dos agregados e no rendimento monetário quanto maior for o escalão de rendimento.

Os dados do Inquérito às Despesas Familiares não apontam diretamente para os motivos associados ao forte peso das despesas com transporte pessoal, que ocorre inclusive entre os agregados com menores rendimentos. No entanto, analisando a mobilidade nas áreas metropolitanas verifica-se que apesar da rapidez e do conforto serem os principais motivos para a utilização do transporte pessoal, a ausência ou fraca adequação dos transportes públicos ou coletivos às necessidades do agregado são também aspetos importantes. Mais de 30% dos inquiridos afirmam que utilizam o transporte pessoal por não haver ligação direta da rede de transporte público ao destino (30.3% na AML e na 35.2% AMP); mais de um quarto da população afirma que os serviços de transportes públicos não tem a frequência ou fiabilidade necessária (24.8% na AML e 27.2% na AMP) e mais de um quinto afirma não ter alternativa ao transporte pessoal (23% na AML e 34.7% na AMP). Sublinhe-se que estes dados se referem apenas às áreas metropolitanas, sendo expectável que nas regiões com menor peso da área urbana e menor cobertura de transporte coletivo exista uma maior perceção de que os serviços de transportes não são uma alternativa viável para a mobilidade.

É junto das pessoas que têm como principal fonte de rendimento as remunerações do trabalho por conta de outrem ou do trabalho por conta própria que se verifica uma maior proporção das despesas dos agregados em transportes (ultrapassando dos 15% em ambos os casos), em particular com a utilização de transporte pessoal. Estes dados corroboram os resultados da análise das despesas familiares por condição perante o trabalho do indivíduo de referência¹², que indicam que a percentagem da despesa em transportes dos que se encontram em trabalho (15.8%) é superior às percentagens dos diferentes grupos de inativos: desempregados (12.3%); reformados (10.6%); outra situação (não ativo) (9.2%). No caso dos gastos com serviços de transportes, são os agregados cujo indivíduo de referência está em situação de desemprego e, simultaneamente, os agregados cuja principal fonte de rendimento são as transferências sociais (excluindo as pensões) que apresentam maiores percentagens de despesas nesta área (1.6% e 1.8% respetivamente).



Fonte: INE, 2017. *Inquérito às Despesas das Famílias 2015/2016*.

A condição perante o trabalho tem efetivamente um impacto importante nas despesas com transportes. Quanto maior o número de elementos do agregado familiar a trabalhar maior é a despesa com transportes dentro do agregado familiar nas suas diferentes dimensões (aquisição de veículos, despesas de utilização do transporte pessoa e serviços de transportes) e maior a percentagem da despesa global que é adstrita aos transportes. Enquanto os agregados sem qualquer elemento em situação de trabalho possuem uma despesa média anual de 1 386€,

¹² O indivíduo de referência no Inquérito às Despesas das Famílias é o elemento do agregado doméstico cujo rendimento tem maior peso no rendimento total do agregado.

correspondendo a 9.5% da despesa global, os agregados com três ou mais indivíduos em trabalho possuem uma despesa de 4 811€ anuais, o que equivale a 17.7% da despesa global média destes agregados.

O veículo pessoal é um importante meio de transporte para quem trabalha, o que se verifica também através do aumento da percentagem de despesa com transporte pessoal com o aumento do número de indivíduos ativos a trabalhar dentro do agregado familiar. A despesa com a utilização do transporte pessoal passa de 6.3% quando não existem elementos em situação de trabalho, para 9.1% quando existe 1 elemento, 10.7% quando existe 2 elementos e 11.8% quando existem 3 ou mais elementos em situação de trabalho. Por outro lado, no caso das despesas com serviços de transportes, há um aumento da percentagem da despesa média dos agregados com este tipo de serviço quando existe pelo menos um elemento do agregado familiar em situação de trabalho (aumento de 0.1 pontos percentuais), mas mantém-se estável independentemente do número de indivíduos em trabalho (1.2%). Os dados de 2017 sobre a AMP e a AML também reforçam a importância do trabalho para a mobilidade das populações. Em ambas as regiões, a participação no mercado de trabalho é uma forte motivação para as deslocações (17%), sendo seguida das compras (10% na AMP e 11% AML) e do acompanhamento a familiares e amigos (cerca de 9% em ambas áreas).¹³

O Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) e as áreas metropolitanas

O Programa de apoio à redução tarifária nos transportes públicos (Despacho nº 1234-A/2019, de 04 de fevereiro) tem por objetivo “combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente o congestionamento, a emissão de gases de efeito estufa, a poluição atmosférica, o ruído, o consumo de energia e a exclusão social” . Este programa traduz-se num apoio anual às Autoridades de Transporte no sentido de promover um ajustamento tarifário nos sistemas de transporte público coletivo e da oferta de serviço e expansão da rede. Com uma dotação orçamental total inicial de 104 milhões de euros, 60% do apoio concedido à cada Autoridade de Transporte deverá ser destinado a financiar ações de apoio à redução tarifária e o valor remanescente deverá ser aplicado no aumento da oferta de serviço e expansão da rede. Este despacho exclui a possibilidade deste apoio ser utilizado na substituição de descontos já existentes e define a seguinte tipologia de redução tarifária: apoio à redução tarifária transversalmente a todos os utentes; apoio à redução tarifária ou à gratuidade para grupos alvo

¹³ A maior parte das deslocações (43%) tem como motivo o regresso a casa.

específicos; apoio à criação de “passes família” ; apoio às alterações tarifárias decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

A implementação deste programa incentiva a autonomia com que cada área metropolitana ou comunidade intermunicipal irá definir as medidas de redução tarifária e de expansão da sua rede de transportes. No caso das duas áreas metropolitanas, existem duas principais diferenças: uma associada ao limite geográfico dos tipos de assinatura mensal; outro associado aos custos que serão suportados pelas famílias. Enquanto na AML são criados passes municipais (30€) e o passe metropolitano (40€), na AMP mantém-se o sistema de zoneamento associado ao Andante, permitindo que o passe de 30€, para 3 zonas, possa ter uma abrangência intermunicipal¹⁴.

Relativamente aos custos suportados pelas famílias com o transporte, destaca-se a existência do Passe Família, estando na AML prevista a sua implementação a partir de julho, não existindo ainda na AMP um compromisso efetivo com esta medida e a sua implementação. Através deste passe seria possível que um agregado familiar pague no máximo o valor de dois passes normais (60€ ou 80€) independentemente do número de elementos do agregado familiar, sendo considerados como elementos do agregado todos os elementos registados nas finanças ou segurança social como membros do agregado. Há também diferenças nos valores atribuídos aos maiores de 65 anos e reformados e pensionistas. No caso da AML, a população sénior e os reformados e pensionistas com rendimentos do agregado inferior ao salário mínimo nacional tem acesso a um passe de 20€ que permite a mobilidade em toda a área metropolitana. Na AMP, por outro lado, a população com 65 anos ou mais tem acesso ao desconto de 25% juntamente com os grupos associados ao Passe Social +, levando a que o valor pago seja superior quer no passe para Zona 3 (22.50€), quer na mobilidade na restante área metropolitana (30€). Em ambas as áreas metropolitanas mantêm-se os descontos para grupos sociais específicos, nomeadamente estudantes, famílias com baixos rendimentos e beneficiários de algumas medidas de proteção social (pensão, subsídio de desemprego, Rendimento social de inserção (RSI), Complemento solidário para idosos (CSI)) com baixos rendimentos. Nestes casos mantêm-se os descontos já definidos no enquadramento legal existente.¹⁵

Quadro 1: Aplicação do PART nas áreas metropolitanas

	Área Metropolitana de Lisboa	Área Metropolitana do Porto
Dotação global do PART	74 838 139€	15 459 301€

¹⁴ À data de fecho deste documento foi libertado pela Área Metropolitana do Porto uma nova assinatura Municipal Andante válida em todas as zonas de um concelho servido pela rede intermodal Andante, juntamente com o novo mapa de zoneamento. Para mais informação consulte o link http://portal.amp.pt/pt/noticia/481#FOCO_3

¹⁵ Para mais informação sobre estes descontos e o enquadramento legal, consulte o website do Instituto da Mobilidade e Transportes (<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Tarifas/TitulosTransporte/Paginas/TitulosTransporte.aspx>)

Municípios envolvidos	18	17
Superfície (m ²) (2017)	3015.24	2041.31
População Total (2017) (N)	2 574 546	1 596 802
População móvel (2017) (N e %)	2 068 610 (80.4%)	1 260 185 (78.9)
Tipo de transporte	Rodoviário, Ferroviário, Fluvial	Rodoviário, Ferroviário
Operadoras	<p>Todo serviço público de transporte regular de passageiros da AML, em serviços dentro da área metropolitana, com exceção de serviços inter-regionais.</p> <p>Operadoras: CP; Fertagus; Metropolitano de Lisboa; MTS; Soflusa; Transtejo; Carris; Mobi; TCB; Barqueiro Transportes (incluindo parte da Mafrense e Boa viagem); HLM; ID; JJ Santo António; Rodoviária de Lisboa; Scotturb; TST, incluindo serviços da SulFertagus; Vimeca</p> <p>Operadora não incluída: Atlantic Ferries</p>	<p>Fase inicia (abril 2019): operadoras e linhas já integradas na rede Andante: CP; Metro; STCP; M. Maré; ES; Maia Transportes; Valpibus; ETG; MGC; Nogueira da Costa; Auto-Viação Pacense; Auto-Viação Landim</p> <p>(12 operadoras incluída na rede andante de um total de 31 operadoras (29 rodoviárias) a operarem na AMP)</p> <p>Objetivo: Cobertura de toda a AMP¹⁶</p>
Passé único Normal	30€ - Navegante municipal 40€ - Navegante Metropolitano	30€ - 3 Zonas (permite ultrapassar os limites do município) 40€- metropolitano (toda AMP)
Passé Família	60€ - Navegante municipal família 80€ - Navegante metropolitano família Implementação prevista para julho	Não existe um compromisso da AMP com este passe. ¹⁷
Crianças até 12 anos	Gratuito (a partir de abril)	Gratuito ¹⁸ (a partir de setembro)
Maiores de 65 anos	15€ -Navegante municipal 20€ - Navegante +65 (metropolitano)	22.50€ - Andante Z3 30€ - Andante Metropolitano
Reformados e pensionistas	15€ -Navegante municipal 20€ - Navegante +65 (metropolitano)	22.50€ - Andante Z3 30€ - Andante Metropolitano

¹⁶ Segundo notícia publicada no Jornal de Notícias, no dia 21 de março, existe expectativa por parte da AMP que seja possível a aplicação do passe único nos 17 concelho a partir de 1 de maio. ("O que muda nos transportes com o passe único na área metropolitana do Porto" , Jornal de Notícias, 21 de março, 2019, <https://www.jn.pt/local/noticias/porto/porto/interior/o-que-muda-nos-transportes-com-o-passe-unico-na-area-metropolitana-de-porto-10707362.html>)

¹⁷ Os documentos disponíveis no website da AMP de apresentação do novo tarifário não fazem qualquer referência ao passe família. As notícias dos jornais apontam para a possibilidade de ser implementado este tipo de passe na AMP, mas sem a existência de um compromisso com a data e o modelo da sua implementação (ver <https://www.publico.pt/2019/02/22/local/noticia/passe-30-euros-permitira-deslocaoes-municipios-contiguos-porto-1863038>)

¹⁸ A Câmara Municipal do Porto assumiu o compromisso de alargamento desta medida para os jovens dos 13 aos 15 anos que residem e estudam no concelho. (informação em www.porto.pt)

	Condição: Rendimentos mensais do agregado igual ou inferior ao salário mínimo nacional	Condição: Integrado no Passe Social A+, ou seja, Reformado / Pensionista cujo rendimento bruto do agregado seja inferior ou igual a 522.91€ (1.2 vezes o IAS)
4_18 (estudantes até 18 anos) e Sub 23 (estudantes do ensino superior até aos 23 anos)	Desconto de 25% 22.50€ - N. municipal; 30€ - N. metropolitano	Desconto de 25% 22.50€ - A. Z3; 30€ - A. Metropolitano
4_18 e Sub 23 do Escalão A	Desconto de 60% 12€ - N. municipal; 16€ N. metropolitano	Desconto de 60% 12€ - A. Z3; 16€ A. Metropolitano
Passes Social A+	Desconto de 50% para beneficiários do Rendimento Social de Inserção e Complemento Solidário para Idosos 15€ N. municipal; 20€ N. metropolitano	Desconto de 50% para beneficiários do Rendimento Social de Inserção e Complemento Solidário para Idosos 15€ -A. Z3; 20€ A. Metropolitano
Passes Social +	25% desconto para Reformados e Pensionistas com reforma mensal igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS (Indexante de Apoios Sociais), beneficiários do Subsídio de Desemprego de montante mensal igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS e Clientes que integrem agregados familiares cujo rendimento médio mensal equivalente seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS. 22.50€ - N. municipal; 30€ - N. metropolitano	25% desconto para Reformados e Pensionistas com reforma mensal igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS (Indexante de Apoios Sociais), beneficiários do Subsídio de Desemprego de montante mensal igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS e Clientes que integrem agregados familiares cujo rendimento médio mensal equivalente seja igual ou inferior a 1,2 vezes o valor do IAS. 22.50€ - A. Z3; 30€ - A. Metropolitano

Fonte: INE/Direção-Geral do Território; INE/ Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa; Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro; Área Metropolitana de Lisboa; Carris; Área Metropolitana do Porto

Importa analisar o impacto que esta medida terá dentro destas áreas metropolitanas. Tendo como referência a AML, existem atualmente 694 passes e com a implementação da nova medida será reduzido para 45. Analisando apenas as tarifas atuais associadas à Carris, verificamos que os preços dos passes intermodais normais para 30 dias variam entre os 36.70€ (Navegante urbanos) e 90.40€ (L123 MA). Neste caso a redução tarifária irá variar entre -6.70€ e -50.40€ para o passe de um adulto. Nos passes combinados que incluem Carris, Metro, Comboios de Portugal e empresas de transporte fluvial os preços variam entre 40.50€ para o passe combinado Carris /

Transtejo com ligações de Cacilhas ao Cais do Sodré (Carris/TT Ca) e 108.80€ para o passe para Setúbal que permite a viagem Carris / Metro / Soflusa / Comboios de Portugal na Linha Praias do Sado / Quebedo (L/SL/CP Quebedo). O valor médio dos passes combinados é 66.13€. Com a aplicação desta medida as tarifas irão reduzir entre 0.50€ a 68.80€, o que equivale a uma redução de 6€ a 825,60€ anuais.

O quadro abaixo analisa as diferenças nos custos em quatro tipos de agregados familiares domésticos: dois agregados sem crianças dependentes e dois com crianças dependentes. No caso dos agregados com crianças dependentes optou-se pela análise de agregados com crianças com mais de 12 anos uma vez que os utilizadores do cartão Lisboa Viva com perfil Criança (4 aos 12 anos), já usufruíam de transporte gratuito na Carris e no Metro em Lisboa.

Quadro 2: Custo mensal total dos passes por tipos de agregados familiares e proporção face ao rendimento mediano por adulto equivalente (RMAE) na AML

	1 adulto		2 adultos		1 adulto e 1 criança dependente (>12 anos)		2 adultos e duas crianças dependentes (>12 anos)	
Tarifário até março 2019								
	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*
Navegante urbano	36,70 €	4,0%	73,40 €	5,4%	64,25 €	5,4%	128,50€	6,1%
L123MA	90,40 €	9,9%	180,80€	13,2%	158,20€	13,3%	316,40€	15,1%
Carris/TT Ca	40,50 €	4,4%	81,00 €	5,9%	70,88 €	6,0%	141,75€	6,8%
L/SL//CP Quebedo	108,8€	11,9%	217,60€	15,9%	190,40€	16,1%	380,80€	18,2%
Tarifário PART								
	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*	€	% do RMAE*
Navegante municipal	30 €	3,3%	60 €	4,4%	53 €	4,4%	60 €	2,9%
Navegante metropolitano	40 €	4,4%	80 €	5,8%	70 €	5,9%	80 €	3,8%
Diferença de tarifário								
	€	%	€	%	€	%	€	%
Navegante urbano	-6,70 €	-18,3%	-13,4 €	-18,3%	-11,73 €	-18,3%	-68,45 €	-53,3%
L123MA	-50,40€	-55,8%	-100,8€	-55,8%	-88,2 €	-55,8%	-236,4 €	-74,7%
Carris/TT Ca	-0,50 €	-1,2%	-1,00 €	-1,2%	-0,88 €	-1,2%	-61,75 €	-43,6%
L/SL//CP Quebedo	-68,80€	-63,2%	-137,6 €	-63,2%	-120,4 €	-63,2%	-300,8 €	-79,0%

Fonte: Carris, 2019; INE, 2018 - Rendimento e Condições de Vida

*RMAE para 1 adulto na AML é de 1 0943€ anuais, para o ano 2017¹⁹. Cálculos próprios para as diferentes tipologias de agregado doméstico privado com base na escala de equivalência modificada da OCDE.

Caso o rendimento mediano por adulto equivalente da AML em 2019 fosse semelhante ao de 2017, o tarifário do passe mensal mais barato associado à Carris, o Navegante urbano, teria um peso no rendimento mediano por adulto equivalente entre 4% para uma pessoa que vive sozinha e 6.1% para um agregado de dois adultos e duas crianças dependentes. Com o novo Navegante municipal, o peso desta despesa desce nos diferentes agregados, com um maior impacto nos agregados mais numerosos, passando a corresponder a 2.9% do RMAE de 2017 de um agregado com dois adultos e duas crianças. No caso do passe da Carris / TT CA, a passagem para o Navegante metropolitano apenas terá impacto nas despesas dos agregados mais numerosos, descendo de uma proporção de 6.8% para 3.8%. No entanto, tendo em conta os passes mensais mais onerosos, o impacto da redução do tarifário será muito elevado em todos os tipos de agregados familiares. Nos agregados familiares domésticos até dois elementos haverá uma redução de 55.8% das despesas com a mobilidade associada ao passe L123 MA que cobre deslocações entre Lisboa, Montijo e Alcochete. Nas famílias com dois adultos e duas crianças haverá uma redução de 74.7% desta despesa e o seu peso irá descer de 15.1% para 3.8% do RMAE do agregado. No caso das deslocações para Setúbal (L/SL/CP Quebedo) a poupança supera 100€ mensais nos agregados compostos por duas pessoas e 300€ mensais para as famílias compostas por dois adultos e duas crianças, correspondendo a uma redução superior a 60% dos custos atuais em todos os agregados e atingindo quase 80% nos agregados mais numerosos. Tal como é visível no Quadro n.º 2, o impacto desta medida no rendimento mediano por adulto equivalente será muito relevante nos diferentes tipos de agregados e em especial nos mais numerosos. Se até março de 2019 a despesa de uma família composta por dois adultos e duas crianças (ou dois jovens no ensino superior) com este tipo de passe correspondia a 18.2% do RMAE do agregado, com a implementação do Programa PART na AML esta despesa corresponderá a apenas 3.8% do RMAE.

Tendo como referência a AMP, o tarifário do sistema andante estava dividido em 12 zonas que permitia a mobilidade por 12 das 28 zonas cobertas pelas operadoras e linhas integradas neste sistema. Sublinhe-se que estas 28 zonas representam 59.6% do zoneamento existente até março de 2019 e que abrangiam 10 dos 17 municípios desta área metropolitana. Se numa fase inicial a implementação do Programa PART abrangerá sobretudo as operadoras e linhas já abrangidas pelo sistema Andante, o objetivo é que exista rapidamente uma expansão da cobertura da rede andante pelos 17 municípios, abrangendo novas linhas e operadoras. No dia 15 de março foi

¹⁹ INE, 2018 - Rendimento e Condições de Vida

aprovado, pelo Conselho Metropolitano do Porto, o novo zoneamento Andante criando assim condições para esta expansão.

A expansão da cobertura geográfica da rede Andante será um fator importante de potenciação os efeitos do programa PART quer em termos de redução das despesas familiares com transportes quer no incentivo á utilização do transporte público. Tal como referido anteriormente, os dados do Inquérito à Mobilidade nas Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa indicam que dentro da AMP apenas 11.1% das deslocações são feitas através de transporte público ou coletivo, menos 4.6 pontos percentuais que na AML. Na motivação para utilização do transporte pessoal nota-se também um maior peso das razões associadas à inadequação ou inexistência da rede de transporte público/ coletivo às necessidades de mobilidade na AMP comparativamente à AML. Note-se, por exemplo, que 34.7% dos inquiridos na AMP consideram que não possuem uma alternativa ao transporte pessoal, enquanto na AML este valor desce para 23%.

Se tivermos como referência o concelho de Vila Nova de Gaia, o município que em 2017 possuía maior número de população móvel (221 885,3) desta área geográfica e o maior número de deslocações por dia dos residentes (635 mil deslocações), existem freguesias e/ou áreas geográficas que estão próximas do centro do município e do concelho do Porto, mas que não estão cobertas pela rede Andante tal como existe atualmente. Exemplo desta situação é, por exemplo, a freguesia de Avintes que se encontra a cerca de 6 km de distância do centro de Vila Nova de Gaia e a menos de 10 km da cidade do Porto. Neste caso, a deslocação dentro do concelho do Porto implica a aquisição de dois passes mensais (Andante + operadora que cobre esta localidade) rondando um custo total entre 86.5€ a 90.55€ para um adulto. A integração desta freguesia na Rede Andante e implementação do tarifário associado ao programa PART implicará uma poupança superior a 54% e, conseqüentemente, maior incentivo para a utilização do transporte público. No caso dos concelhos mais distantes do Porto, como por exemplo Arouca, o passe mensal da operadora que cobre a deslocação Arouca - Porto tem atualmente um custo de 124.65€ que seria acrescido de 31.15 caso fosse necessário adquirir o Andante Z2. A redução do tarifário em conjunto com expansão da rede permitirá uma poupança de 74% dos custos atuais.

Não sendo possível replicar o exercício de análise do impacto da redução tarifária no rendimento disponível dos agregados, devido à inexistência de dados sobre rendimento mediano por adulto equivalente circunscrito à AMP, é, no entanto, possível perceber o peso desta no custo total suportado pelas famílias até março de 2019 e, conseqüentemente, o potencial de poupança que esta medida poderá trazer para diferentes tipos de agregados familiares. Tal como se verifica no Quadro nº 3, o menor impacto da redução tarifária na despesa com passes mensais irá ocorrer para quem utiliza o Z2, sendo que estas pessoas passarão a beneficiar da mobilidade em três

zonas contíguas à escolha. Os indivíduos que utilizam a Z3 terão uma poupança de 8,4€, correspondendo a 22% do valor pago em março de 2019. Sublinhe-se que atualmente o maior peso das assinaturas mensais ocorrem justamente nestes dois tipos de zonas. Segundo os dados do *Relatório e Contas de 2017* e da *Informação Intermodal Andante (Novembro de 2018)* ²⁰ do Transportes Intermodais do Porto, a receita média por carregamento com a Assinatura Normal foi de 33,10€ em 2017 e de 37.27€ em Novembro de 2018, o que enfatiza a importância dos passes com cobertura Z2 e Z3 dentro da atual rede Andante.

Com a implementação do PART, a partir da zona Z4, para além de passarem a beneficiar de uma mobilidade em toda área metropolitana, terão uma redução de custos entre 8.65€ a 87.1€ mensais (103.8€ e 1045.2€ anuais), correspondendo a uma redução entre 17.8% a 68.5% dos valores praticados em março de 2019. O valor monetário desta redução aumenta significativamente com o aumento do número de membros do agregado familiar podendo atingir uma poupança de 305€ mensais para um agregado de dois adultos e duas crianças com um passe Z12. No entanto, a proporção desta redução face aos preços praticados em março 2019 será semelhante nos diferentes tipos de agregados familiares com exceção dos agregados com crianças até aos 12 anos. De facto, será nestes agregados que esta medida terá maior impacto, podendo poupar entre 45% (Z2) a 82% (Z12) dos custos que assumiam com este tipo de despesa no início de 2019. O reforço desta medida através da aplicação do passe família na área metropolitana será essencial para potenciar o seu efeito no orçamento disponível das famílias mais numerosas e com crianças dependentes com 13 ou mais anos.

²⁰ Transportes Intermodais do Porto, *Novembro 2018 Informação Intermodal Andante*, Porto <https://www.linhandante.com/uploadFiles/InfMensal/201811Novembro.pdf> ; Transporte Intermodais do Porto, *Relatório e Contas 2017*, Porto https://www.linhandante.com/uploadFiles/RC_TIP_2017-20180326.pdf

Quadro nº 3: Impacto do Programa PART na despesa com transporte público por tipo de agregado na AMP

Zona	1 adulto		1 adulto e 1 criança <12 anos		1 adulto e 1 criança dependente (>12 anos)		2 adultos e duas crianças dependentes (<12 anos)		2 adultos e duas crianças dependentes (>12 anos)	
	Tarifário março	Redução preço	Tarifário março	Redução preço	Tarifário março	Redução preço	Tarifário março	Redução preço	Tarifário março	Redução preço
Z2	31,15	-1,15 €	54,50 €	-24,50 €	54,50 €	-2,00 €	109,00 €	-49,00 €	109,00 €	-4,00 €
Z3	38,4	-8,40 €	67,20 €	-37,20 €	67,20 €	-14,70 €	134,40 €	-74,40 €	134,40 €	-29,40 €
Z4	48,65	-8,65 €	85,15 €	-45,15 €	85,15 €	-15,15 €	170,30 €	-90,30 €	170,30 €	-30,30 €
Z5	58,85	-18,85 €	103,00 €	-63,00 €	103,00 €	-33,00 €	206,00 €	-126,00 €	206,00 €	-66,00 €
Z6	68,6	-28,60 €	120,05 €	-80,05 €	120,05 €	-50,05 €	240,10 €	-160,10 €	240,10 €	-100,10 €
Z7	78,35	-38,35 €	137,10 €	-97,10 €	137,10 €	-67,10 €	274,20 €	-194,20 €	274,20 €	-134,20 €
Z8	88,1	-48,10 €	154,20 €	-114,20 €	154,20 €	-84,20 €	308,40 €	-228,40 €	308,40 €	-168,40 €
Z9	97,85	-57,85 €	171,25 €	-131,25 €	171,25 €	-101,25 €	342,50 €	-262,50 €	342,50 €	-202,50 €
Z10	107,6	-67,60 €	188,30 €	-148,30 €	188,30 €	-118,30 €	376,60 €	-296,60 €	376,60 €	-236,60 €
Z11	117,35	-77,35 €	205,35 €	-165,35 €	205,35 €	-135,35 €	410,70 €	-330,70 €	410,70 €	-270,70 €
Z12	127,1	-87,10 €	222,45 €	-182,45 €	222,45 €	-152,45 €	444,90 €	-364,90 €	444,90 €	-304,90 €

Fonte: Transportes Intermodais do Porto

Nota: Nos cálculos foram assumidos os seguintes custos com passes mensais para Z3 e Z4 ou + por tipo de agregado: 1 adulto) 30€ ou 40€; 1 adulto e 1 criança < 12 anos) 30€ ou 40€; 1 adulto e 1 criança < 12 anos: 52.50€ ou 70€; 2 adultos e duas crianças <12 anos) 60€ ou 80€; 2 adultos e duas crianças >12 anos: 105€ ou 140€. Nos cálculos das famílias com crianças dependentes com mais de 12 anos foi considerado o tarifário Social que engloba descontos para estudantes até aos 18 anos (4_18) e para estudantes universitários até aos 23 anos (Sub23).

O impacto do Programa PART nos grupos sociais mais desfavorecidos

No caso dos agregados mais desfavorecidos, nomeadamente para os beneficiários de prestações sociais, tais como pensionistas, desempregados, beneficiários do Rendimento Social de Inserção (RSI) e do Complemento Solidário para Idosos (CSI) são previstos descontos específicos na AML e na AMP. Na AMP será aplicado o desconto já existente para estes grupos (25%, 50% ou 60%) no novo tarifário. Na AML apenas os passes intermodais da Carris previam descontos específicos para estes grupos. Nos passes combinados (ex: Carris/TT Ca e L/SL/CP Quebedo), os descontos estavam reduzidos à população estudantes (4_18 e Sub 23) dos Escalões B e A. Como tal, a redução tarifária prevista no PART associada aos descontos específicos destes grupos permite reduzir os custos com uma mobilidade na área metropolitana de Lisboa para valores de 16€ (estudantes do Escalão A), 20€ (+65 anos e beneficiário do RSI e do CSI) e 30€ (desempregados com baixos rendimentos), com uma redução que pode ultrapassar os 80% do custo existente até março de 2019 para deslocações em percursos mais longos.

No entanto, e tendo em conta os baixos rendimentos associados a estes grupos, estes descontos poderão ter um impacto reduzido na sua mobilidade nas áreas metropolitanas, sobretudo junto dos grupos mais vulneráveis como os beneficiários do RSI. Com um montante máximo de RSI de 189.66€ para um adulto - valor muitas vezes insuficiente para arrendar um quarto - o rendimento disponível para transportes é nulo, sendo assim incomportável disponibilizar 7.9% ou 10.5% deste rendimento para um passe mensal municipal/Z3 ou metropolitano. Sublinhe-se ainda que apesar da redução tarifária, o peso desta despesa no orçamento de um beneficiário do RSI continua a ser 2.4 vezes superior ao que um indivíduo com rendimento mediano da AML (semelhante ao de 2017) assume com um Navegante Municipal ou Metropolitano a custo normal.

No caso das famílias beneficiárias do RSI com crianças e jovens estudantes esta medida, sendo benéfica, poderia ser mais ambiciosa caso o desconto do passe Social + fosse aplicado ao passe família. Os custos com Navegante Municipal para um agregado beneficiário do RSI composto por dois adultos e duas crianças corresponde a mais de 10% do rendimento desta família (que será de 504€ mensais), proporção muito superior ao peso que esta despesa assume junto de uma família de dois adultos e duas crianças tendo em conta o rendimento mediano por adulto equivalente da Área Metropolitana de Lisboa em 2017. De facto, a diferença entre o passe Família (municipal) e os custos com Navegantes Municipais para uma família beneficiária do RSI (dois adultos e duas crianças) é de apenas 6€, enquanto a diferença de rendimento ultrapassa 1500€ mensais.

No caso dos desempregados com montante de subsídio de desemprego ou subsídio social de desemprego até 1.2 Indexante dos Apoios Sociais (IAS) - 522.91€, os custos até março com passe mensal correspondiam a 5.3% deste rendimento no caso do Navegante Urbano e de 20.8% no caso do L/SL/CP Quebedo. A redução do tarifário limitará este impacto a 4.3% no caso do Navegante municipal e a 5.7% no caso do Navegante metropolitano. Tendo em conta os dados do Inquérito às Condições de Vida e Rendimentos, em 2017, 45.7% dos desempregados tinham um rendimento disponível por adulto equivalente inferior a 467.5€, encontrando-se em situação de risco de pobreza. A existência de mecanismos que facilitem a mobilidade destes grupos será importante na reintegração no mercado de trabalho e para prevenir que a situação de desemprego alimente um círculo vicioso de exclusão social para o qual muito contribui o enfraquecimento das redes de contacto e de sociabilidade.

Para um reformado com uma remuneração inferior ao SMN o Navegante Municipal vai manter um custo semelhante ao já existente com o tarifário do Navegante urbano da Carris para este grupo, significando inclusive um aumento de 0.30€. No entanto, a possibilidade de aceder ao Navegante Metropolitano por mais 5€ permitirá aumentar a mobilidade deste grupo social. Sublinhe-se ainda que este é o único grupo cujo peso desta despesa no seu orçamento será inferior ao de um adulto com rendimento mediano, após a implementação do novo tarifário.

Quadro 4: Despesa total com passes por grupos vulneráveis e proporção face ao rendimento na AML²¹

	1 Reformado com remuneração inferior ao valor do SMN		1 Desempregado com subsídio inferior a 1,2 IAS		1 beneficiário do RSI		2 adultos e duas crianças dependentes (>12 anos) beneficiários do RSI	
Tarifário até março 2019								
	€	% do SMN	€	% montante máximo do SD	€	% montante máximo do RSI	€	% montante máximo do RSI
Navegante urbano	14,70 €	2,5%	27,55 €	5,3%	18,35 €	9,7%	66,10 €	13,0%
L123MA	67,80 €	11,3%	67,80 €	13,0%	45,20 €	23,8%	162,70 €	32,1%
Carris/TT Ca	40,50 €	6,8%	40,50 €	7,7%	40,50 €	21,4%	113,40 €	22,4%

²¹ Os rendimentos considerados pelas entidades gestoras da atribuição de passes sociais têm como referência os seguintes valores: SMN – Salário Mínimo Nacional: 600€; Subsídio desemprego (até 1.2 IAS): 522.91€; RSI para 1 adulto: 189.66€; RSI para dois adultos e duas crianças: 507.02€

L/SL//CP Quebedo	108,80 €	18,1%	108,80 €	20,8%	108,80 €	57,4%	304,60 €	60,1%
Tarifário PART								
	€	% do SMN	€	% Rendimento mensa l	€	% Rendimento mensa l	€	% Rendimento mensa l
Navegante municipal	15 €	2,5%	22,5€	4,3%	15 €	7,9%	54 €	10,7%
Navegante metropolitano	20 €	3,3%	30 €	5,7%	20 €	10,5%	72 €	14,3%
Diferença de tarifário								
	€	%	€	%	€	%	€	%
Navegante urbano	0,30 €	2,0%	-5,05 €	-18,3%	-3,35 €	-18,3%	-12,10 €	-18,3%
L123MA	-47,80 €	-70,5%	-37,80 €	-55,8%	-25,20 €	-55,8%	-90,70 €	-55,7%
Carris/TT Ca	-20,50 €	-50,6%	-10,50 €	-25,9%	-20,50 €	-50,6%	-41,40 €	-36,5%
L/SL//CP Quebedo	-88,80 €	-81,6%	-78,80 €	-72,4%	-88,80 €	-81,6%	-232,60 €	-76,4%

Fonte: Carris, 2019; Pordata, Salário Mínimo Nacional; Instituto Segurança Social, Rendimento Social de Inserção

Na Área Metropolitana do Porto, mantém-se a aplicação dos descontos já praticados na Rede Andante no novo tarifário PART, ao qual soma-se o passe gratuito até aos 12 anos (inclusive) mas que será aplicado apenas a partir de setembro de 2019. Assim, mantendo-se a mesma proporção de desconto a percentagem da redução dos preços é semelhante ao do passe normal, levando a que exista uma taxa de poupança de 3.7% para o Z2, 21.9% para o Z3 e 17.8% para o Z4. Em termos monetários, o novo tarifário significa uma redução inferior a 1€ para o Z2 e de aproximadamente 6€ para o Z3 e Z4 na Assinatura Social²² e atingindo os 68.5€ na passagem do Z12 para a área metropolitana. Junto dos estudantes com Escalão A (4_18 e Sub 23) e do grupo Social + (Beneficiários do RSI e do CSI) esta redução situa-se entre 0.45€ e 0.6€ na passagem do passe Z2 para Z3 e entre 3.45€ e 4.35€ para o passe metropolitano²³.

Os dados do Relatório e Contas de 2017 do Transportes Intermodas do Porto referente aos títulos de tarifário social, apontam para um valor médio das assinaturas que se posiciona entre o custo do Z2 e o do Z3 (com base nos valores do tarifário de 2017²⁴). No caso do tarifário social Sub 23

²² Na Assinatura Social estão incluídos os seguintes grupos: Júnior (até 12 anos); 4_18 (estudantes dos 4 aos 18 anos inclusive); Sub 23 (estudantes do ensino superior até 23 anos inclusive); Estudante (todos os estudantes até aos 25 anos inclusive); Sénior (pessoas com idade igual ou superior a 65 anos); RP (Reformado/Pensionista cujo rendimento bruto do agregado seja inferior ou igual a 522.91€ (1.2 vezes IAS); Social+F (famílias com rendimento médio mensal equivalente menor ou igual a 522.91€; Social + D (subsídio de desemprego e subsídio social de desemprego com montante mensal menor ou igual a 522.91€). No caso de júnior, estudante e RP não admitem novas adesões.

²³ Ver os quadros em anexo com os valores da Rede Andante até março de 2019 e com a respetiva redução de preço.

²⁴ Folheto informativo *Tarifários* do STCP com informação sobre o tarifário intermodal andante em vigor a partir de 01/01/2017 em <https://www.stcp.pt/fotos/editor2/Tarifas%20tarifario%20versao%20final%20out2017%20af.pdf>

(A), que abrange os estudantes universitários do escalão de rendimento A, verifica-se um valor médio de 16.78€ que se posiciona entre o tarifário do Z3 e Z4, indicando uma maior necessidade deste grupo de deslocações periódicas em percursos mais longo. De facto, tendo em conta os grupos mais vulneráveis, será ao nível dos estudantes universitários do escalão A que a implementação do Andante Metropolitano, com um custo de 16€, poderá ter maior impacto direto. Assim, por exemplo, um estudante que se desloca do centro da Póvoa de Varzim para o Polo Universitário do Porto (Hospital S. João) vai deixar de pagar 31.35€ (Z7) para pagar 16€, uma poupança que se aproxima dos 15€. No passe Z12 esta redução será de 68.5%, reduzindo quase 35€ ao valor pago atualmente. Se juntarmos à redução tarifária a expansão da rede andante para abranger concelhos que se encontram ainda mais distantes, como por exemplo Arouca e Vale de Cambra, esta medida poderá representar não só uma importante redução das despesas dos agregados familiar, mas ter um impacto no acesso ao ensino superior por parte de jovens com menores recursos económicos que residem em locais mais distantes dos polos universitários. Analisando estes custos inseridos num agregado familiar, torna-se ainda mais premente a aplicação do passe familiar na AMP. Numa família numerosa com um rendimento familiar de cerca de 760€, mesmo que as crianças e jovens tenham acesso ao passe com desconto referente ao Escalão A, o peso das despesas com passes para todos os membros do agregado continua a ser elevado face ao rendimento familiar (10.6% para o Z3 e de 14.2% para o passe metropolitano). Este peso reduzir-se-á substancialmente com a aplicação de um passe família.

O quadro nº 5 apresenta o valor pago até março de 2019 em diferentes tipos de assinaturas mensais do sistema Andante com desconto e compara esta despesa com o valor do rendimento máximo associado a estes agregados: 1 beneficiário do CSI (Assinatura Social + (A)); 1 desempregado com rendimento até 1.2 vezes o IAS (Assinatura Social +); 1 agregado familiar monoparental com uma criança com mais de 12 anos do Escalão A; um agregado familiar numeroso com três crianças e jovens inseridos no sistema de ensino no Escalão A. O peso das despesas com as assinaturas mensais com o novo tarifário irá descer em todos estes tipos de agregados, sendo o impacto maior junto dos agregados com deslocações para os percursos mais longos, tal como era expectável. No entanto, é junto das famílias com crianças dependentes, sobretudo em idade superior aos 12 anos, que o peso das despesas com transporte continua a atingir valores mais altos, mesmo com um desconto de 60% para estudantes do Escalão A. No caso de uma família monoparental com apenas um filho dependente com mais de 12 ano, a despesa com transporte público irá consumir entre 6.4% a 8.6% do orçamento do agregado. Se considerarmos uma família monoparental em que o adulto aufera o Salário Mínimo Nacional (600€ mensais), uma vez que já não terá o desconto de estudante do Escalão A, o peso destas despesas irá subir para 8.8% no caso do Andante Z3 e para 11.7% relativamente ao Andante

Metropolitano. Sublinhe-se que em 2017, 28.2 % das famílias monoparentais estavam em risco de pobreza monetária.

Quadro 5: Despesa total com passes por grupos vulneráveis e proporção face ao rendimento na AMP

Zonas	1 beneficiário do CSI (438,21€)		1 desempregado (1,2 IAS) (522,91€)		1 adultos e 1 crianças > 12 anos (Escalaão A) (508,3€)		2 adultos e 3 crianças >12 anos (Escalaão A) (762,5€)	
	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento
Z2	15,6	3,6%	23,35	4,5%	35,8	7,04%	84,05	11,02%
Z3	19,2	4,4%	28,8	5,5%	44,15	11,20%	103,65	13,59%
Z4	24,35	5,6%	36,5	7,0%	55,95	14,19%	131,35	17,23%
Z5	29,45	6,7%	44,15	8,4%	67,7	17,17%	158,95	20,85%
Z6	34,3	7,8%	51,45	9,8%	78,9	20,01%	185,25	24,30%
Z12	63,55	14,5%	95,35	18,2%	146,2	37,08%	343,25	45,02%
Novo Tarifário								
Z3	15	3,4%	22,50 €	4,3%	34,50 €	6,8%	81,00 €	10,6%
Metropolitano	20	4,6%	30,00 €	5,7%	46,00 €	9%	108,00 €	14,2%

Fonte: Transportes Intermodais do Porto; Instituto Segurança Social, Rendimento Social de Inserção

Nota: Cálculos próprios do rendimento do agregado por escalaão A

Quadro 6: Despesa total com assinaturas mensais na AMP por tipologia de agregados domésticos privados em situação de risco de pobreza

Zonas	1 adulto em risco de pobreza (467,5€)		Família monoparental em risco de pobreza (1 criança < 12 anos) (607,75€)		Família monoparental em risco de pobreza (1 criança > 12 anos) (701,25€)		2 adultos e 2 crianças >12 anos em risco de pobreza (1168,75€)		2 adultos e 3 crianças >12 anos em risco de pobreza (1402,5€)	
	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento	Assinatura	% do rendimento
Z2	23,35 €	5,0%	46,70 €	7,7%	46,70 €	6,7%	93,40 €	8,0%	116,75 €	8,3%
Z3	28,80 €	6,2%	57,60 €	9,5%	57,60 €	8,2%	115,20 €	9,9%	144,00 €	10,3%
Z4	36,50 €	7,8%	73,00 €	12,0%	73,00 €	10,4%	146,00 €	12,5%	182,50 €	13,0%
Z5	44,15 €	9,4%	88,30 €	14,5%	88,30 €	12,6%	176,60 €	15,1%	220,75 €	15,7%
Z6	51,45 €	11,0%	102,90 €	16,9%	102,90 €	14,7%	205,80 €	17,6%	257,25 €	18,3%
Z12	95,35 €	20,4%	190,70 €	31,4%	190,70 €	27,2%	381,40 €	32,6%	476,75 €	34,0%
Novo Tarifário										
Z3	22,50 €	4,8%	22,50 €	3,7%	45,00 €	6,4%	90,00 €	7,7%	112,50 €	8,0%
Metropolitano	30,00 €	6,4%	30,00 €	4,9%	60,00 €	8,6%	120,00 €	10,3%	150,00 €	10,7%

Fonte: Transportes Intermodais do Porto; INE, Inquérito às Condições de Vida e Rendimentos - 2018

Nota: Cálculos próprios do rendimento por tipologia de agregado doméstico privado com base na escala de equivalência da OCDE

Os baixos salários e a precariedade laboral continuam a empurrar muitos trabalhadores para situações de pobreza. Em 2017, 9,7% dos trabalhadores encontravam-se em situação de pobreza monetária. Até março de 2013, o passe mensal dos transportes públicos representava entre 5% a 20% do rendimento disponível por adulto equivalente de um trabalhador em risco de pobreza a viver sozinho. Os valores associados aos novos passes irão limitar essa taxa de esforço a 6.4% deste rendimento e uma poupança até 65€. Nos agregados familiares numerosos, ou seja, com três ou mais crianças dependentes, o risco de pobreza atinge cerca de 32% destas famílias. A implementação do passe família será essencial para este tipo de agregado sobretudo para os que possuem filhos com idade superior aos 12 anos. Tendo em conta os agregados com dois adultos e três crianças dependentes com um rendimento de 762€, e considerando o desconto de 25% do tarifário Social +, a despesa com passes mensais para todos os membros do agregado continuará a consumir mais de 10% deste rendimento, independentemente de ser um Andante Z3 ou um Andante Metropolitano. Por fim, importa sublinhar que a adoção de um Andante Metropolitano que permite a mobilidade por toda a área metropolitana, reduzindo significativamente os custos da mobilidade feita em percursos mais longo, é particularmente importante num contexto que o preço do arrendamento imobiliário atinge valores elevados e empurra para freguesias e concelhos mais distantes uma parte da população que não consegue suportar os preços de arrendamento praticados nas áreas centrais.

O Programa PART e a coesão territorial

O Programa PART apresenta-se como tendo a preocupação de garantir maior equidade entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e o restante território nacional, no entanto o apoio financeiro baseia-se num cálculo que tem em consideração o volume de pessoas que utiliza transportes públicos, o tempo médio de deslocação em transporte público e é acrescido de um fator de complexidade dos transportes das áreas metropolitanas (1.9 para AML e 1.3 para AMP). Neste sentido, a dotação orçamental deste programa não tem em conta as diferentes necessidades de investimento na oferta de serviços de transportes coletivos de passageiros, levando a que o impacto da medida seja tendencialmente mais elevado nas regiões com melhores ofertas de transporte público/coletivo e menos visível nos locais onde a oferta é escassa, inexistente ou desajustada às necessidades das populações. Tal como os dados do Inquérito às Despesas Familiares indicam, é nos grandes centros urbanos que existe uma maior proporção de despesas em serviços de transportes (1.3%). Pelo contrário, nas zonas rurais o peso das despesas com a utilização de transporte pessoal é o mais elevado (10.7%) ainda que o peso com aquisição de veículos seja mais baixo que na área predominantemente urbana, indicando aqui que não se trata tanto de um padrão de consumo baseado na valorização do transporte pessoal, mas sim

numa necessidade de mobilidade que poderá não ser suprida pela oferta existente de serviços de transportes públicos/coletivos de passageiros.

A dotação total do PART aponta efetivamente para uma diferença significativa entre o apoio atribuído às Áreas Metropolitanas e às Comunidades Intermunicipais (CIM), assim como entre CIM. Tendo em conta a dotação do orçamento de Estado para este programa e a comparticipação obrigatória dos municípios de 2.5%, a dotação deste programa para AML é aproximadamente de 74.8 milhões de euros e de 15,5 milhões para a AMP. Por outro lado, a dotação total financeira das CIM varia entre 1,85 milhões (CIM do Tâmega e Sousa) e 176 mil euros (CIM das Terras de Trás-os-Montes). Das 21 CIM existentes, sete têm uma dotação orçamental superior a 1 milhão de euros (Cávado, Ave, Tâmega e Sousa, Oeste, Região de Aveiro, Região de Coimbra e Lezíria do Tejo) e sete têm uma dotação inferior a 500 mil euros (Alto Tâmega, Terras de Trás-os-Montes, Beira Baixa, Alentejo Litoral, Baixo Alentejo, Alto Alentejo e Alentejo Central).

Quadro 7: Programa PART e caracterização nas diferentes NUTs

	Superfície km2	População residente (2011)	População que utiliza transportes públicos (2011)	Proporção da população que utiliza transportes públicos (%) (2011)	Duração média dos movimentos pendulares em transportes públicos (min)	Dotação total PART
Alto Minho	2218,84	244836	12707	5,2%	23,7	602 466
Cávado	1245,79	410169	32156	7,8%	25,3	1 628 347
Ave	1451,32	425411	30448	7,2%	22,8	1 385 731
Área Metropolitana do Porto	2041,31	1759524	177578	10,1%	33,5	15 459 301
Alto Tâmega	2921,91	94143	4476	4,8%	23,3	208 476
Tâmega e Sousa	1831,52	432915	32819	7,6%	28,3	1 854 959
Douro	4031,58	205157	11148	5,4%	22,9	509 452
Terras de Trás-os-Montes	5543,60	117527	3689	3,1%	23,9	175 955
Oeste	2220,16	362540	22446	6,2%	29,7	1 331 467
Região de Aveiro	1692,86	370394	18826	5,1%	28,8	1 082 333
Região de Coimbra	4335,57	460139	30684	6,7%	29,1	1 784 472
Região de Leiria	2449,13	294632	12365	4,2%	24,4	602 762
Viseu Dão Lafões	3237,74	267633	13902	5,2%	22,9	637 040
Beira Baixa	4614,64	89063	3441	3,9%	25,8	177 265
Médio Tejo	3344,31	247331	13251	5,4%	33,7	892 759

Beiras e Serra da Estrela	6304,95	236023	10837	4,6%	23,5	509 094
Área Metropolitana de Lisboa	3015,24	2821876	464531	16,5%	42,4	74 838 139
Alentejo Litoral	5309,41	97925	3631	3,7%	27	196 296
Baixo Alentejo	8542,72	126692	5142	4,1%	24,5	252 284
Lezíria do Tejo	4274,97	247453	14594	5,9%	36,5	1 065 744
Alto Alentejo	6084,34	118506	3911	3,3%	24	188 005
Alentejo Central	7393,46	166726	5528	3,3%	26,6	293 585
Algarve	4996,79	451006	17836	4,0%	25,9	924 068

Fonte: INE, Censos 2011; Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro

O método de cálculo utilizado para a repartição do Orçamento de Estado para o PART privilegia claramente as áreas metropolitanas, que possuem um número mais elevado de população residente, uma maior proporção da população que utiliza transportes públicos e uma duração média dos movimentos pendulares em transportes públicos elevada. A estes fatores acresce um quarto elemento: o fator de complexidade dos transportes das áreas metropolitanas. Se anulássemos este fator de complexidade, a dotação do Orçamento de Estado para programa PART adstrito à AML passava de 70.20% para 58.3%. Pelo contrário, em todas as outras regiões/CIM, o efeito de anulação deste fator levaria a um aumento do financiamento do Estado e consequentemente o aumento da dotação total do programa. No caso da AMP, a percentagem da dotação do PART passaria de 14.50% para 17.60%, o que implicaria um acréscimo de 3 222 050,12€ do financiamento via Orçamento de Estado e uma dotação financeira total de 18 761 902 €. Neste cenário, existiriam cinco CIM com dotação total do programa superior a 2 milhões de euros e cinco CIM com dotação total entre 1 e 2 milhões de euros. Na CIM Terras de Trás-os-Montes, região com menor dotação orçamental para este programa, a anulação deste fator de complexidade implicaria um aumento 99 156,96€ do apoio financeiro do Estado atribuído à CIM, permitindo que a dotação total do PART nessa região fosse de 277 590 €.

Quadro 8: Distribuição da dotação do Orçamento de Estado (OE) para o Programa PART por AM/CIM incluindo e excluindo a ponderação do fator de complexidade dos transportes das Áreas Metropolitanas (% e €)

	Distribuição do OE para PART com fator de complexidade das AM (%)	Distribuição do OE para PART com fator de complexidade das AM (€)	Distribuição do OE para PART sem fator de complexidade das AM (%)	Distribuição do OE para PART sem fator de complexidade das AM (€)	Dotação total do PART sem fator de complexidade das AM
Alto Minho	0,57%	587 772,00 €	0,89%	927 278,98 €	950 460,95 €
Cávado	1,53%	1 588 631,00 €	2,41%	2 506 256,94 €	2 568 913,37 €
Ave	1,30%	1 351 933,00 €	2,05%	2 132 836,42 €	2 186 157,33 €
Área Metropolitana do Porto	14,50%	15 082 245,00 €	17,60%	18 304 295,12 €	18 761 902,49 €
Alto Tâmega	0,20%	203 391,00 €	0,31%	320 875,62 €	328 897,51 €
Tâmega e Sousa	1,74%	1 809 716,00 €	2,75%	2 855 043,49 €	2 926 419,58 €
Douro	0,48%	497 027,00 €	0,76%	784 118,18 €	803 721,14 €
Terras de Trás-os-Montes	0,17%	171 663,00 €	0,26%	270 819,96 €	277 590,46 €
Oeste	1,25%	1 298 993,00 €	1,97%	2 049 315,95 €	2 100 548,85 €
Região de Aveiro	1,02%	1 055 935,00 €	1,60%	1 665 864,60 €	1 707 511,22 €
Região de Coimbra	1,67%	1 740 949,00 €	2,64%	2 746 553,66 €	2 815 217,50 €
Região de Leiria	0,57%	588 061,00 €	0,89%	927 737,44 €	950 930,88 €
Viseu Dão Lafões	0,60%	621 502,00 €	0,94%	980 494,66 €	1 005 007,02 €
Beira Baixa	0,17%	172 941,00 €	0,26%	272 835,36 €	279 656,24 €
Médio Tejo	0,84%	870 984,00 €	1,32%	1 374 081,45 €	1 408 433,48 €
Beiras e Serra da Estrela	0,48%	496 677,00 €	0,75%	783 567,41 €	803 156,60 €
Área Metropolitana de Lisboa	70,20%	73 012 818,00 €	58,27%	60 603 762,99 €	62 118 857,06 €
Alentejo Litoral	0,18%	191 508,00 €	0,29%	302 127,83 €	309 681,02 €
Baixo Alentejo	0,24%	246 130,00 €	0,37%	388 300,61 €	398 008,13 €
Lezíria do Tejo	1,00%	1 039 750,00 €	1,58%	1 640 329,08 €	1 681 337,30 €
Alto Alentejo	0,18%	183 419,00 €	0,28%	289 364,68 €	296 598,79 €
Alentejo Central	0,28%	286 424,00 €	0,44%	451 867,12 €	463 163,79 €
Algarve	0,87%	901 530,00 €	1,37%	1 422 272,48 €	1 457 829,30 €

Fonte: Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro

Nota: Cálculos próprios para a análise da distribuição do Orçamento de Estado para o PART (% e €) excluindo o fator de complexidade das áreas metropolitanas

O fator de complexidade dos transportes das áreas metropolitanas, apesar de não estar devidamente explicado no Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, pode ser compreendido por fatores como o elevado número de empresas de transporte coletivo que operam nessas regiões e as diferentes modalidades de serviços de transportes coletivos de passageiros (autocarros, metro, comboios urbanos, suburbanos e interurbanos, transporte fluvial). No entanto, constituindo-se uma medida que “pretende ser uma ferramenta de coesão territorial, procurando um modelo de financiamento que garanta a equidade entre as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto e o restante território nacional”²⁵, a sua execução não tem em conta outros fatores de complexidade dos transportes, nomeadamente associados aos transportes coletivos de passageiros em regiões de baixa densidade urbana.

Ana Santos Carpinteiro²⁶ sublinha que o transporte é um instrumento de acesso a bens e serviços. No caso das zonas rurais ou de baixa densidade urbana, os serviços públicos, assim como uma parte significativa do comércio e do mercado de trabalho, tendem a estar mais distantes por comparação ao meio urbano levando a que a necessidade de transporte seja relativamente maior. A desertificação das zonas rurais, o envelhecimento da população, a existência de um povoamento disperso ou concentrado em aglomerados de pequena dimensão são fatores que dificultam a sustentabilidade dos serviços de transporte coletivo nestas áreas, levando a redução da rede de transporte (frota, percursos e frequência). Esta limitação da oferta de serviços de transporte coletivo, por sua vez, reforça processos de exclusão social de uma parte da população sem acesso ao transporte pessoal e alimenta a desertificação destas áreas geográficas.

“Estes factores [o povoamento disperso ou concentrado em aglomerados de pequena dimensão] acabam por determinar a ausência de limiares de procura que justifiquem a viabilidade económica, e subsequente existência, de actividades de comércio e serviços que respondam às necessidades das populações, implicando deslocações a aglomerados populacionais de hierarquia superior para aquisição destes mesmos bens e serviços. Contudo, tais limiares condicionam igualmente a existência de redes de serviços de transporte público regulares com níveis de serviço e cobertura territorial adequados, num contexto em que o transporte individual não se apresenta, por várias razões, como uma alternativa para uma parcela significativa da população. Desta forma, a extinção de carreiras de transporte público ou a redução da sua frequência e o progressivo encerramento de estabelecimentos comerciais, (...), acabam por actuar

²⁵ Despacho nº 1234-A/2019, de 4 de fevereiro.

²⁶ Carpinteiro, A. S. “Transportes Públicos em Áreas Rurais – Perspectivas e Estudos-Caso”, in *Actas do VI Congresso da Geografia Portuguesa*, APDR, 7. Lisboa: APDR, 2007.

como vectores indutores da privação ou agravamento da dificuldade de acesso a bens e serviços por parte da população residente nestas áreas de baixa densidade.”²⁷

Os serviços de transporte coletivo tradicionais têm maior dificuldade para se adequarem às necessidades e características das áreas de baixa densidade urbana, sendo necessário o investimento em respostas alternativas. No entanto, o desenvolvimento de respostas alternativas implica também um grau de risco elevado, com necessidade de adaptação dos serviços e de reforço do investimento. “Os operadores de transporte rodoviário de passageiros têm vindo a revelar alguma falta de abertura para o desenvolvimento de soluções de transporte público inovadoras, adaptadas às especificidades dos espaços rurais e áreas de baixa densidade urbana. Esta relutância deve-se não apenas à dificuldade em desenvolver soluções alternativas à oferta tradicional de serviços de transporte regular resultante de uma estrutura de planeamento e de gestão da oferta demasiado rígida, mas também como reflexo do investimento que este ajustamento requer (e.g. viaturas, recursos humanos, tecnologia, etc.), num contexto de baixa rentabilidade do serviço de transporte.”²⁸

Uma maior dotação orçamental do programa orientada especificamente para as áreas metropolitanas e que privilegia as regiões com maior proporção da população com utilização de transporte coletivo fomentam um círculo vicioso onde uma rede de oferta de serviços de transporte coletivo deficitária leva a uma maior necessidade de utilização de transporte pessoal e uma menor utilização do transporte coletivo, que por sua vez acarreta um menor investimento na expansão e na manutenção desta rede de serviços. Sublinhe-se que nas CIM com dotação orçamental do PART inferior a 500 mil encontram-se regiões com áreas geográficas extensas (cinco possui mais de 5 mil km²), e onde o envelhecimento da população e o padrão de povoamento introduz outras formas de complexidade para a gestão e sustentabilidade dos transportes coletivos. Se o PART tem um efeito muito benéfico na redução tarifária e no incentivo a utilização do transporte público nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa, é essencial garantir recursos suficientes para potenciar o efeito deste tipo de medidas nas diferentes CIM reforçando a sua efetiva capacidade de promoção da coesão social e territorial.

²⁷ Figueira de Sousa, João, Hélder Ferreira, e André Fernandes. “Transportes Coletivos em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: Abordagens e Soluções”, in *Atas do XV Congresso da APDR*, APDR, 2570. Cabo Verde: APDR, 2009.

²⁸ *Ibidem*, p 2577

Considerações finais

As despesas com transportes assumem um peso significativo no orçamento das famílias que residem em Portugal. A ausência de uma rede de serviço de transporte coletivo considerada como uma alternativa viável à utilização do veículo pessoal, leva a uma sobrecarga deste tipo de despesas. Dentro da União Europeia Portugal encontra-se entre os países com maior peso da despesa com transporte na média global das despesas das famílias, sendo o segundo país com maior peso dos transportes pessoais. A existência de um programa público que incentive a redução tarifária e promova uma expansão da cobertura dos transportes públicos é essencial para uma mobilidade da população com menores custos sociais, financeiros e ambientais.

A aplicação do PART nas áreas metropolitanas permitirá uma redução significativa dos custos com os transportes públicos para a população móvel, com especial impacto nas famílias mais numerosas e que residem em locais mais distantes dos centros urbanos e/ou locais de trabalho. Com um forte aumento dos valores das rendas para habitação nestas duas áreas metropolitanas, a contenção dos custos com transporte público será essencial para não esmagar ainda mais o orçamento das famílias e aumentar os processos de exclusão territorial. No caso das famílias económica e socialmente mais vulneráveis a mobilidade a custos acessíveis é ainda mais imprescindível nos seus processos de inclusão e de prevenção de um (ainda) maior isolamento social. Como tal, é importante os descontos do tarifário social previsto no PART nestas duas áreas metropolitanas, sendo, no entanto, importante sublinhar que em alguns casos, mesmo com os referidos descontos, o peso dos transportes no orçamento destas famílias mais vulneráveis mantém-se mais elevado que num agregado com o rendimento mediano.

Se nas áreas metropolitanas a dotação orçamental do PART permite garantir uma redução tarifária benéfica para as famílias residentes neste território, é essencial que haja uma aplicação desta medida no restante território nacional com dotação orçamental suficiente para garantir o reforço da coesão social, reduzir o isolamento social, sobretudo de uma população envelhecida, e contrariar processos de despovoamento das zonas do interior.

Referências bibliográficas

Carpinteiro, A. S. "Transportes Públicos em Áreas Rurais – Perspectivas e Estudos-Caso" , in Actas do VI Congresso da Geografia Portuguesa, APDR, 7. Lisboa: APDR, 2007. Consultado a 23.04.2019 em [http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_VI_Congresso_APG/actas/fich/115-Ana_Carpinteiro - Transportes p%fablicos em %e1reas rurais.pdf](http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_VI_Congresso_APG/actas/fich/115-Ana_Carpinteiro_-_Transportes_p%C3%BAblicos_em_%E1reas_rurais.pdf)

Figueira de Sousa, João, Hélder Ferreira, e André Fernandes. “Transportes Coletivos em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana: Abordagens e Soluções” , in Atas do XV Congresso da APDR, APDR, 2570. Cabo Verde: APDR, 2009. Consultado a 23.04.2019 em [https://www.academia.edu/10035082/Transportes Coletivos em Espaço Rural e Áreas de Baixa Densidade Urbana Abordagens e Soluções](https://www.academia.edu/10035082/Transportes_Coletivos_em_Espaço_Rural_e_Áreas_de_Baixa_Densidade_Urbana_Abordagens_e_Soluções)

Transportes Intermodais do Porto, *Novembro 2018 Informação Intermodal Andante*. Porto: TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E, s.d. Consultado a 29.03.2019 em <https://www.linhandante.com/uploadFiles/InfMensal/201811Novembro.pdf>

Transporte Intermodais do Porto, *Relatório e Contas 2017*. Porto: TIP - Transportes Intermodais do Porto, A.C.E, s.d. Consultado a 29.03.2019 em https://www.linhandante.com/uploadFiles/RC_TIP_2017-20180326.pdf

Legislação

Despacho nº 1234-A/2019 de 4 de fevereiro. Diário da República Nº 24 – 2ª Série. Lisboa: Finanças e Ambiente e Transição Energética

Outras fontes:

Área Metropolitana de Lisboa, “Perguntas frequentes” . Consultado a 29.03.2019 em: <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5C8FAE876D992&cMILL=3&mIID=SUS5C8BA3507A101&mIN=perguntas%20frequent&mILA=&cMILID1=SUS5787A25518AED&mIID1=3&mIN1=Mobilidade%20e%20transportes&cMILID2=SUS5C7431770397C&mIID2=SUS5C743115D5991&mIN2=novos%20passes&cMILID3=SUS5C8FAE876D992&mIID3=SUS5C8BA3507A101&mIN3=perguntas%20frequent&>

Área Metropolitana de Lisboa, “Sobre os novos passes” . Consultado a 29.03.2019 em: <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5C743299BA9B1&cMILL=3&mIID=SUS5C743261A63E4&mIN=sobre&mILA=&cMILID1=SUS5787A25518AED&mIID1=3&mIN1=Mobilidade%20e%20transportes&cMILID2=SUS5C7431770397C&mIID2=SUS5C743115D5991&mIN2=novos%20passes&cMILID3=SUS5C743299BA9B1&mIID3=SUS5C743261A63E4&mIN3=sobre>

Área Metropolitana do Porto, “Aprovado Modelo de Passe Único da Área Metropolitana do Porto” . Consultado a 29.03.2019 em http://portal.amp.pt/pt/noticia/472#FOCO_3

Área Metropolitana do Porto, "Aprovado novo zonamento Andante para a Área Metropolitana do Porto" . Consultado a 29.03.2019 em http://portal.amp.pt/pt/noticia/474#FOCO_3

Área Metropolitana do Porto, "Passe único" . Consultado a 29.03.2019 em http://portal.amp.pt/pt/noticia/475#FOCO_3

Área Metropolitana do Porto, "Tarifário" . Consultado a 29.03.2019 em <https://tarifarios.amp.pt/>

Câmara Municipal do Porto "Rui Moreira diz que "os pais do passe único são o Governo e os autarcas das duas áreas metropolitanas". Consultado a 29.03.2019 em <http://www.porto.pt/noticias/rui-moreira-diz-que-os-pais-do-passe-unico-sao-o-governo-e-os-autarcas-das-duas-areas-metropolitanas>

CARRIS, "Tarifário" . Consultado a 29.03.2019 em: <http://www.carris.pt/pt/tarifario/>

Coentrão, Abel, "Passe de 30 euros permitirá deslocações entre municípios vizinhos no Grande Porto" , Público, 22 de fevereiro, 2019. Consultado a 29.03.2019 em <https://www.publico.pt/2019/02/22/local/noticia/passe-30-euros-permitira-deslocacoes-municipios-contiguos-porto-1863038>

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, "Títulos de Transporte" . Consultado a 29.03.2019 em <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Tarifas/TitulosTransporte/Paginas/TitulosTransporte.aspx>

Jornal de Notícias, "O que muda nos transportes com o passe único na área metropolitana do Porto" , Jornal de Notícias, 21 de março, 2019. Consultado a 29.03.2019 em <https://www.jn.pt/local/noticias/porto/porto/interior/o-que-muda-nos-transportes-com-o-passe-unico-na-area-metropolitana-de-porto-10707362.html>

Linha Andante, "Intermodal" . Consultado a 29.03.2019 em <https://www.linhandante.com/tarifario-andante.asp> .

Linha Andante, "Linhas e operadores" . Consultado a 29.03.2019 em <https://www.linhandante.com/linhas.asp>

STCP, "Tarifário" . Consultado a 29.03.2019 em [https://www.stcp.pt/fotos/editor2/Tarifas%20tarifario versao final out2017 af.pdf](https://www.stcp.pt/fotos/editor2/Tarifas%20tarifario%20versao%20final%20out2017%20af.pdf)