

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



MOBILIDADE EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE

Análise Estatística

Outubro 2023



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



MOBILIDADE EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE
Análise Estatística

Outubro de 2023

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes | <https://www.amt-autoridade.pt>
✉ geral@amt-autoridade.pt

Índice

1.	Introdução	4
2.	Identificação dos Territórios de Baixa Densidade.....	5
3.	Caracterização da População	7
4.	Deslocações Pendulares.....	11
5.	Redes Nacionais Ferroviária e de Autoestradas	13
6.	Taxa de Motorização	16
7.	Serviço Público de Transporte de Passageiros (SPTP)	17
7.1.	Transporte Regular	17
7.2.	Transporte Flexível.....	20
7.3.	Transporte Expresso.....	21
8.	Transporte em Táxi.....	22
9.	Transporte em TVDE.....	23
10.	Anexo – Lista dos territórios de baixa densidade	24

1. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), ao abrigo dos seus Estatutos e considerando as suas atribuições, competências e poderes no âmbito do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, enquanto entidade reguladora independente, tem como objetivos estratégicos contribuir para a conceção e implementação de políticas públicas de mobilidade sustentável e promover uma literacia da mobilidade.

Tais objetivos concretizam-se, designadamente, através da divulgação de estudos e análises estatísticas que promovam o conhecimento de matérias da mobilidade por parte de especialistas e dos cidadãos, contribuindo para um debate informado e baseado em evidências.

Ademais, através da investigação sobre os diversos mercados dos transportes e a monitorização da atividade nesses mercados, contribui para a definição e formulação de políticas públicas que promovam a mobilidade inclusiva, sustentável e inteligente, designadamente, nos territórios de baixa densidade, que enfrentam desafios de mobilidade muito díspares dos territórios de maior densidade populacional.

No plano internacional, a mobilidade é atualmente influenciada pelas metas da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável, adotada pelos Estados-Membros das Nações Unidas em 2015. Destacam-se, em particular, o Objetivo 10, que pretende *“garantir a igualdade de oportunidades e reduzir as desigualdades de resultados”*, e o Objetivo 11, que visa *“proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos”*.

No plano da União Europeia, o Pacto Ecológico Europeu, que estabelece uma meta de redução de 90% das emissões de Gases com Efeito de Estufa (GEE) dos transportes até 2050 e a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente da Comissão Europeia, que preconiza um sistema europeu de transportes sustentável, inteligente, flexível e

adaptável, definem um modelo de mobilidade que impulse as transições ecológica e digital e que promova a coesão, reduza as disparidades regionais e melhore a conectividade e o acesso ao mercado interno por parte de todas as regiões.

A nível nacional, o modelo territorial do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT) pressupõe um desenvolvimento territorial mais equilibrado que promova a competitividade e a coesão dos territórios e que combata o isolamento das regiões mais marginais e isoladas, sobretudo localizadas nos territórios menos densos e transfronteiriços.

A análise estatística constante do presente documento foca-se nos anos de 2021 e 2022. Na sua elaboração, para além da informação recolhida pela AMT, foram utilizadas informações do Instituto Nacional de Estatística (INE), principalmente, dos Censos de 2021, dados do Instituto da Mobilidade e Transportes (IMT), bem como dados sobre os n.º de veículos, provenientes da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF).

Decorrente da natureza dos dados disponíveis, a análise foi efetuada ao nível dos municípios, privilegiando a comparação de indicadores entre os municípios que constituem territórios de baixa densidade e os restantes municípios de Portugal Continental, bem como os que constituem as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto. Nesse contexto, o estudo começa com a identificação dos territórios de baixa densidade seguindo-se uma análise demográfica, onde é caracterizada a população em termos de distribuição, densidade e envelhecimento. O estudo prossegue com a abordagem de várias temáticas: (i) movimentos pendulares, (ii) cobertura das Redes Nacionais Ferroviária (RFN) e de Autoestradas (RNA), (iii) taxa de motorização, (iv) cobertura e oferta de serviço público de transporte de passageiros (SPTP) – regular, flexível e expresso – (v) transporte em táxi e (vi) transporte em TVDE.

2. Identificação dos Territórios de Baixa Densidade

Uma característica marcante do território continental português reside na distribuição heterogénea da sua população, evidenciada por uma maior densidade populacional ao longo do litoral em contraste com uma menor concentração no interior. A par desta realidade, os territórios do interior são servidos por infraestruturas e serviços em grau significativamente menor do que os do litoral, o que coloca desafios de mobilidade distintos dos territórios de maior densidade.

No presente documento coloca-se o foco na realidade dos transportes nos designados *territórios de baixa densidade*. Esta classificação territorial foi aprovada pela Comissão Interministerial de Coordenação do Acordo de Parceria (CIC Portugal 2020), resultante de uma abordagem multicritério, onde foram considerados:

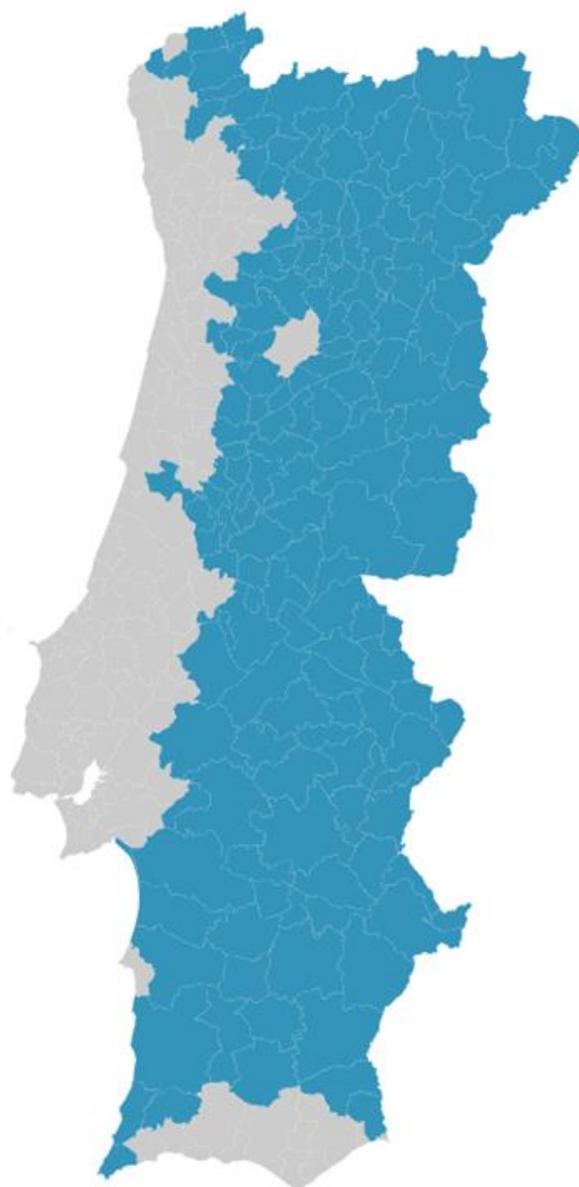
- (i) A densidade populacional;
- (ii) A demografia;
- (iii) O povoamento;
- (iv) As características físicas do território;
- (v) As características socioeconómicas;
- (vi) As acessibilidades.

Neste âmbito, a classificação¹ de *território de baixa densidade* foi atribuída a 165 municípios bem como a determinadas freguesias (74) e outros 21 municípios não classificados como de baixa densidade, cuja lista constitui se encontra em anexo. A Figura 1 ilustra a distribuição geográfica dos municípios de baixa densidade, evidenciando-se a atribuição generalizada dessa classificação aos municípios do interior (com a exceção de Viseu), em oposição aos municípios do litoral (com a exceção do Litoral Alentejano e da costa ocidental do Algarve).

As análises que se seguem referem-se a Portugal Continental e têm como base os anos de 2021 e 2022, tomando-se como nível de granularidade os municípios. Neste âmbito, os 21 municípios

referidos acima (dos quais apenas algumas freguesias foram classificadas como de baixa densidade) não serão contabilizados como sendo territórios de baixa densidade.

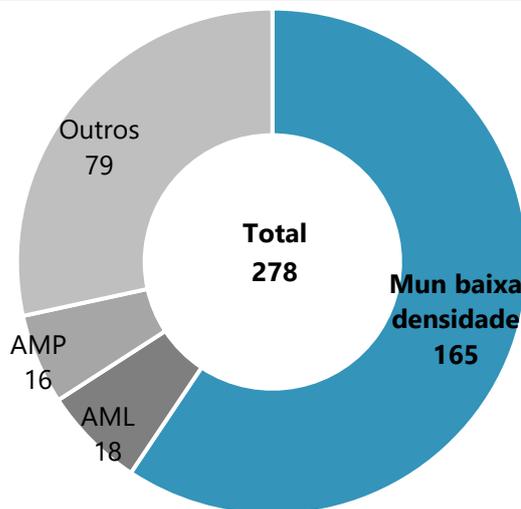
Figura 1 – Municípios classificados como de baixa densidade (a azul). Não inclui as 74 freguesias de baixa densidade em municípios que não são de baixa densidade. (Fonte: CIC Portugal 2020)



¹ A lista mais recente dos territórios abrangidos pela classificação é a que consta do Anexo à Deliberação n.º 20/2018 da CIC 2020 – Retificação da lista de classificação de territórios de baixa densidade para aplicação de medidas de diferenciação positiva dos territórios.

Na Figura 2 quantifica-se a distribuição dos 278 municípios de Portugal Continental relativamente à classificação como territórios de baixa densidade, a qual é aplicável a 165 municípios (59% do total dos municípios). Ressalta-se que nas NUTS III da Área Metropolitana de Lisboa (18 municípios) e do OESTE (12) nenhum dos municípios está classificado como territórios de baixa densidade. Na Área Metropolitana do Porto (17 municípios) e na Região de Aveiro (11) apenas um município não é de baixa densidade. Em sentido contrário, em 8 das NUTS III todos os municípios estão classificados como territórios de baixa densidade: Alentejo Central (14), Alto Alentejo (15), Alto Tâmega (6), Baixo Alentejo (13), Beira Baixa (6), Beiras e Serra da Estrela (15), Douro (19) e Terras de Trás-os-Montes (9). Em Viseu Dão Lafões (13) e Alto Alentejo (15) apenas um dos municípios não é território de baixa densidade.

Figura 2 – Número de municípios, quanto à classificação como territórios de baixa densidade. (Fonte: CIC Portugal 2020)



3. Caracterização da População

Relativamente à densidade populacional – o primeiro critério subjacente à classificação destes territórios, e que lhe dá o nome – a Figura 3 destaca a bem conhecida desigualdade na distribuição da população no território nacional, evidenciando a grande concentração nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto (AML e AMP), em profundo contraste com as baixas densidades dos municípios situados fora destas, em particular no interior. Refira-se que o município com maior densidade populacional é a Amadora (7 210,0 Hab/km²), enquanto o de menor densidade é Alcútem (4,4 hab/km²).

A Figura 4 e a Figura 5 permitem avaliar o peso dos municípios de baixa densidade em termos da população residente e da área de Portugal Continental. Os dois gráficos evidenciam um aspeto muito relevante da realidade territorial, nomeadamente o facto de os municípios de baixa densidade representarem apenas 19% da população residente, enquanto correspondem a 75% da área total de Portugal Continental. Assinala-se ainda que a população total destes municípios é significativamente inferior à da AML (19% contra 29%), sendo apenas ligeiramente superior à da AMP (19% contra 18%).

Os gráficos da Figura 6 permitem densificar a análise da discrepância entre municípios, através da comparação dos valores médios de população residente (Figura 6(a)), área (Figura 6(b)) e densidade populacional (Figura 6(c)). Denota-se, em primeiro lugar, que o valor da população média dos municípios de baixa densidade (11 478 habitantes), contrasta com os valores, manifestamente mais elevados, correspondentes às Áreas Metropolitanas (159 456 e 108 514 habitantes, na AML e AMP, respetivamente) e também aos restantes municípios (42 477 habitantes). Relativamente à área média, verifica-se que nos municípios de baixa densidade (403 km²) a área é significativamente superior à dos municípios das áreas metropolitanas (168 km² e 128 km², em

Lisboa e Porto, respetivamente), bem como dos restantes municípios (223 km²).

Figura 3 – Distribuição da densidade populacional nos municípios de Portugal Continental. (Fonte: Censos 2021 Resultados Definitivos – Portugal, INE)

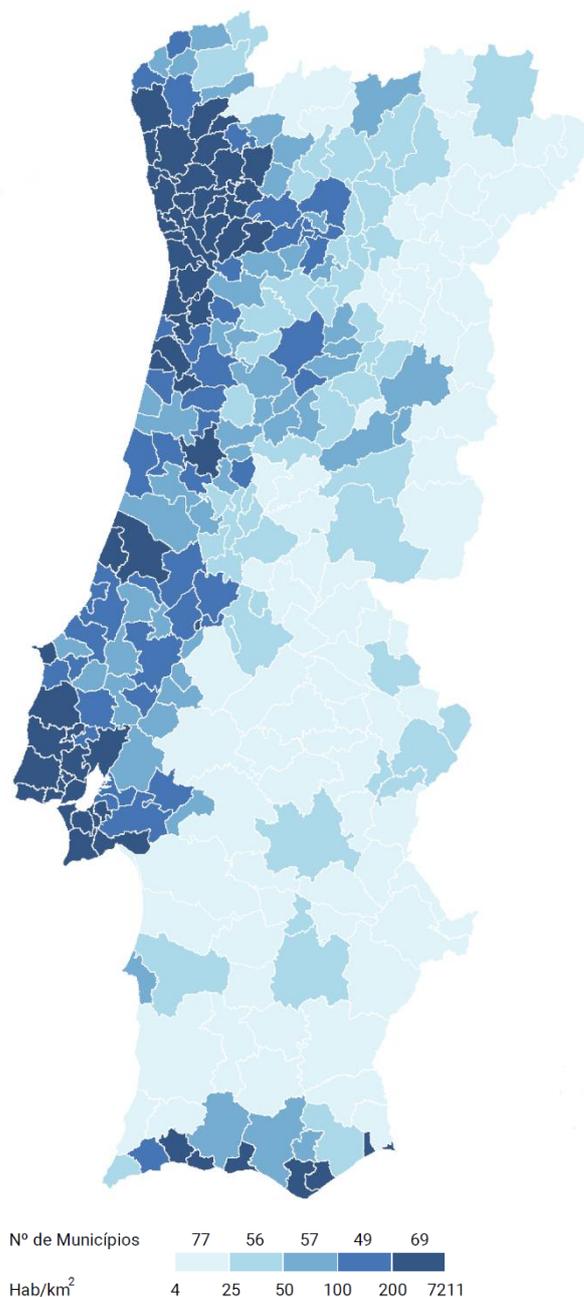


Figura 4 – Distribuição da população residente em Portugal Continental pelos municípios (Fonte: INE - Censos 2021)

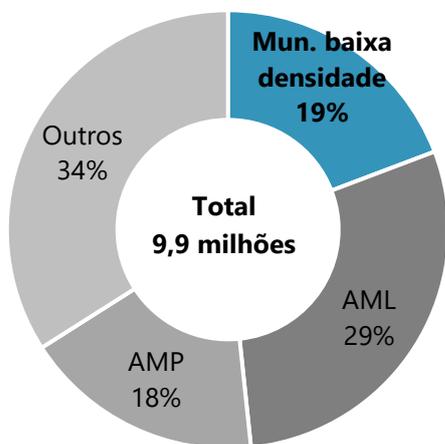
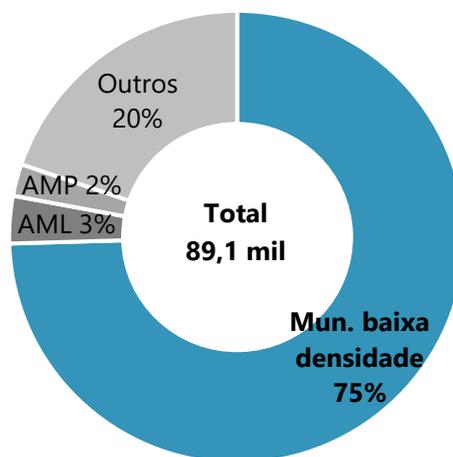


Figura 5 – Distribuição área (km²) de Portugal Continental pelos municípios (Fonte: INE - Censos 2021)



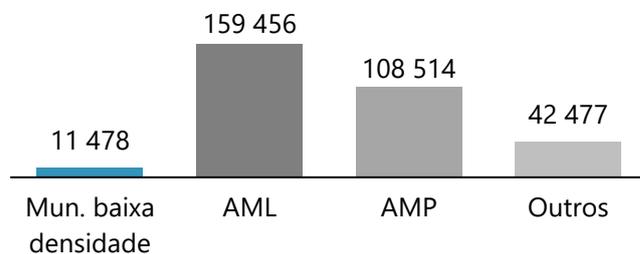
Tratando-se do numerador e denominador da sua fórmula de cálculo, estes valores traduzem-se numa discrepância ainda mais significativa em termos da densidade populacional média (Figura 6(c)): os municípios de baixa densidade apresentam uma densidade de 29 hab/Km², enquanto este valor é 32 vezes superior na AML, 29 na AMP e a 11 vezes nos restantes municípios. Refira-se ainda que a média nacional, para todos os municípios do continente, é de 111 hab/Km².

Na Figura 7 apresentam-se as pirâmides etárias dos municípios de baixa densidade e na Figura 8 dos restantes. Evidencia-se que a população nos municípios de baixa densidade é mais envelhecida do que nos restantes, na medida em que:

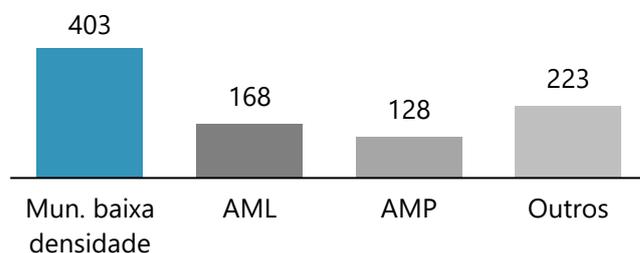
- A população com idade inferior a 30 anos corresponde a 24% nos municípios de baixa densidade, ascendendo a 29% nos restantes;
- A população com idade superior ou igual a 70 anos corresponde a 23% nos municípios de baixa densidade, reduzindo-se para 16% nos restantes;
- A idade média da população é de 49 anos nos municípios de baixa densidade, sendo de 45 anos nos restantes.

Figura 6 – Caracterização dos municípios em termos médios, quanto a (a) população residente, (b) área e (c) densidade populacional (Fonte: INE - Censos 2021)

a) População média (hab/município)



b) Área média (km²/município)



c) Densidade populacional média (hab/km²)

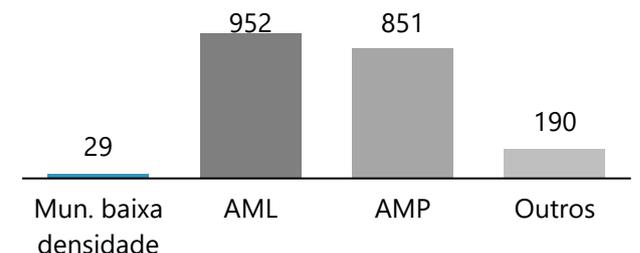


Figura 7 – Pirâmide etária nos municípios de baixa densidade (Fonte: INE - Censos 2021)

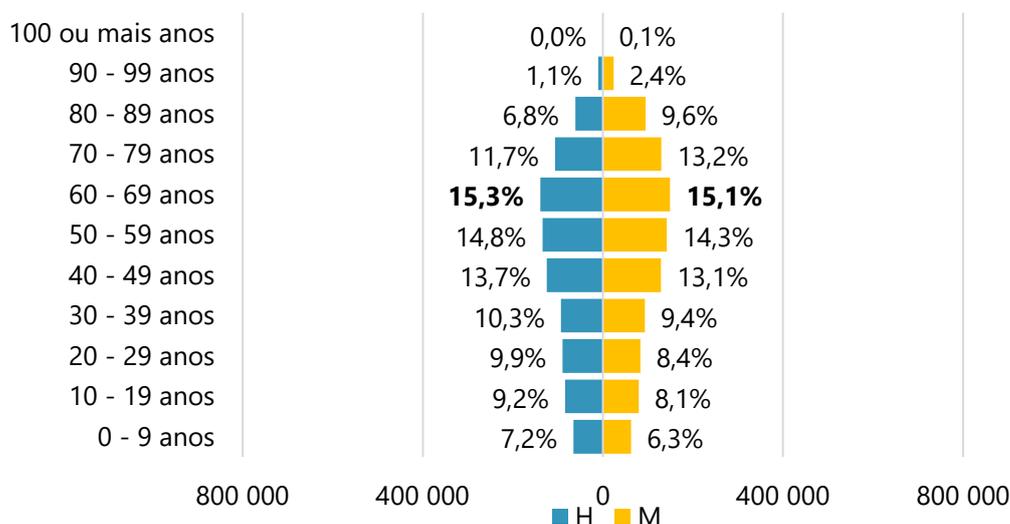
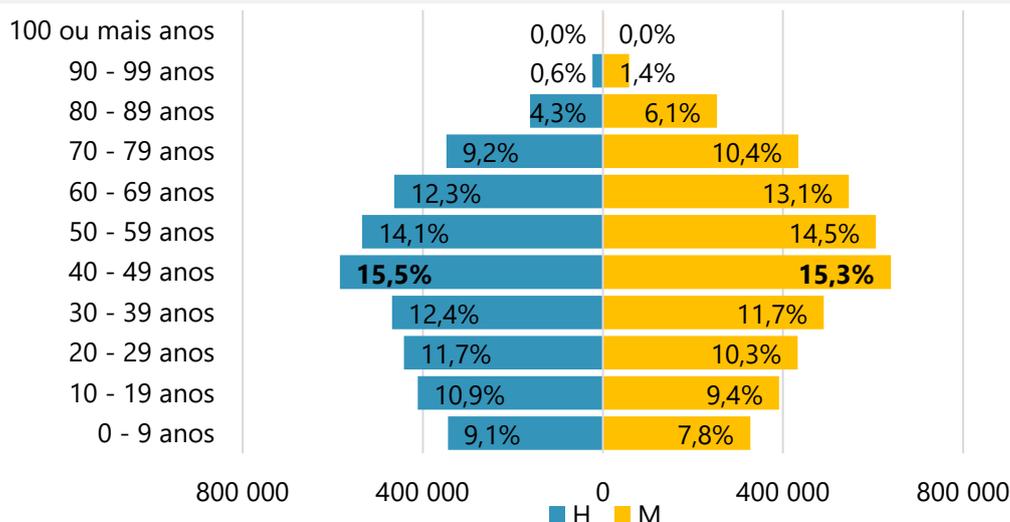


Figura 8 – Pirâmide etária nos restantes municípios (Fonte: INE - Censos 2021)



Das pirâmides etárias ressalta ainda que uma das características distintivas da demografia nacional é o elevado envelhecimento da população. Na Figura 9 representa-se geograficamente a evolução do índice de envelhecimento, i.e., o quociente (x100) entre (i) o n.º de pessoas com idade ≥ 65 anos e (ii) o n.º de pessoas com idade ≤ 14 anos. O mapa evidencia que os municípios com a população mais envelhecida tendem a concentrar-se no interior (designadamente, no interior nordeste), verificando-se assim uma correlação geográfica entre os territórios de baixa densidade e o

envelhecimento da população. A afirmação anterior é ainda ilustrada pela Figura 10 que evidencia que, em 2021, o valor do índice de envelhecimento nos municípios de baixa densidade, 278 habitantes com 65 ou mais anos por cada 100 habitantes com idades entre os 0 e os 14 anos, era 67% superior ao verificado nos restantes municípios e 51% superior relativamente ao total nacional. Ademais, no espaço de uma década (2011-2021) verificou-se um aumento de 39% no valor do índice de envelhecimento dos municípios de baixa

densidade, a par com o aumento de 44% verificado nos restantes municípios.

Figura 9 – Índice de envelhecimento por município
(Fonte: Censos 2021 Resultados Definitivos – Portugal, INE)

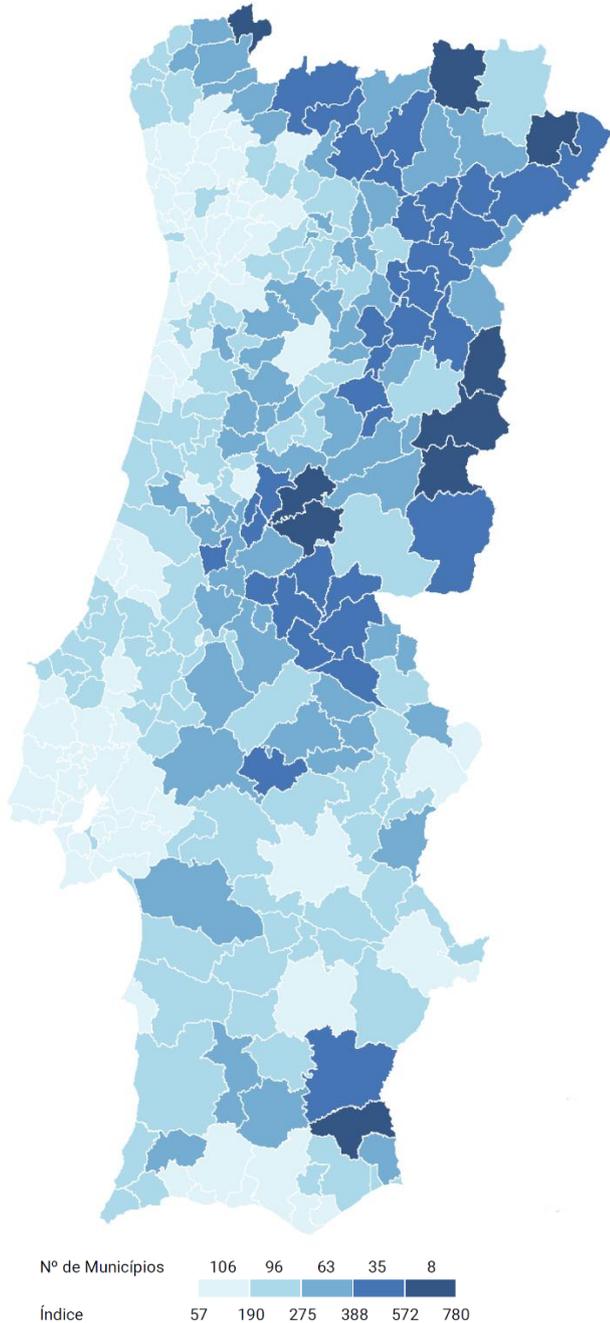
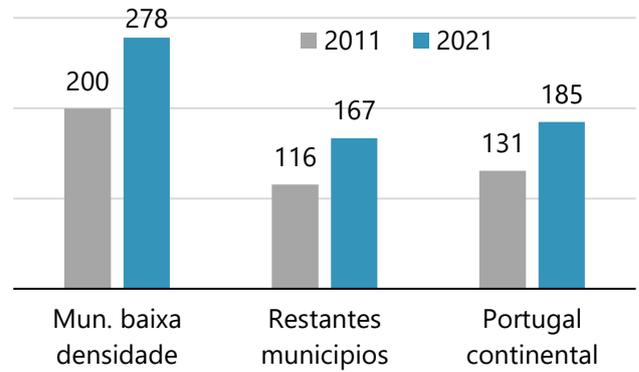


Figura 10 – Índice de envelhecimento, em 2011 e 2021, por tipo de município (Fonte: INE - Censos 2021)



4. Deslocações Pendulares

Os dados sobre as deslocações pendulares (casa-trabalho e casa-escola) permitem caracterizar as necessidades de transporte, bem como os principais fluxos e padrões de mobilidade. Na Figura 11 apresentam-se as movimentações pendulares nos municípios, através do valor médio da percentagem da população que entra e sai do conselho, ou seja:

- Percentagem da população que entra – calculada pelo rácio entre a população residente que trabalha ou estuda na unidade territorial residindo noutra unidade territorial e população residente na unidade territorial, vezes 100;
- Percentagem da população que sai – calculada pelo rácio entre a população residente que trabalha ou estuda noutra unidade territorial e a população residente na unidade territorial, vezes 100

Observa-se que a percentagem da população que entra e sai do respetivo concelho, em movimentos pendulares, é significativamente menor nos municípios de baixa densidade, correspondendo a 10,6% (entradas) e 13,4% (saídas), contra uma média nacional de 19,2% (entradas e saídas) – o facto de a percentagem de saídas ser superior á de entradas indicia o facto de haver muitos movimentos de saída para concelhos vizinhos que não são de baixa densidade.

A Figura 12 exhibe a duração, em minutos, dos movimentos pendulares, por transporte individual e coletivo. Verifica-se que nos municípios de baixa densidade as mesmas são (i) ligeiramente mais curtas do que nas áreas metropolitanas para o transporte individual e (ii) mais curtas do que em todos os outros municípios para o transporte coletivo (29 min contra 44 min, 37 min e 32 min, na AML, AMP e restantes municípios, respetivamente). Em síntese, as movimentações pendulares nos municípios de baixa densidade são mais rápidas e envolvem uma percentagem menor de entradas e saídas no respetivo concelho.

Figura 11 – População que entra e sai nos concelhos para trabalhar ou estudar (movimentos pendulares) em percentagem da população residente nesses concelhos (Fonte: INE - Censos 2021)

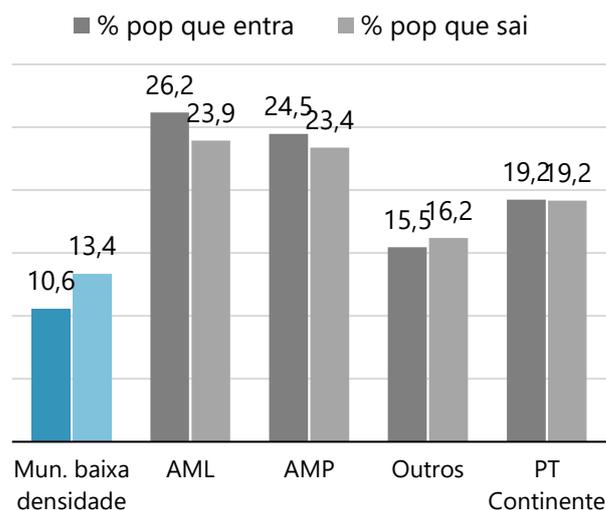
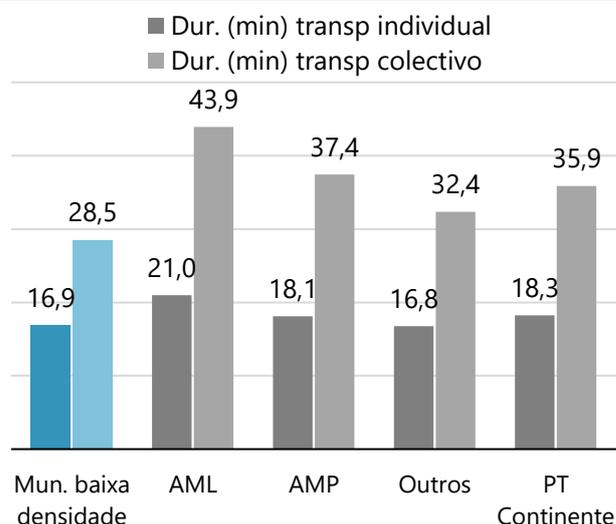


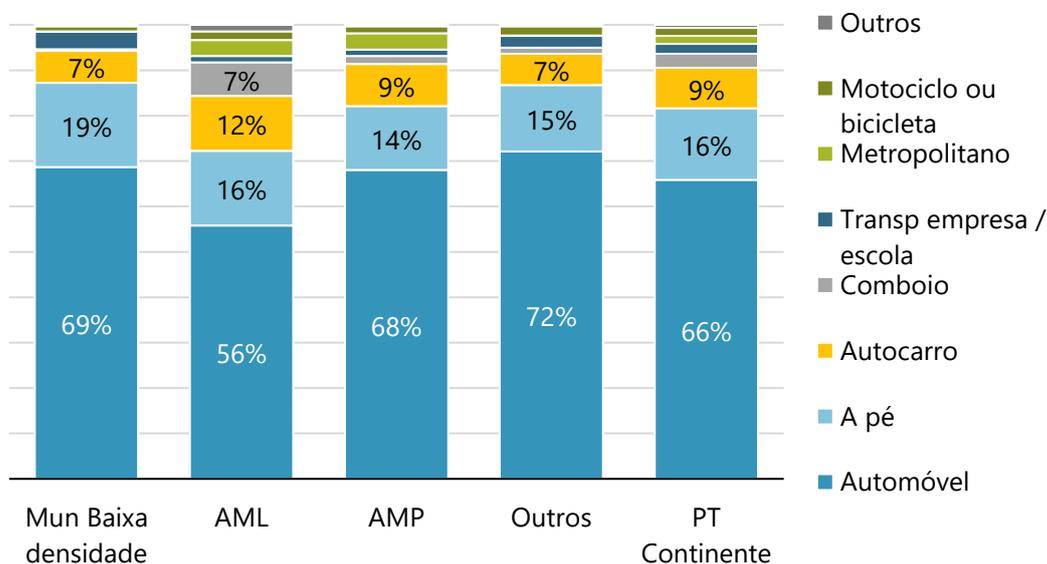
Figura 12 – Duração (minutos) dos movimentos pendulares (Fonte: INE - Censos 2021)



A Figura 13 permite caracterizar as movimentações pendulares referidas anteriormente por modo de transporte utilizado. Verifica-se, em primeiro lugar, que em todas as regiões consideradas predomina o uso do automóvel, seguido das deslocações a pé e do uso do autocarro. Por outro lado, os municípios de baixa densidade apresentam níveis relativos de utilização do automóvel (69%) e do autocarro (7%)

similares aos do resto do país – com exceção da AML – embora apresentem a maior percentagem de deslocações a pé (19%). Refira-se ainda que, neste âmbito, a AML distingue-se do resto do país, onde a disponibilidade e elevada utilização dos modos ferroviário, metro e fluvial parecem conduzir a um nível relativo de utilização do automóvel menor do que o verificado no resto do país.

Figura 13 – Proporção das movimentações pendulares, por modo de transporte (Fonte: INE - Censos 2021)



5. Redes Nacionais Ferroviária e de Autoestradas

Na presente secção avalia-se o nível de cobertura dos municípios de baixa densidade pela (i) Rede Ferroviária Nacional (RFN) em termos de serviços de transporte ferroviário de passageiros, e (ii) da Rede Nacional de Autoestradas (RNA).

Considerou-se que um determinado município é servido pela RFN se existe no seu território pelo menos uma estação ferroviária que seja atualmente servida por transporte ferroviário de passageiros. Por outro lado, considera-se que um município é servido pela RNA se no seu território existir pelo menos um nó de ligação a uma autoestrada. Assim, um município cujo território seja apenas atravessado por uma via (ferroviária ou autoestrada), sem existir um ponto de acesso (estação ou nó de ligação), não é considerado como sendo servido por essa via de comunicação.

A Figura 14 ilustra a distribuição geográfica dos municípios servidos pela RFN, denotando-se a sua maior concentração ao longo da costa, havendo uma menor penetração nas regiões interiores leste e norte.

A Figura 15 permite quantificar a cobertura da RFN ao nível dos municípios, revelando o contraste entre municípios de baixa densidade (Figura 15(a)) e os restantes municípios (Figura 15(b)). De facto, enquanto apenas 30% dos municípios de baixa densidade são servidos por transporte ferroviário de passageiros, essa percentagem é de 68% nos restantes municípios. Trata-se, pois, de uma relação praticamente inversa, que evidencia a clara disparidade que existe entre a cobertura da ferrovia de passageiros nos municípios de baixa densidade e os restantes, em consonância com a distribuição da população.

Figura 14 – Municípios servidos por transporte ferroviário de passageiros, em 2022 (Fonte: IMT - STePP)

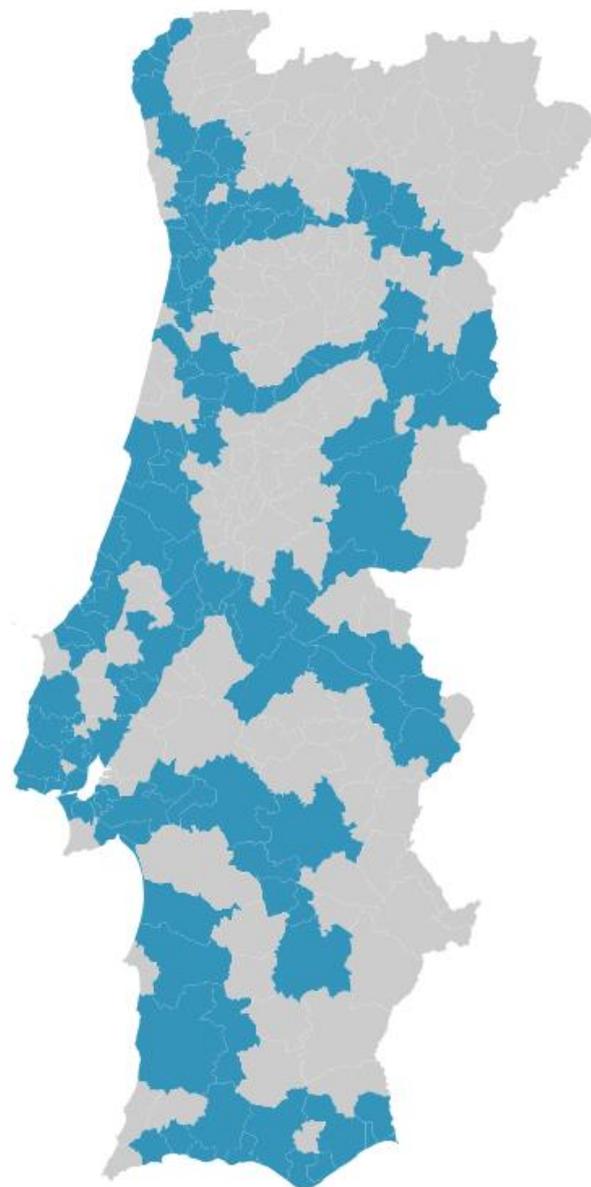


Figura 15 – Distribuição do n.º de municípios servidos pela Rede Nacional Ferroviária, com transporte ferroviário de passageiros, em 2022 (Fonte: IMT - STePP)

a) Municípios de baixa densidade



b) Restantes municípios

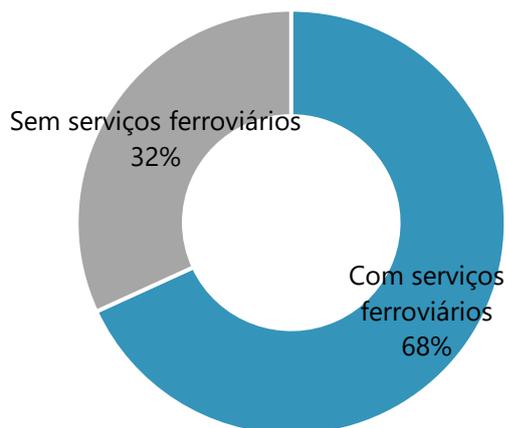
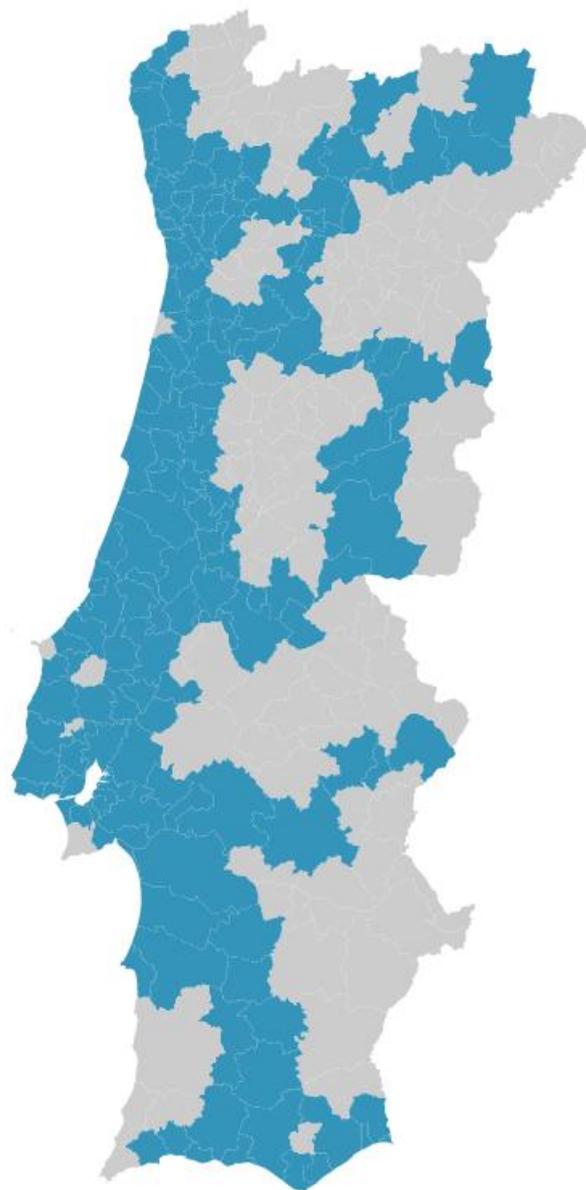


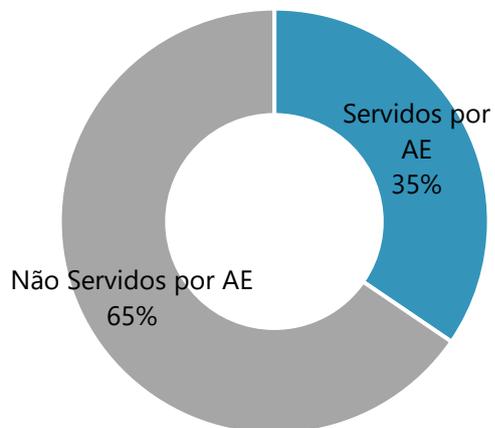
Figura 16 – Municípios servidos pela Rede Nacional de Autoestradas (RNA), em 2022 (Fonte: AMT)



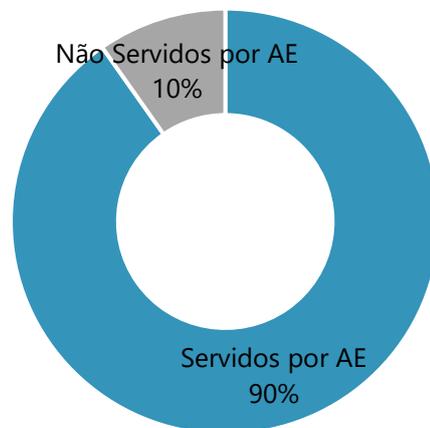
Na Figura 16 representa-se a distribuição geográfica dos municípios que são, ou não, servidos por autoestradas. Os municípios servidos concentram-se maioritariamente ao longo do Eixo Atlântico (materializado sobretudo pelo IP1 e o IC1), sendo o interior servido pontualmente pelas autoestradas que promovem as ligações a Espanha pelo interior (A4, A6, A24 e A25).

Figura 17 – Distribuição dos municípios servidos pela Rede Nacional de Autoestradas (RNA), em 2022 (Fonte: AMT)

a) Municípios de baixa densidade



b) Restantes municípios



A Figura 17 permite comparar a cobertura pela RNA dos municípios de baixa densidade e dos restantes municípios. Conclui-se, em primeiro lugar, que 35% dos municípios de baixa densidade são servidos por autoestradas – uma cobertura ligeiramente superior

à da ferrovia de passageiros (30%). No entanto, o contraste com os restantes municípios é, neste caso, muito mais vincado, na medida em que a cobertura é de 90% (68% na ferrovia).

6. Taxa de Motorização

A taxa de motorização, que traduz o número de veículos ligeiros por 1000 habitantes, proporciona um indicador quantitativo da prevalência do automóvel. Nesta secção foi calculada utilizando o n.º de veículos ligeiros.

A Figura 18 apresenta os valores da taxa de motorização para os vários tipos de concelho, em 2022 e a Figura 19 permite analisar e comparar a evolução temporal do número de veículos ligeiros e da população em Portugal. As figuras mostram, por um lado, a tendência crescente de aumento do número de veículos ligeiros, especialmente a partir de 2014 e que representa um aumento de 52% entre 2004 e 2022, mantendo-se estável a população. Por outro lado, conclui-se que a maior taxa de motorização se verifica nos municípios de baixa densidade – 730 veículos/1000 hab, face a

valores de cerca de 606 nas áreas metropolitanas e 708 nos restantes municípios.

Figura 18 – Número de veículos ligeiros, por 1000 habitantes, em 2021 (Fonte: INE, ASF e AMT)

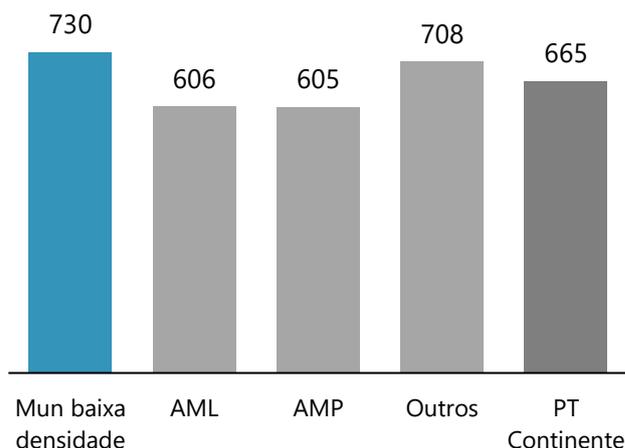
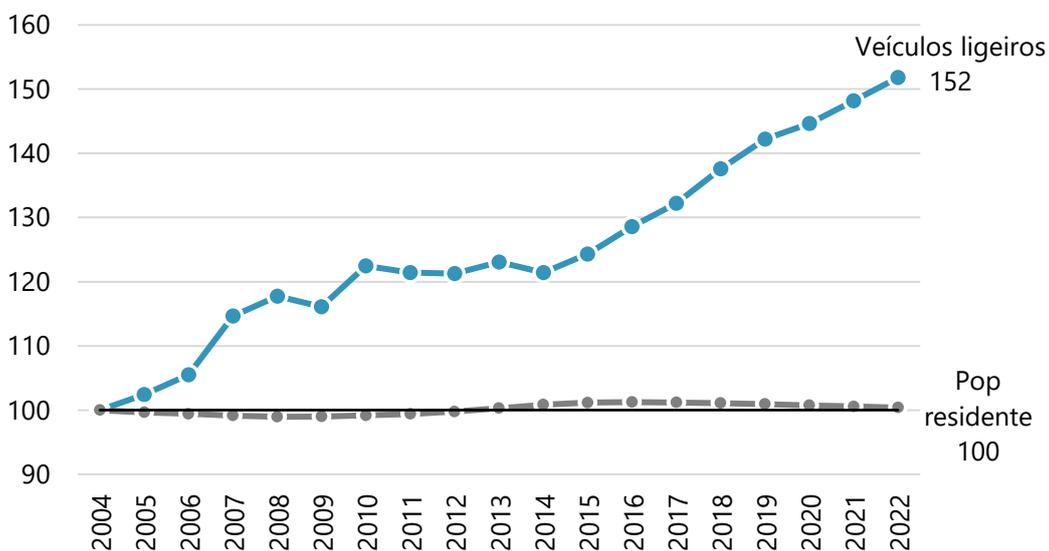


Figura 19 – Índice (2004=100) da evolução do nº de veículos ligeiros e da população em Portugal. (Fonte: INE e ASF)



7. Serviço Público de Transporte de Passageiros (SPTP)

O Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, estabelece que o planeamento e a coordenação por cada autoridade de transportes, deve:

- *“Ser articulado com o serviço público de transporte de passageiros existente ou planeado na respetiva área geográfica;*
- *Pressupor a articulação e otimização da exploração, visando a eficiência e eficácia do serviço público de transporte de passageiros no seu conjunto, independentemente da sua finalidade, natureza ou tipo de exploração, considerando, designadamente:*
 - *O serviço público de transporte de passageiros regular;*
 - *O serviço público de transporte de passageiros flexível;*
 - *O transporte em táxi;*
 - *Os serviços de transporte escolar²;*
 - *Outras soluções de mobilidade.”*

7.1. Transporte Regular

O valor médio da extensão da rede por área do município é de 2,5 km/km² nos municípios de baixa densidade, ascendendo a 11,1 km/km² nos restantes municípios (incluindo as Áreas Metropolitanas) (Figura 20(a)).

Em relação à oferta de transporte regular (Figura 20(b)), os valores médios são de 691 VKm/km² nos municípios de baixa densidade e de 11 667 VKm/km² nos restantes. Assim, conclui-se que nos municípios de baixa densidade os níveis de

Na presente análise, são tratadas as seguintes 3 modalidades para o serviço público de transporte de passageiros (SPTP):

- Transporte Regular: explorado segundo itinerários, frequências, horários e tarifas predeterminados;
- Transporte Flexível: explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço: itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo. Também conhecido como “transporte a pedido”;
- Transporte Expresso: realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares aos serviços regulares intermunicipais ou inter-regionais.

O presente capítulo é composto, em primeiro lugar, por uma secção onde se analisa a cobertura e oferta de SPTP regular ao nível dos municípios, dedicando-se as duas secções seguintes ao Transporte Flexível e Expresso, respetivamente.

cobertura geográfica (extensão da rede) e a oferta (VKm) de SPTP regular correspondem a 23% e a 6%, respetivamente, dos valores correspondentes aos restantes municípios.

A Figura 21 permite caracterizar a cobertura territorial dos serviços regulares existentes nos vários municípios em termos de cobertura geográfica, *i.e.*, a extensão da rede (km) por km². A Figura 22 apresenta a cobertura territorial em termos de oferta de serviços, medida em veículos-

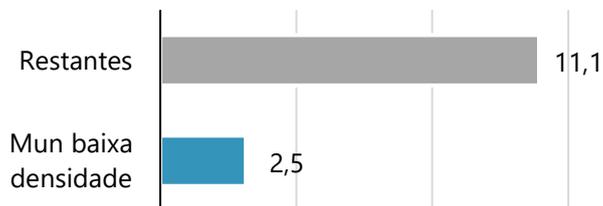
² Nos termos do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, o transporte escolar é contratado pelas autoridades de transportes, podendo assumir a forma de atribuição de títulos de transportes a alunos em serviços regulares ou de transporte flexível, ou através da contratação de serviços especiais dedicados, quanto não existam serviços regulares.



km produzidos por km². Os mapas evidenciam que em ambos os casos a oferta de SPTP é mais pronunciada nos municípios que não são de baixa densidade.

Figura 20 – Cobertura territorial, por km² de área, dos serviços públicos de transporte de passageiros rodoviário coletivo e regular, em 2022 (Fonte: INE, IMT)

a) Km de extensão da rede por km² de área



b) Veículos.km produzidos por km² de área

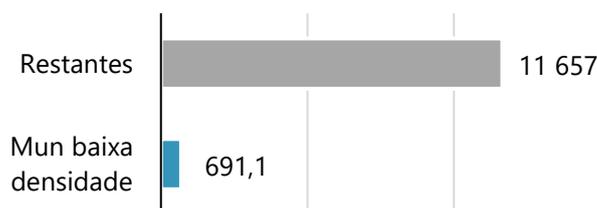


Figura 21 – Cobertura dos serviços existentes nos vários municípios, em termos de km de extensão da rede por km² de área, em 2022 (Fonte: INE, IMT)

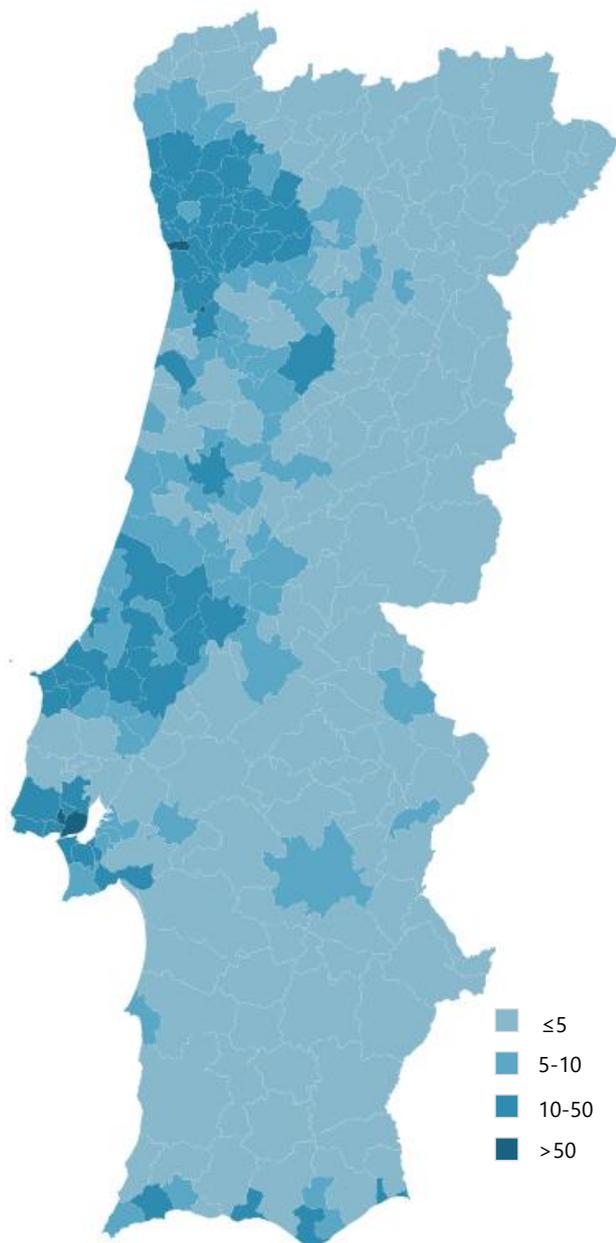
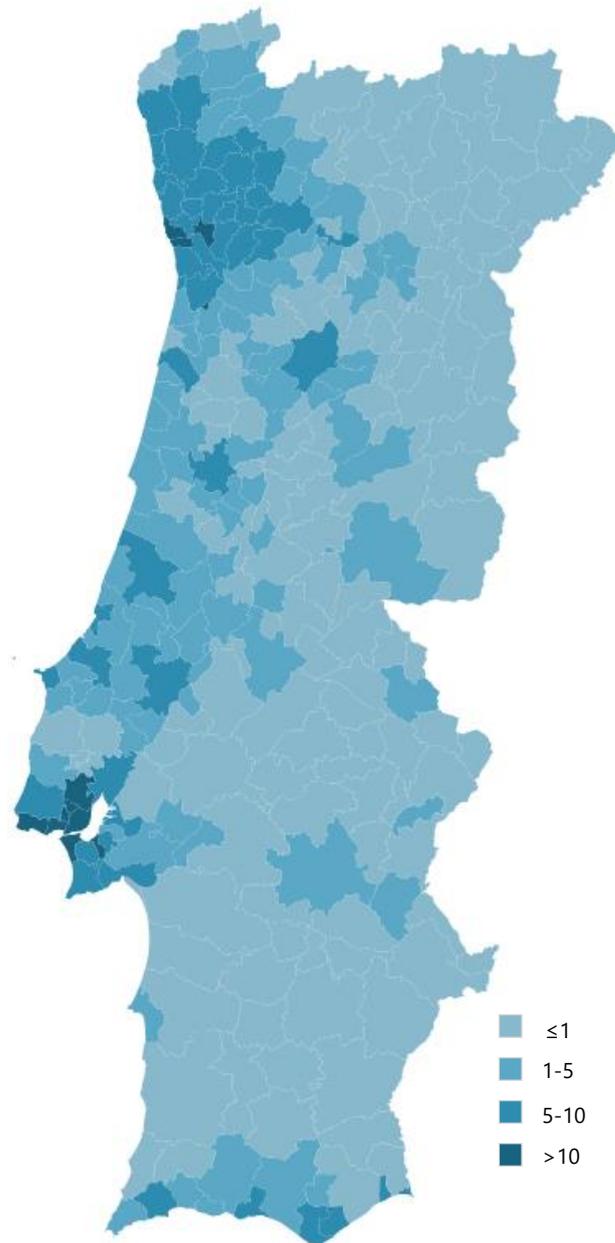


Figura 22 – Cobertura dos serviços existentes nos vários municípios, medida em veículos-km produzidos por km² de área, em 2022 (Fonte: INE, IMT)



7.2. Transporte Flexível

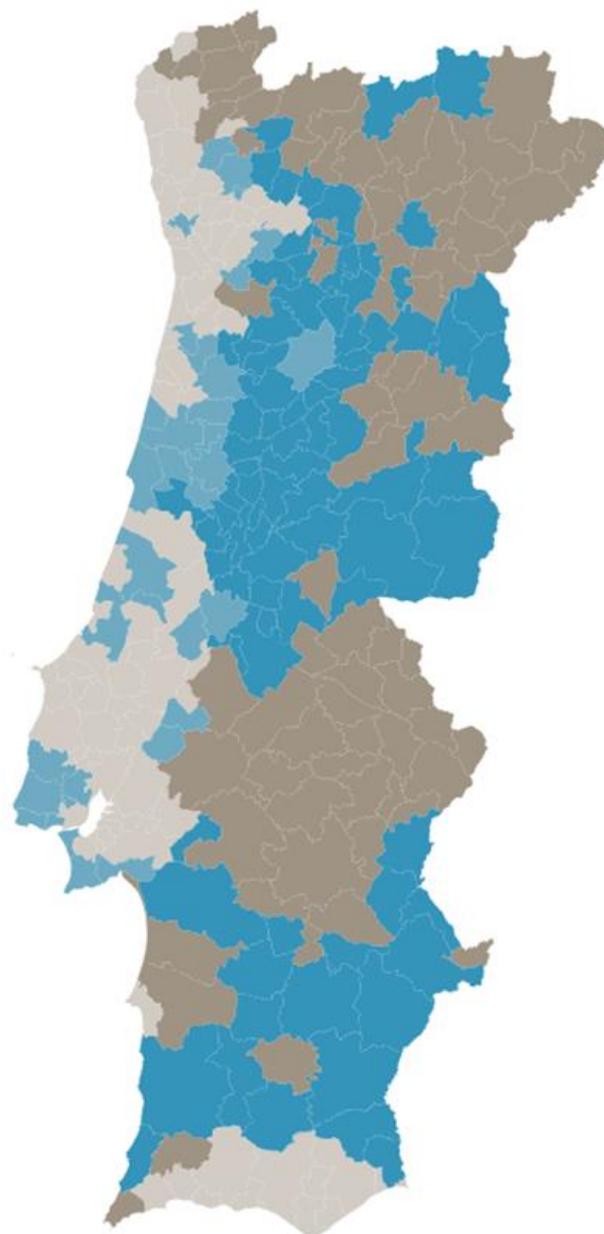
O transporte flexível ou a pedido³, "é o serviço público de transporte de passageiros explorado de forma adaptada às necessidades dos utilizadores, permitindo a flexibilidade de, pelo menos, uma das seguintes dimensões da prestação do serviço. Itinerários, horários, paragens e tipologia de veículo". Este serviço pode, assim, apresentar algumas das seguintes características:

- Percursos, horários e paragens flexíveis, conforme a procura, o pedido, a reserva, a localização e as necessidades;
- Serviços independentes e com preços especiais ou integrados com o transporte público tradicional;
- Utilização de veículos adaptados à procura e às necessidades, como minibus, táxis, táxi coletivo ou transporte escolar;
- Reserva de transporte por telefone ou por aplicações digitais.

Na Figura 23 representa-se geograficamente a disponibilidade de transporte flexível⁴ nos municípios de Portugal Continental, distinguindo-se ainda os municípios de baixa densidade e os restantes municípios. A Figura 24 quantifica o número de municípios e as respetivas percentagens dentro de cada uma das 4 situações.

O mapa revela que a maior parte dos serviços de transporte flexíveis se concentram, essencialmente, nas regiões das Beiras e do Baixo Alentejo, bem como em alguns concelhos dos arredores de Lisboa. Conclui-se ainda que no total há 121 municípios (44%) servidos por transporte flexível, dos quais 87 (31% do total e 72% dos que têm transporte flexível) são de baixa densidade.

Figura 23 – Municípios com serviço público de transporte de passageiros flexível, em 2022 (Fonte: Autoridades de transporte, AMT)



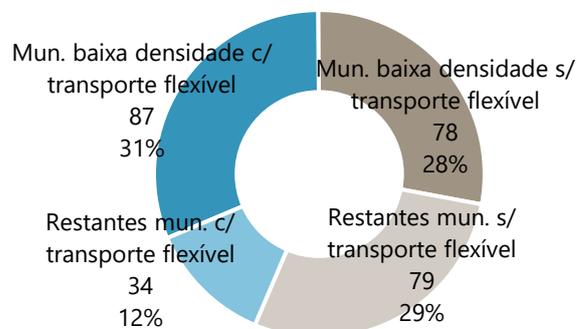
- Mun. de baixa densidade c/ transporte flexível
- Restantes mun. c/ transporte flexível
- Mun. de baixa densidade s/ transporte flexível
- Restantes mun. c/ transporte flexível

³ Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro.

⁴ Esta informação resulta da classificação feita pelas autoridades de transporte (CIM, AM ou municípios) incluindo situações de transporte sazonal para as praias, classificado pelas autoridades de transporte como transporte flexível, como acontece por exemplo em 7 dos 9 municípios assinalados na Área Metropolitana de Lisboa.

Refira-se ainda que há 2 regiões NUTS III – Viseu Dão Lafões e Região de Coimbra – que dispõem de transporte flexível em todos os municípios que as constituem, mesmo os que não são territórios de baixa densidade. Em oposição, nenhum município das regiões do Alto Minho e do Alto Alentejo dispõe atualmente de transporte flexível, embora a maior parte dos mesmos sejam de baixa densidade.

Figura 24 – Distribuição do n.º de municípios por disponibilidade de transporte flexível e tipo de região, em 2022 (Fonte: Autoridades de transporte, AMT)



7.3. Transporte Expresso

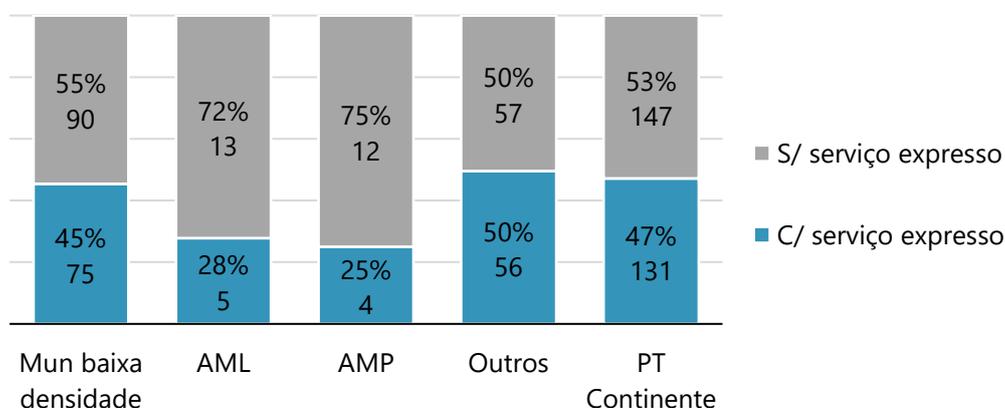
O transporte de passageiros rodoviário expresso⁵ “é serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semidiretas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-regional” e inclui “serviços com percursos não inferiores a 50 quilómetros (km), quando não sujeitos a contrato de serviço público”.

A Figura 25 indica o número de municípios com cobertura do serviço público de transporte de

passageiros expresso. Como se pode observar, os municípios de baixa densidade são, em média, menos servidos por expressos (45%) do que os restantes (50%). Quanto à média nacional, esta cifra-se em 47% de municípios servidos.

De referir ainda que todas as regiões (CIM e AM) são servidas por serviço expresso sendo o Algarve a região com maior número de municípios abrangidos.

Figura 25 – N.º de municípios servidos por serviços públicos de transporte de passageiros expresso, em 2022 (Fonte: IMT e AMT)



⁵ O Decreto-Lei n.º 140/2019, de 19 de novembro, regula as condições de acesso e de exploração de serviço público de transporte de passageiros expresso.

8. Transporte em Táxi

No que se refere à atividade de transporte em táxi⁶ compete aos municípios:

- Fixar os contingentes, ou seja, o número máximo de licenças de táxi no município;
- Emitir novas licenças de táxi, dentro do contingente fixado, por via de concurso público;
- Definir o regime de estacionamento dos táxis, entre (i) livre, (ii) condicionado, (iii) fixo ou (iv) em escala, podendo envolver uma combinação destes.

O transporte em táxi é considerado serviço público, podendo estar sujeito a obrigações de serviço público, designadamente no âmbito de transporte flexível e para efeitos de transporte dedicado ao transporte de alunos.

Na Figura 26 apresentam-se os gráficos que traduzem o número de licenças emitidas, e na Figura 27 o número de licenças por 10000 habitantes, pelos municípios de Portugal Continental. Como se pode observar, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto concentram 50% das licenças emitidas a nível nacional. Os municípios de baixa densidade representam 27% do total das 12 293 de licenças atribuídas, percentagem que, ainda assim, representa uma proporção superior à da população aí residente (19% do total). Em consequência, e como ilustra a Figura 27, o número de licenças por 10000 habitantes resulta nos municípios de baixa

densidade (17 licenças por 10000 hab) é 40% acima da média nacional e ainda superior ao valor da AML.

Figura 26 – N.º de licenças de táxi em vigor, por tipo de município, em 2021 (Fonte: AMT, municípios)

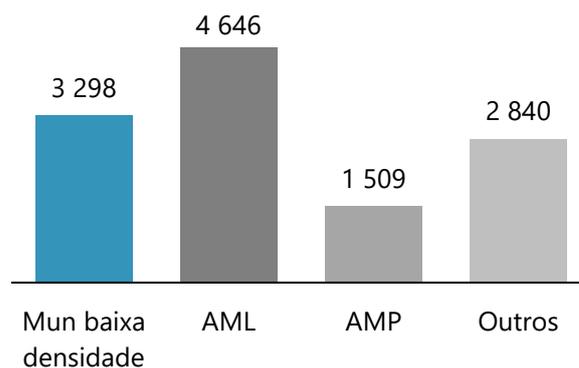
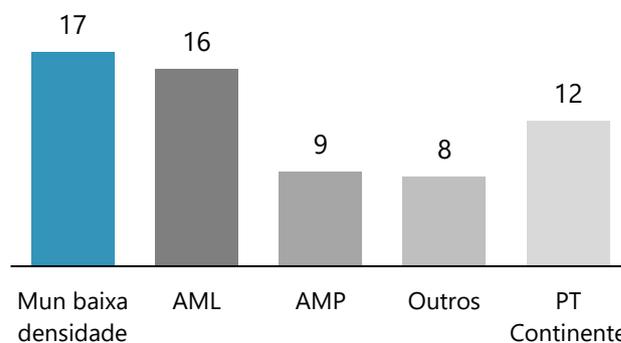


Figura 27 – N.º de licenças de táxi por 10 000 hab., por tipo de município, em 2021 (Fonte: AMT, municípios)



⁶ Atualmente regulada pelo Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, mas em vias de ser modificada por via da Lei n.º 33/2023, de 19 de julho.

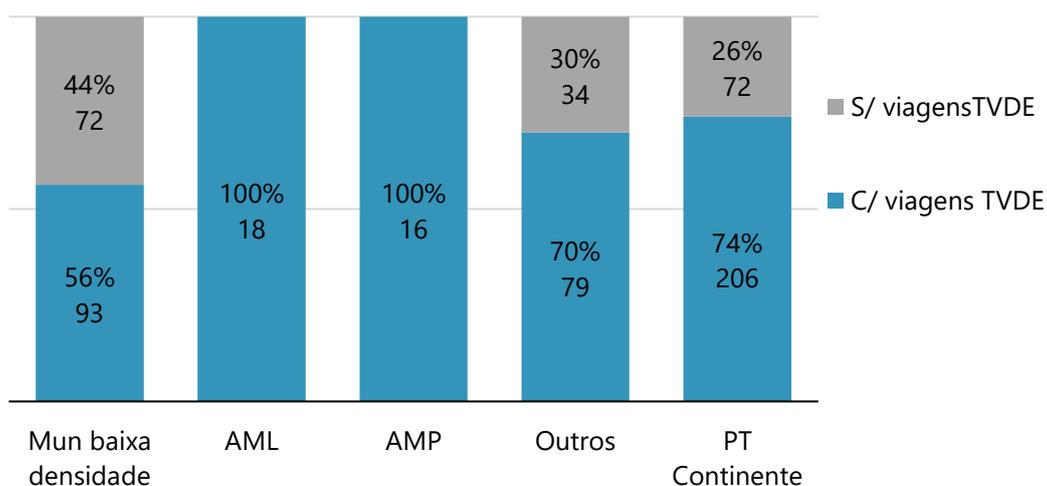
9. Transporte em TVDE

Em Portugal, o transporte de passageiros em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE) é regulado pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. Ao contrário dos táxis, em que os municípios definem os contingentes e emitem as licenças, no transporte por TVDE não são definidos contingentes competindo ao IMT conceder o licenciamento às plataformas eletrónicas e aos operadores que prestam o serviço.

O transporte em TVDE é um serviço comercial, não estando sujeito a obrigações de serviço público e não sendo integrado em serviços de transporte flexível contratados por autoridades de transportes.

A Figura 28 traduz o nível de cobertura por serviços de TVDE por tipo de município, entendendo-se que um dado município foi “servido” se o seu território foi origem ou destino de viagens de TVDE. Como mostra a figura, a cobertura destes serviços, que é total nas áreas metropolitanas (100%), limita-se a 56% nos municípios de baixa densidade. Esse nível de cobertura é igualmente inferior ao verificado nos restantes municípios (que não são nem de baixa densidade nem parte das áreas metropolitanas) que se cifra em 70%, bem como da média nacional, que se situa nos 74%.

Figura 28 – N.º de municípios que foram origem ou destino de viagens em TVDE, em 2022
(Fonte: IMT e AMT)



10. Anexo – Lista dos territórios de baixa densidade

Na seguinte tabela apresenta-se uma lista dos municípios que constituem “territórios de baixa densidade”, de acordo com o Anexo à Deliberação n.º 20/2018 da CIC 2020.

CIM/AM	Município	CIM/AM	Município
AMAL - CIM do Algarve	Alcoutim	CIM do Alentejo Litoral	Alcácer do Sal
	Aljezur		Grândola
	Castro Marim		Odemira
	Monchique		Santiago do Cacém
	Vila do Bispo		Boticas
AMP - Área Metropolitana do Porto	Arouca	CIM do Alto Tâmega e Barroso	Chaves
CIM Região de Aveiro	Sever do Vouga		Montalegre
CIM Alto Minho	Arcos de Valdevez		Ribeira de Pena
	Melgaço		Valpaços
	Monção		Vila Pouca de Aguiar
	Paredes de Coura	CIM AVE	Cabeceiras de Basto
	Ponte da Barca		Fafe
	Vila Nova de Cerveira		Mondim de Basto
CIM Cávado	Terras de Bouro	Póvoa de Lanhoso	
	Vila Verde	Vieira do Minho	
CIM Região de Coimbra	Arganil	CIM do Baixo Alentejo	Aljustrel
	Góis		Almodôvar
	Lousã		Alvito
	Miranda do Corvo		Barrancos
	Mortágua		Beja
	Oliveira do Hospital		Castro Verde
	Pampilhosa da Serra		Cuba
	Penacova		Ferreira do Alentejo
	Penela		Mértola
	Soure		Moura
	Tábua		Ourique
	Vila Nova de Poiares		Serpa
	CIM Douro		Alijó
Armamar		CIM Beira Baixa	Castelo Branco
Carrazeda de Ansiães			Idanha-a-Nova
Freixo de Espada à Cinta			Oleiros
Lamego			Penamacor
Mesão Frio		Proença-a-Nova	
Moimenta da Beira		Vila Velha de Ródão	
Murça		CIM Beiras e Serra da Estrela	Almeida
Penedono			Belmonte
Peso da Régua			Celorico da Beira
Sabrosa			Covilhã
Santa Marta de Penaguião			Figueira de Castelo Rodrigo
São João da Pesqueira			Fornos de Algodres
Sernancelhe			Fundão
Tabuaço			Gouveia
Tarouca			Guarda
Torre de Moncorvo			Manteigas
Vila Nova de Foz Côa			Meda
Vila Real			Pinhel
CIM Médio Tejo	Abrantes		Sabuçal
	Constância	Seia	
	Ferreira do Zêzere	Trancoso	

CIM/AM	Município
	Mação
	Sardoal
	Sertã
	Vila de Rei
	Vila Nova da Barquinha
CIM do Alto Alentejo	Alter do Chão
	Arronches
	Avis
	Campo Maior
	Castelo de Vide
	Crato
	Elvas
	Fronteira
	Gavião
	Marvão
	Monforte
	Nisa
	Ponte de Sor
	Portalegre
	Sousel
CIM do Alentejo Central	Alandroal
	Arraiolos
	Borba
	Estremoz
	Évora
	Montemor-o-Novo
	Mora
	Mourão
	Portel
	Redondo
	Reguengos de Monsaraz
	Vendas Novas
	Viana do Alentejo
	Vila Viçosa

CIM/AM	Município
CIM da Lezíria do Tejo	Chamusca
	Coruche
CIM Tâmega e Sousa	Baião
	Celorico de Basto
	Cinfães
	Resende
CIM Região de Leiria	Alvaiázere
	Ansião
	Castanheira de Pêra
	Figueiró dos Vinhos
	Pedrógão Grande
CIM Terras de Trás-os-Montes	Alfândega da Fé
	Bragança
	Macedo de Cavaleiros
	Miranda do Douro
	Mirandela
	Mogadouro
	Vila Flor
	Vimioso
	Vinhais
	CIM Viseu Dão Lafões
Carregal do Sal	
Castro Daire	
Manugalde	
Nelas	
Oliveira de Frades	
Penalva do Castelo	
Santa Comba Dão	
São Pedro do Sul	
Sátão	
Tondela	
Vila Nova de Paiva	
Vouzela	

Adicionalmente, existem 74 freguesias que foram classificadas como territórios de baixa densidades e que fazem parte de municípios que não são de baixa densidade. São freguesias dos seguintes concelhos: Águeda, Amarante, Amares, Caminha, Castelo de Paiva, Condeixa-a-Nova, Guimarães, Loulé, Marco de Canaveses, Ourém, Pombal, Ponte de Lima, Porto de Mós, Santarém, Silves, Tavira, Tomar, Vale de Cambra, Valença, Viana do Castelo e Viseu. No âmbito deste estudo que privilegia uma análise ao nível do município, estas freguesias não foram consideradas como territórios de baixa densidade.



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel.: (+351) 211 025 800

www.amt-autoridade.pt
observatorio.amt-autoridade.pt