

19 de dezembro de 2014

Transporte Terrestre de Passageiros

2013

Modo rodoviário mantém peso maioritário de 63,2% no transporte terrestre de passageiros

O transporte rodoviário de passageiros correspondeu a 63,2% do total dos modos rodoviário e ferroviário em tráfego nacional, em 2013, peso este que se manteve comparativamente com o ano anterior.

O tráfego inter-regional revelou peso pouco expressivo no âmbito do transporte rodoviário nacional em 2013, com maior representatividade no total dos passageiros nas regiões do Centro (10,0%) e Alentejo (12,2%).

O parque de veículos presumivelmente em circulação em Portugal evidenciou uma idade média de 11,5 anos para os veículos ligeiros de passageiros em 2013, +13,9% que em 2010. Comparativamente com a União Europeia (2012), Portugal foi o 5º Estado Membro com maior peso relativo (56,7%) de veículos com 10 ou mais anos, entre os 17 países com dados disponíveis.

De acordo com o Recenseamento Geral da População, entre 2001 e 2011, registou-se um decréscimo de 2,7% no número de movimentos pendulares da população trabalhadora e estudante. Por NUTS III, as maiores reduções dos movimentos pendulares verificaram-se nas regiões da Serra da Estrela (-21,0%), Beira Interior Norte (-15,1%) e Pinhal Interior Sul (-14,5%). No Algarve e nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira verificaram-se os maiores aumentos de movimentos pendulares, 7,1%, 7,4% e 6,5%, respetivamente.

O Instituto Nacional de Estatística divulgou ao longo do 2º semestre de 2014 os principais resultados sobre Estatísticas de Transportes de 2013, aplicáveis a passageiros e mercadorias, segmentados de acordo com os vários modos de transporte.

Neste Destaque evidenciam-se alguns resultados do transporte terrestre de passageiros, rodoviário e ferroviário, bem como a sua evolução nos anos mais recentes e repartição por modos de transporte (rodoviário e ferroviário).

Apresentam-se ainda alguns resultados noutras vertentes: os preços, as despesas das famílias e os movimentos pendulares dos residentes em Portugal.

Transporte Terrestre de Passageiros

1. Transporte Rodoviário de Passageiros

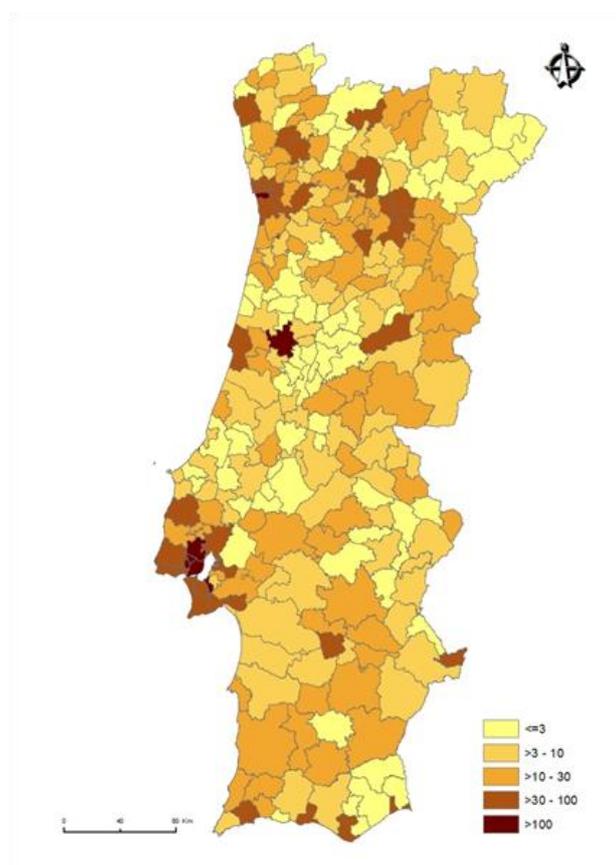
1.1. Transporte coletivo nacional (no Continente)

Tendo por fonte os resultados do Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (Continente), entre 2011 e 2013 o transporte nacional (regular e ocasional) registou reduções no número de serviços prestados (-7,3%) e nos passageiros transportados (-22,1%). As carreiras urbanas e suburbanas, responsáveis por 87,2% dos passageiros movimentados no Continente em 2011, perderam representatividade (-1,5 p.p. em 2013) e registaram uma redução de 23,4% no número de passageiros transportados.

Esta atividade concentrou-se nos percursos com origem ou destino nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, nas quais se movimentaram, em 2013, cerca de 79% dos 545,2 milhões de passageiros transportados no Continente.

O rácio “nº de passageiros por habitante” atingiu valores máximos nos municípios de Lisboa (300,8) e do Porto (291,8) excedendo largamente a média nacional que se quedou em 55 passageiros por habitante, em 2013.

Fig. 1 - Transporte rodoviário (nacional, no Continente): número médio de passageiros por habitante por município de origem, 2013



Em 2013, cada passageiro do transporte nacional regular e ocasional percorreu em média 8,8 km. Entre as várias regiões do Continente observaram-se diferenças acentuadas nas distâncias médias, sendo de salientar grande parte dos municípios do Alentejo, com os percursos médios mais reduzidos por passageiro (≤ 6 km).

1.2. Transporte particular

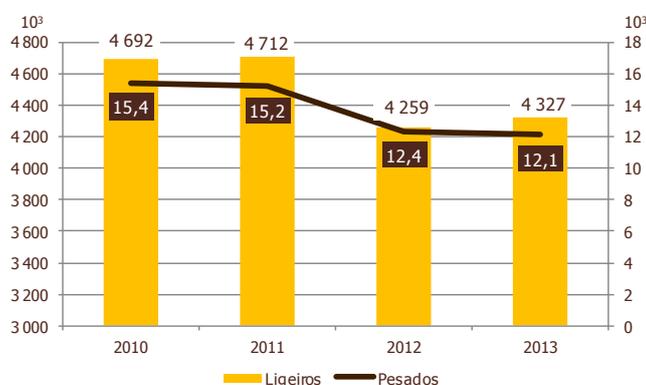
As fontes estatísticas disponíveis não permitem a mensuração dos fluxos de transporte em veículos particulares, pelo que se apresentam resultados do parque de veículos presumivelmente em circulação e ainda comparações internacionais sobre parque de veículos.

1.2.1. Parque de veículos de passageiros presumivelmente em circulação

Em 2013 a dimensão do parque de veículos motorizados de passageiros presumivelmente em circulação¹ era 4,3 milhões de unidades, das quais 99,7% eram viaturas ligeiras.

Entre 2010 e 2013, verificou-se uma redução deste tipo de veículos: -364,5 mil viaturas ligeiras (-7,8%) e -3,3 mil viaturas pesadas (-21,5%).

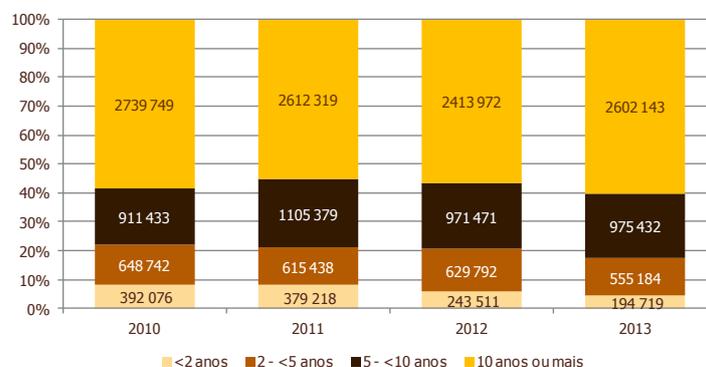
Fig. 2 - Evolução do parque de veículos rodoviários motorizados de passageiros, 2010-2013



A idade média dos veículos ligeiros de passageiros atingiu 11,5 anos em 2013, +1,4 anos que em 2010, que resultou, em parte, da redução superior a 50% do número de viaturas novas ou quase novas (<2 anos de idade) que ocorreu naquele período de tempo. Mais de 60% do parque deste tipo de veículos passou a ser composto por unidades com 10 ou mais anos.

¹ Veículos presumivelmente em circulação: compareceram a pelo menos uma das duas últimas inspeções obrigatórias; não inclui motociclos.

Fig. 3 - Veículos ligeiros de passageiros (presumivelmente em circulação) por escalão de idade do veículo, 2010-2013



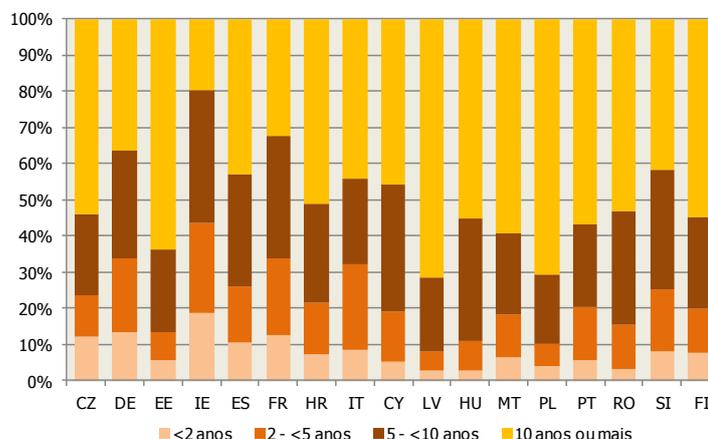
1.2.2. Parque de veículos e comparações internacionais

Entre os 17 países com resultados disponíveis, a Irlanda, a Alemanha, a França, a República Checa e a Espanha detinham parques de veículos ligeiros de passageiros com a maior proporção de viaturas de idade inferior a 2 anos (18,7%, 13,3%, 12,7% e 12,1%, respetivamente).

Os parques mais antigos, com percentagens mais elevadas de veículos ligeiros de passageiros com idade igual ou superior a 10 anos, encontravam-se na Polónia (71,7%), na Estónia (63,3%) e em Malta (59,2%).

Com uma proporção de 56,7% de veículos com 10 ou mais anos de idade, Portugal ficou no terceiro quartil desta distribuição em que apenas um quarto dos países tinha mais de 56% de viaturas naquele escalão de idade.

Fig. 4 - Veículos ligeiros de passageiros por escalão de idade do veículo, 2012



2. O Transporte ferroviário (pesado e ligeiro)

O transporte por metropolitano concentrou 63,1% do tráfego ferroviário urbano/suburbano em 2013, com 191,6 milhões de passageiros transportados.

A repartição do número de passageiros em transporte urbano/suburbano entre o sistema ferroviário ligeiro (metropolitano) e pesado (comboio) tem registado poucas alterações. O número de passageiros em tráfego ferroviário suburbano registou uma diminuição expressiva entre os anos 2008 e 2013 (taxa de variação média anual de -4,4%). Também o transporte por metropolitano apresentou uma trajetória descendente, com -3,6% de redução média anual do número de passageiros neste período, ainda que em 2010 o número de passageiros tenha aumentado 3,1%.

Neste período salientou-se o ano de 2012, com decréscimos de 11,5% no tráfego ferroviário suburbano e de 11,6% no transporte por metropolitano, ano em que se verificou uma revisão mais notória nos tarifários aplicáveis.

Fig. 5 - Número de passageiros em deslocações urbanas e suburbanas por modo ferroviário, 2008–2013

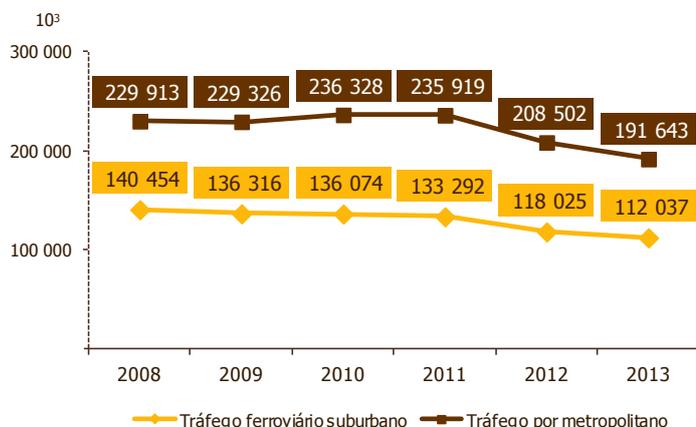
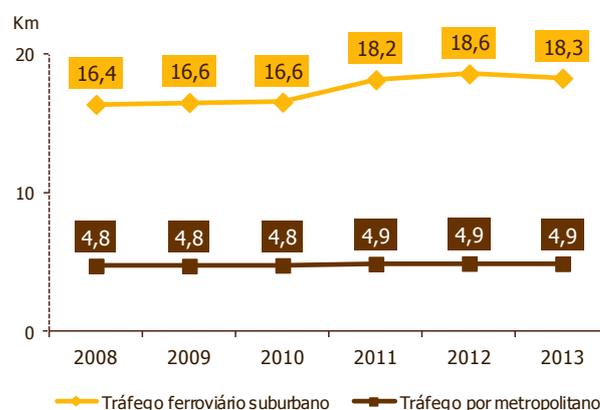


Fig. 6 - Percurso médio por passageiro e tipo de tráfego, 2008–2013



O percurso médio por passageiro fixou-se em 4,9 quilómetros no transporte por metropolitano, em 2013. Dado o âmbito territorial da rede de caminhos de ferro, o percurso médio em tráfego ferroviário (pesado) suburbano foi naturalmente superior (18,3 quilómetros) e registou o seu aumento mais expressivo (de 1,6 quilómetros), em 2011.

Em 2013, o número de passageiros transportados por via ferroviária em trajetos de longo curso fixou-se 13,9 milhões. Entre 2008 e 2013, este tráfego diminuiu a uma taxa média anual de -4,9%, tendo-se registado a redução mais expressiva em 2012 (-10,1%).

Nas deslocações intrarregionais de longo curso (excluindo deslocações urbanas e suburbanas dentro da mesma região) o decréscimo foi mais acentuado (redução média anual de 19,2%). Por oposição, as deslocações inter-regionais (longo curso) apresentaram maior dinamismo durante este período, com um crescimento médio anual de 7,1% no número de passageiros transportados.

Fig. 7 – Número de passageiros transportados em tráfego ferroviário de longo curso, 2009-2013

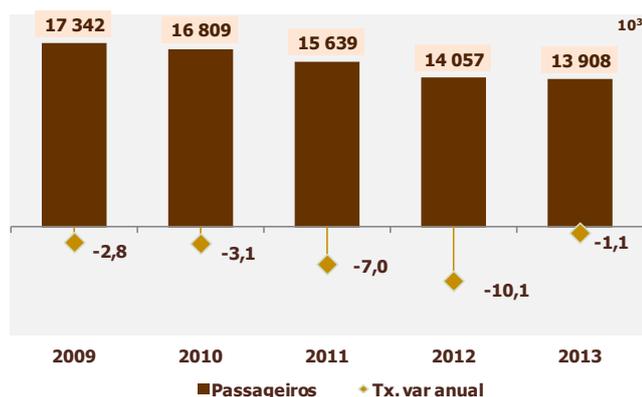
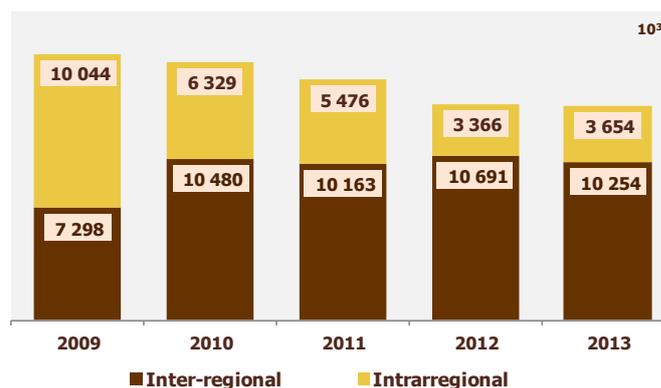


Fig. 8 – Tráfego ferroviário inter e intrarregional de longo curso, 2009-2013



A taxa de utilização do transporte ferroviário (pesado) foi 26,6% em 2013, tendo por referência os lugares sentados-quilómetro oferecidos. Embora em 2012 e 2013 os lugares sentados-quilómetro tenham aumentado ligeiramente, no conjunto do período 2009-2013 registou-se uma diminuição da oferta (-2,8%). Dada a redução mais acentuada observada nos passageiros-quilómetro (-3,2%), a taxa de utilização diminuiu neste período.

No transporte por metropolitano, entre 2009 e 2013, verificou-se um decréscimo médio anual de 6,4% nos lugares-quilómetro oferecidos e uma redução menos expressiva no número de passageiros-quilómetro (-3,6%). Ainda assim a taxa de utilização foi 21,6% em 2013, menos 2 p.p. que no ano anterior.

Fig. 9 – Oferta e procura de transporte ferroviário (pesado), 2009-2013

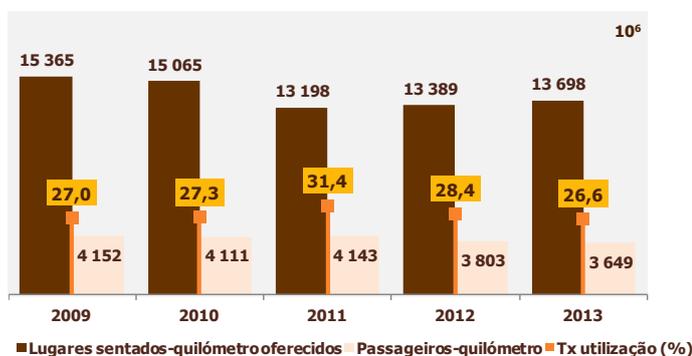
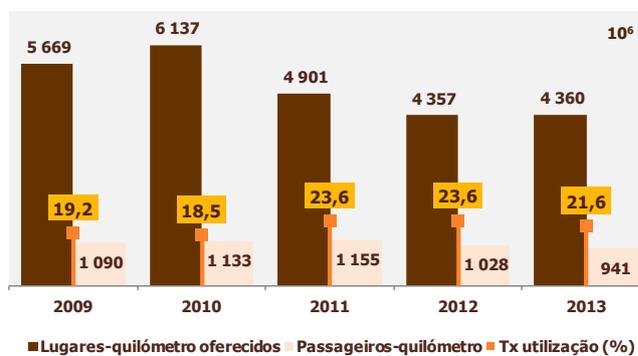


Fig. 10 – Oferta e procura de transporte por metropolitano, 2009-2013

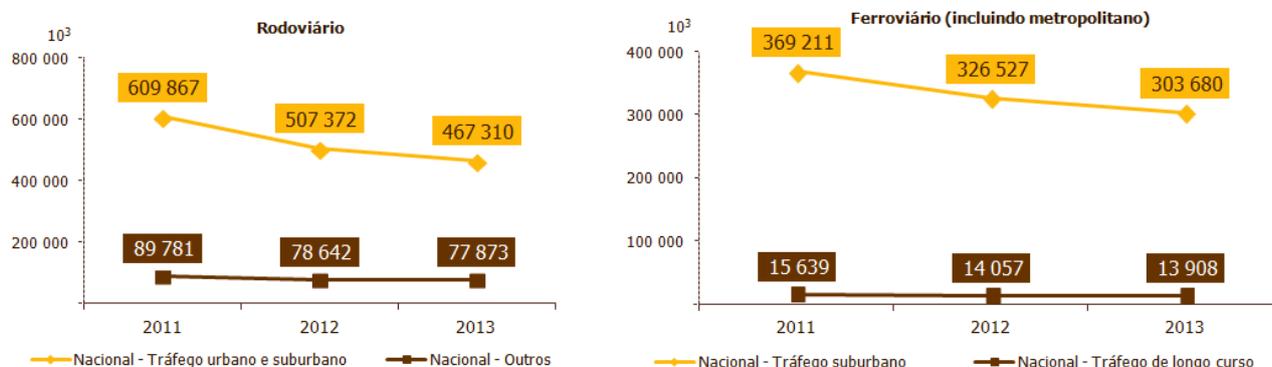


3. Rodoviário *versus* Ferroviário

3.1. Evolução do transporte nacional

O número de passageiros transportados pelas empresas nacionais quer de transporte rodoviário quer ferroviário (incluindo metropolitano), evidenciou uma tendência negativa no período 2011-2013. Na principal vertente, o tráfego urbano/suburbano, registaram-se decréscimos particularmente acentuados em 2012, de forma mais expressiva no transporte rodoviário (-16,8%) que no ferroviário (-11,6%).

Fig. 11 - Passageiros transportados pelas empresas de transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano), no Continente, por tipo de tráfego (nacional), 2011 – 2013



Em 2013 os decréscimos verificados no transporte rodoviário e ferroviário foram mais aproximados, ainda assim com o transporte rodoviário urbano e suburbano a diminuir mais 0,9 p.p. que o transporte ferroviário suburbano.

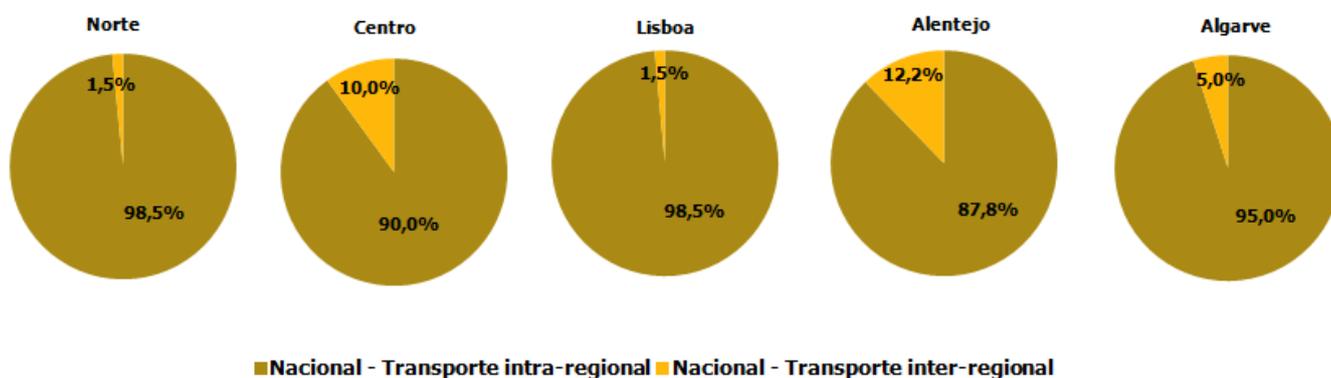
Fig. 12 - Tvh dos passageiros transportados pelas empresas de transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano) no Continente, por tipo de tráfego (nacional), 2012 e 2013



3.2. As regiões e o tipo de tráfego

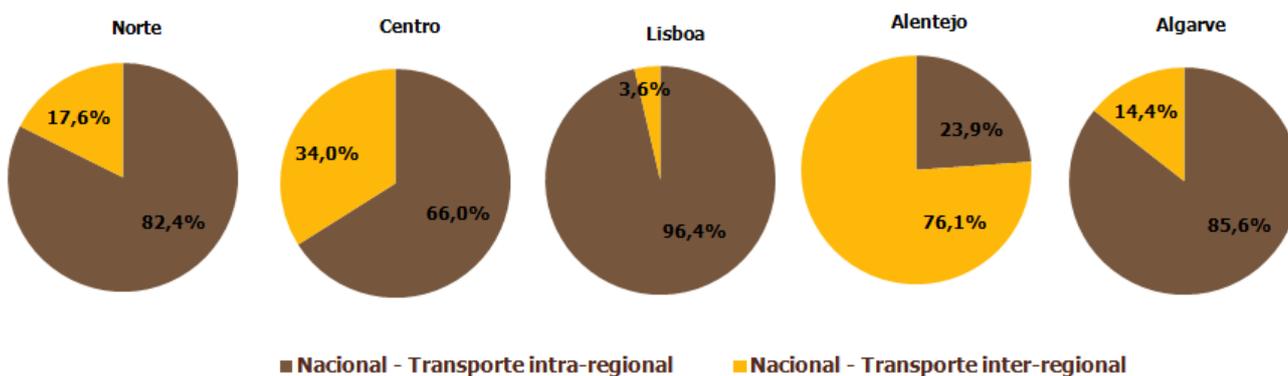
O tráfego inter-regional revelou peso pouco expressivo no âmbito do transporte rodoviário nacional em 2013, com maior representatividade no total dos passageiros nas regiões do Centro (10,0%) e Alentejo (12,2%).

Fig. 13 – Repartição dos passageiros transportados em modo rodoviário por tipo de tráfego (nacional), segundo a região NUTS II de origem, 2013



O tráfego ferroviário inter-regional foi particularmente expressivo no Alentejo (76,1% do total nacional) mas também significativo no Centro (34,0%).

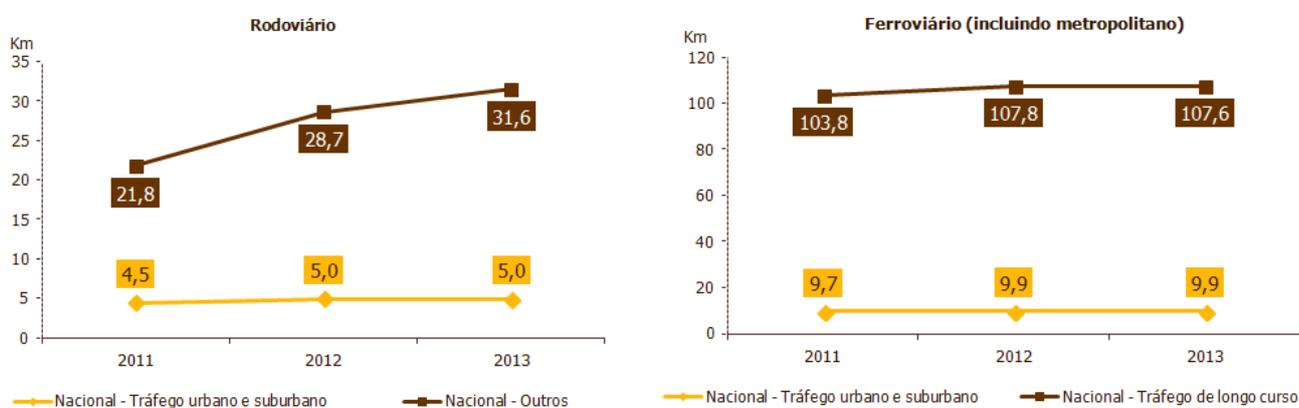
Fig. 14 – Repartição dos passageiros transportados em modo ferroviário, por tipo de tráfego (nacional) segundo a região NUTS II de origem, 2013



3.3. Distâncias e volume de transporte

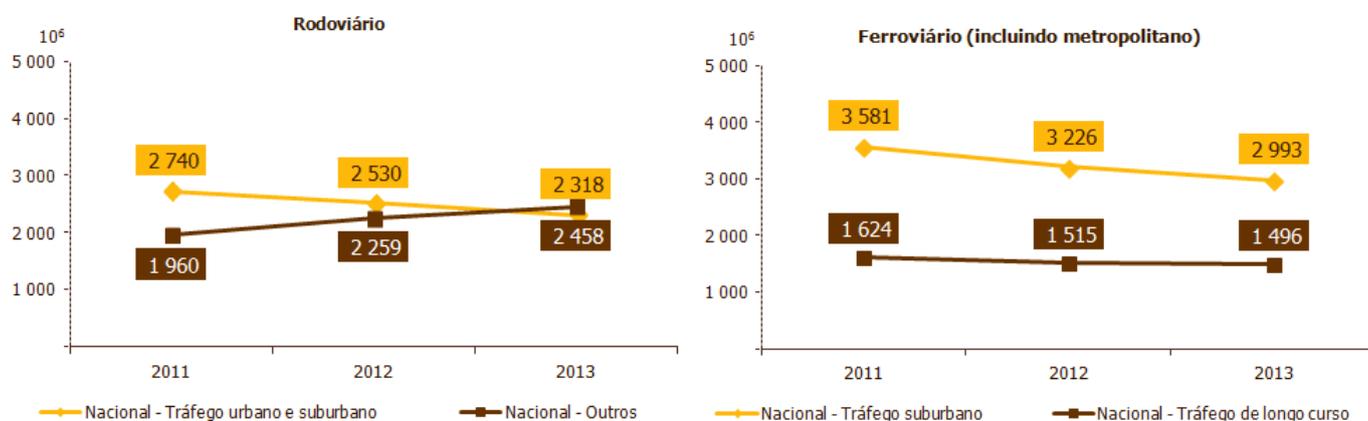
A distância média percorrida por um passageiro em transporte rodoviário urbano/suburbano estabilizou em 5,0 km em 2012 e 2013, enquanto na ferrovia (incluindo metropolitano), em tráfego suburbano, a distância média fixou-se em 9,9 km nesses anos. Na rodovia, o aumento de 2,9 km em 2013 na distância média nos *outros* tipos de tráfego nacional contrastou com a ligeira redução de 0,2 km no percurso médio em transporte ferroviário de longo curso (107,6 km).

Fig. 15 - Percurso médio (km) de um passageiro em transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano), no Continente, por tipo de tráfego (nacional), 2011-2013



O indicador passageiros-quilómetro (revelador do volume do serviço de transporte) apurado para o tráfego urbano e suburbano tem vindo a diminuir quer na rodovia (-7,7% em 2012 e -8,4% em 2013) quer na ferrovia (-9,9% em 2012 e -7,2% em 2013).

Fig. 16 – Passageiros-quilómetro no transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano), no Continente, por tipo de tráfego (nacional), 2011 – 2013



O restante tráfego rodoviário nacional registou crescimento de transporte (+8,8% em 2013) enquanto o transporte ferroviário de longo curso revelou decréscimos, ainda que ligeiramente em 2013 (-1,2%).

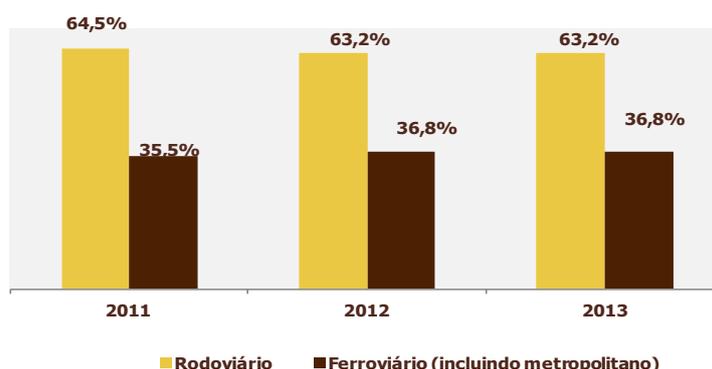
Fig. 17 - Tvh dos passageiros-quilómetro no transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano), no Continente, por tipo de tráfego nacional, 2012 e 2013



3.4. Repartição modal em Portugal

Considerando o número de passageiros transportados nos modos rodoviário e ferroviário (pesado e ligeiro) em tráfego nacional, destaca-se a relevância do transporte rodoviário com 63,2% dos passageiros totais movimentados em 2013, peso este que se manteve comparativamente com o ano anterior.

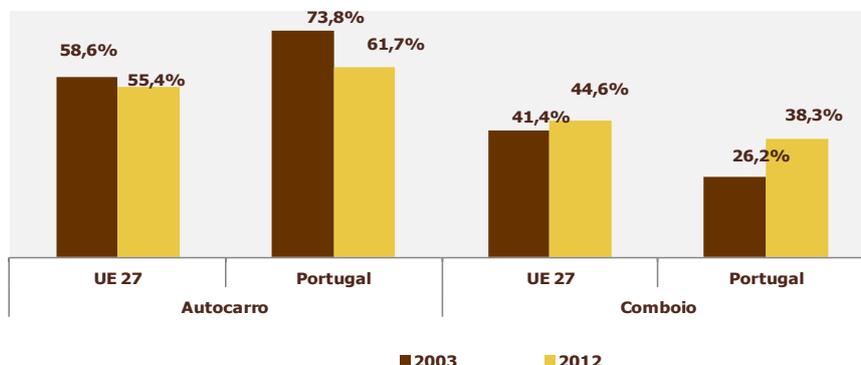
Fig. 18 - Repartição modal dos passageiros transportados pelas empresas de transporte rodoviário e ferroviário (incluindo metropolitano), em tráfego nacional, 2011-2013



3.5. Repartição modal na UE

De acordo com os resultados disponíveis sobre repartição modal tendo por base o indicador Pkm – passageiros-quilómetro (fonte Eurostat), e considerando o transporte de passageiros nos modos rodoviário (veículos pesados) e ferroviário pesado nos últimos 10 dez anos, a repartição modal do transporte revela o maior peso relativo do autocarro em Portugal face à UE 27, quer em 2003 (73,8% vs 58,6%) quer em 2012 (61,7% vs 55,4%). No entanto, o peso do transporte por comboio em Portugal, partindo de um nível inferior (26,2%, face a 41,4% na UE), aumentou 12,1 p.p., substancialmente mais que na UE 27 (3,2 p.p.).

Fig. 19 - Repartição modal do transporte de passageiros (Pkm) - autocarro e comboio, 2003 e 2012



4. As famílias e os transportes

4.1. IPC – Transportes

O Índice de Preços no Consumidor (IPC)² tem vindo a registar um progressivo aumento desde 2001 quer na classe Transportes como um todo, quer especificamente nos subgrupos relativos a transportes rodoviários e ferroviários de passageiros.

Nos anos mais recentes, o aumento dos preços foi mais marcante para o transporte ferroviário de passageiros em 2011 (+11,2%) e 2012 (+14,3%), com desaceleração no ano seguinte.

No que respeita ao transporte rodoviário de passageiros, a variação do IPC foi de 6,0% em 2011, 5,7% em 2012 e 4,5% em 2013, reflexo de continuados aumentos das tarifas neste setor.

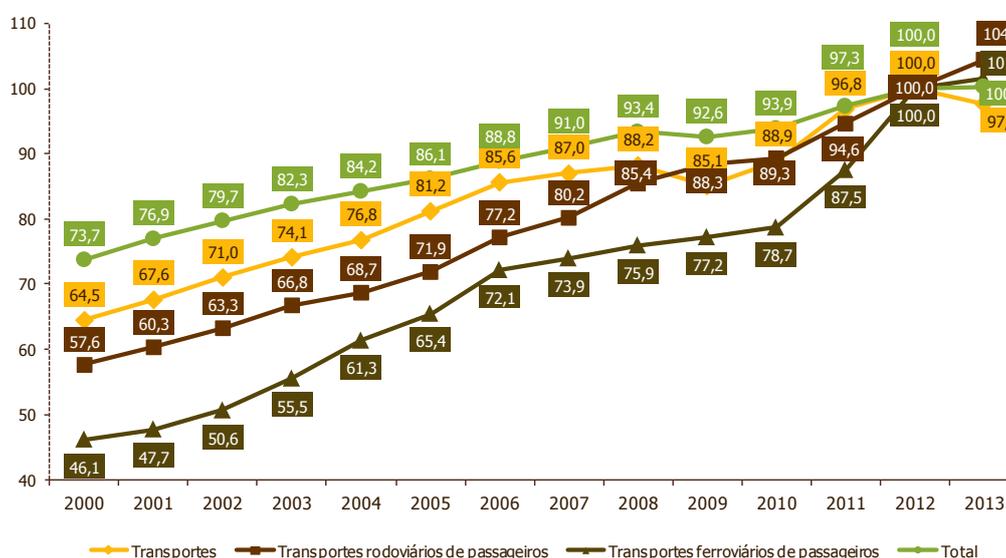
² 2012 como ano base

Comparativamente com o IPC total, os aumentos de preços nos transportes rodoviários e ferroviários foram bem mais expressivos, já que nos últimos anos desta série o IPC total apresentou taxas inferiores: 3,7% em 2011, 2,8% em 2012 e 0,3% em 2013.

No final do período considerado, o IPC da classe de Transportes tinha aumentado 51,5% face ao primeiro ano desta série, o índice dos transportes rodoviários de passageiros subiu 81,3% e o dos transportes ferroviários de passageiros cresceu 120,0%, enquanto o IPC total variou 36,0% em 2013 em relação ao ano 2000.

Note-se que a classe Transportes inclui ainda outros modos de transporte para além dos referidos, bem como um conjunto de rubricas associadas ao transporte individual.

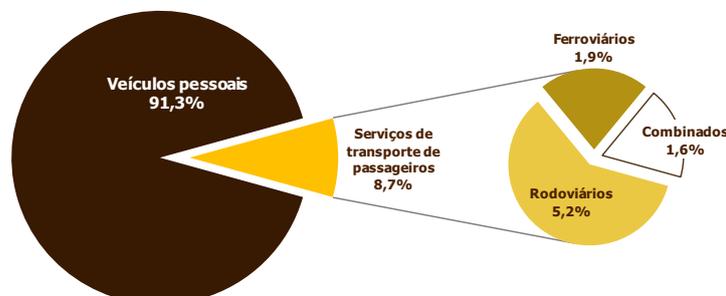
Fig. 20 - Índice de preços no consumidor (IPC, 2012=base 100) em Portugal – Transportes e Total, 2000-2013



4.2. Despesas dos agregados familiares

De acordo com os resultados do Inquérito às Despesas das Famílias (IDEF 2010/11), os agregados familiares portugueses dedicaram, em média por ano, 2 068 € a transportes terrestres (excluindo a aquisição de veículos pessoais), o que correspondeu a 10,1% das despesas totais anuais (+3,4 p.p. que em 2000). Deste valor, 91,3% foi respeitante a despesas com a utilização de veículos pessoais (+4,2 p.p. que em 2000). Os gastos com serviços de transportes rodoviários de passageiros pesaram 5,2% da despesa total em transportes terrestres (9,1% em 2000 e 7,3% em 2005/06) e os ferroviários apenas 1,9% (1,8% em 2000 e 2,3% em 2005/06).

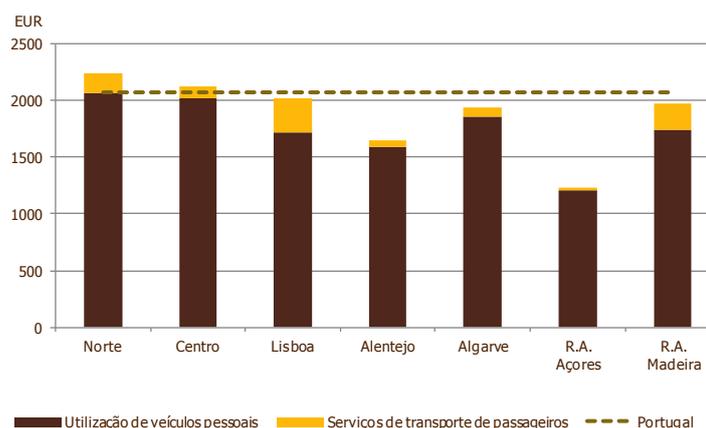
Fig. 21 - Despesa anual média por agregado em transportes terrestres (%), 2010/2011



Os gastos médios dos agregados familiares em transportes terrestres eram mais elevados nas regiões Norte e Centro, ultrapassando a média nacional em 8,3% e 2,7%, respetivamente. Por outro lado, a Região Autónoma dos Açores caracterizava-se por deter o nível mais reduzido deste tipo de despesas (apenas 59,8% do valor médio do país) e destas a menor fatia na utilização de transportes coletivos (2,6%).

Entre todas as despesas em transportes terrestres, os transportes coletivos tiveram peso relativo mais expressivo nos agregados familiares residentes nas regiões de Lisboa (14,9%) e da Madeira (11,7%).

Fig. 22 - Despesa anual média por agregado em transportes terrestres, por NUTS II, 2010/11



4.3. Movimentos Pendulares

Os resultados do Recenseamento Geral da População de 2011 (bem como de 2001) proporcionam informação sobre movimentos pendulares da população trabalhadora e estudante (casa↔trabalho ou casa↔estudo)³, permitindo não só identificar evoluções nas escolhas dos cidadãos e alterações aos padrões de mobilidade, mas também avaliar a pressão exercida sobre as infraestruturas de transportes.

Em todo o litoral, com exceção das regiões Alentejo Litoral e Minho-Lima, era visível, em 2001 e 2011, a preponderância de deslocações pendulares acima dos 150 mil movimentos diários por região NUTS III. Nas regiões localizadas no interior-centro verificou-se um padrão de deslocações pendulares superior a 65 mil movimentos por dia em ambos os anos. Quanto às restantes regiões do interior, o volume diário de movimentos pendulares situou-se em valores abaixo desse montante, à exceção do Alto Trás-os-Montes, Douro e Alentejo Central que contaram, em 2011, com um volume global de deslocações pendulares diárias entre os 65 e os 150 mil.

Na globalidade do território nacional, entre 2001 e 2011 registou-se um decréscimo de 2,7% no número de movimentos pendulares reportados pela população trabalhadora e estudante.

Fig. 23 – Número de movimentos pendulares totais diários por região NUTS III em 2001

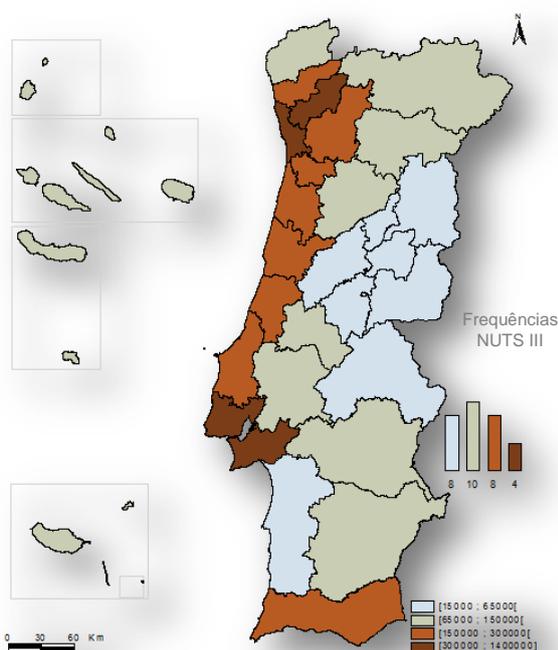
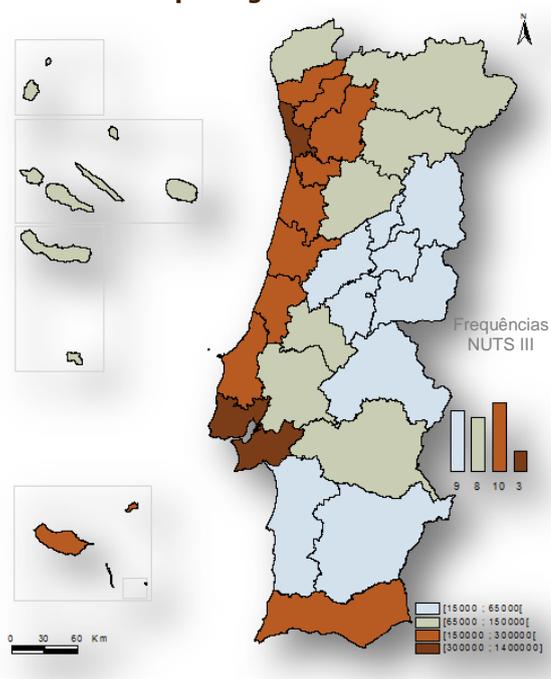


Fig. 24 – Número de movimentos pendulares totais diários por região NUTS III em 2011



³ Considerando apenas a população que trabalha ou estuda e que declarou efetuar movimentos pendulares com recurso a pelo menos um meio de transporte. Apenas foram consideradas as pessoas que trabalham ou estudam e vivem a maior parte do tempo no alojamento de inquirição (Censos).

Entre 2001 e 2011, por regiões NUTS III, as maiores reduções verificaram-se nas regiões da Serra da Estrela (-21,0%), Beira Interior Norte (-15,1%) e Pinhal Interior Sul (-14,5%). Nestas regiões a população residente também diminuiu, embora em menor grau: -12,3% na Serra da Estrela, -9,5% na Beira Interior Norte e -9,1% no Pinhal Interior Sul.

No Algarve e nas Regiões Autónomas dos Açores e Madeira verificaram-se os maiores aumentos, 7,1%, 7,4% e 6,5%, respetivamente, tendo estas regiões apresentado um crescimento populacional de 14,1% (Algarve), 2,1% (RAA) e 9,3% (RAM).

Tendo por referência a média nacional de evolução dos movimentos pendulares entre 2001 e 2011 (-2,7%), assinalam-se as regiões da Península de Setúbal e Oeste com variações 5,7 p.p. e 4,5 p.p. acima da média, respetivamente, enquanto as regiões Alto Trás-os-Montes, Ave e Alto Alentejo evidenciaram as reduções mais pronunciadas, 10,7 p.p., 7,8 p.p. e 7,7 p.p. abaixo da média nacional.

Fig. 25 - Evolução dos movimentos pendulares totais nas regiões NUTS III, entre 2001 e 2011 (%)

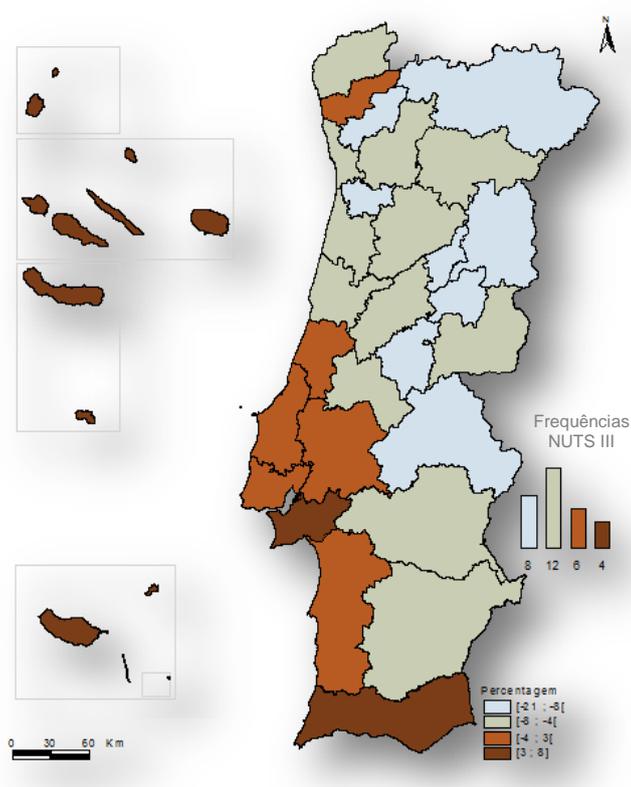
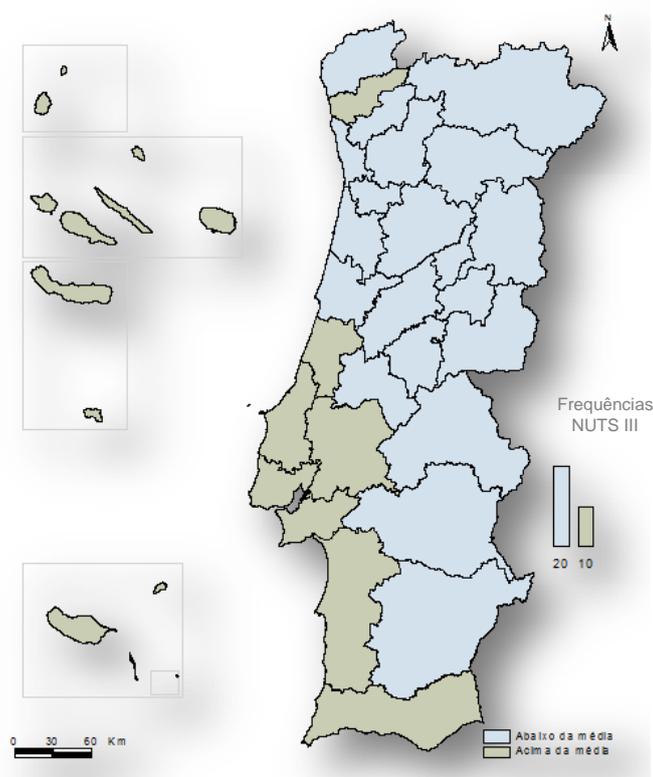


Fig. 26 - Evolução de movimentos pendulares totais nas regiões NUTS III, entre 2001 e 2011 (% superior ou inferior à média)



No conjunto de todas as regiões NUTS III, a preponderância dos movimentos pendulares realizados no interior da NUTS III ascendeu a 91,8% em 2011. Contudo, os movimentos pendulares para fora da NUTS III de residência evidenciaram um incremento de 7,6% em 2001 para 8,2% em 2011, resultante tanto dos ativos empregados (+0,5 p.p. entre os dois anos) como dos estudantes (+ 1,7 p.p.).

Quadro 1. Movimentos pendulares nas regiões NUTS III, 2001 e 2011

NUTS III - Total												
	Total				Ativos empregados				Estudantes			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Total	6 085 366	100,0	5 920 531	100,0	5 485 282	100,0	5 315 288	100,0	600 084	100,0	605 243	100,0
No interior da NUTS III	5 622 261	92,4	5 434 155	91,8	5 078 330	92,6	4 896 228	92,1	543 931	90,6	537 927	88,9
Fora da NUTS III	463 105	7,6	486 376	8,2	406 952	7,4	419 060	7,9	56 153	9,4	67 316	11,1

Na região da Grande Lisboa (como região recetora), em 2011, mais de 1,3 milhões de ativos empregados e estudantes realizavam deslocações até ao local de trabalho ou estudo. Deste universo, 11,8% (159,5 mil indivíduos) vinham diariamente de fora desta região para trabalhar ou estudar.

Quadro 2. Movimentos pendulares na região da Grande Lisboa, 2001 e 2011

Grande Lisboa												
	Total				Ativos empregados				Estudantes			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Total	1 338 495	100,0	1 348 726	100,0	1 197 123	100,0	1 210 250	100,0	141 372	100,0	138 476	100,0
No interior da NUTS III	1 186 522	88,6	1 189 182	88,2	1 061 166	88,6	1 067 181	88,2	125 356	88,7	122 001	88,1
Fora da NUTS III	151 973	11,4	159 544	11,8	135 957	11,4	143 069	11,8	16 016	11,3	16 475	11,9

Na região do Grande Porto, entre 2001 e 2011 destacou-se o aumento de atratividade (+3,4 p.p.) sobre a população estudante que a esta região acedia diariamente.

Quadro 3. Movimentos pendulares na região do Grande Porto, 2001 e 2011

Grande Porto												
	Total				Ativos empregados				Estudantes			
	2001		2011		2001		2011		2001		2011	
	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%	N.º	%
Total	813 834	100,0	764 410	100,0	722 105	100,0	671 680	100,0	91 729	100,0	92 730	100,0
No interior da NUTS III	744 491	91,5	691 909	90,5	664 646	92,0	614 347	91,5	79 845	87,0	77 562	83,6
Fora da NUTS III	69 343	8,5	72 501	9,5	57 459	8,0	57 333	8,5	11 884	13,0	15 168	16,4

Dos movimentos pendulares para fora da região de residência Grande Lisboa, 41,0% destinavam-se à Península de Setúbal, proporção que teve um aumento de 2,7 p.p. de 2001 para 2011.

Relativamente aos residentes na Península de Setúbal (região que, conjuntamente com a Grande Lisboa, constitui a NUTS II Lisboa), 93,1% dos movimentos pendulares para fora da sua região tinham como destino a Grande Lisboa.

Destacaram-se ainda as regiões do Oeste e Lezíria do Tejo, nas quais 67,4% e 58,4% das deslocações para fora da região se destinaram à região de Grande Lisboa.

No Grande Porto, os principais destinos externos foram as regiões de Ave (19,9%), Tâmega (16,6%) e Entre Douro e Vouga (14,1%).

A polarização exercida pelo Grande Porto fez-se principalmente sobre as regiões de Entre Douro e Vouga (55,6% das deslocações para fora aí se destinavam), Tâmega (55,4%) e Ave (42,1%).

Fig. 27 - Principais origens dos movimentos pendulares com destino à Grande Lisboa, 2001 e 2011

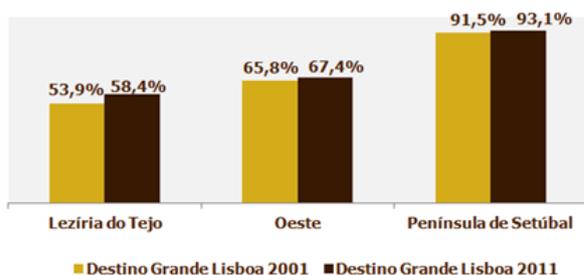
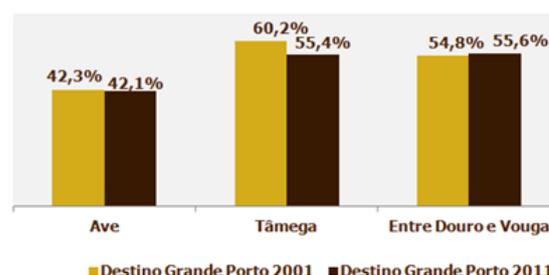


Fig. 28 - Principais origens dos movimentos pendulares com destino ao Grande Porto, 2001 e 2011



Uso do transporte individual sobe em todas as regiões

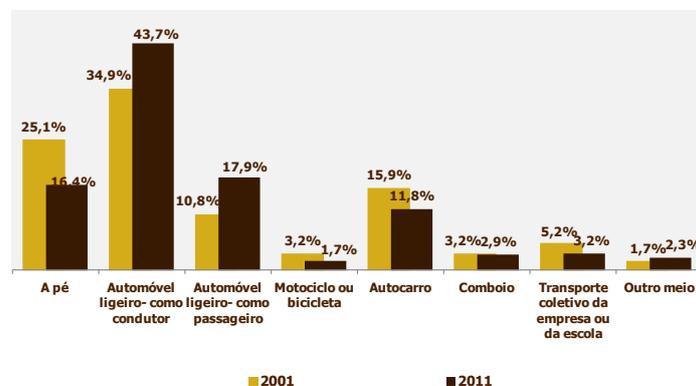
O transporte individual⁴ continuou a ser o mais utilizado para assegurar as deslocações casa↔trabalho ou casa↔escola em 2011. Entre 2001 e 2011, verificou-se um aumento da utilização do automóvel quer como condutor quer como passageiro.

A nível nacional, em 2011, os movimentos pendulares realizados em transporte particular (considerando apenas o automóvel como condutor ou passageiro) correspondiam a 61,6% do total, traduzindo um aumento de 15,9 p.p. face a 2001. As deslocações a pé e de autocarro terão sido aquelas em que se verificou um maior nível de transferência para o automóvel, já que em 10 anos perderam, respetivamente, 8,7 p.p. e 4,1 p.p., representando apenas 16,4 e 11,8% do total em 2011⁵.

⁴ Inclui automóvel ligeiro como condutor, automóvel ligeiro como passageiro, motociclo e bicicleta.

⁵ O modo de transporte referido, diz respeito unicamente ao principal, ou seja, aquele que é utilizado para "percorrer a maior parte da distância".

Fig. 29 - Modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares de ativos empregados e estudantes, em 2001 e 2011



Relativamente à população que se deslocava para *fora* da sua região de residência para trabalhar ou estudar, em 2011, a preferência foi também para o automóvel, tendo este assegurado 65,8% destes movimentos pendulares (56,1% em 2001). Ainda neste tipo de deslocações, verifica-se que 11,6% dos residentes em 2011 optaram pelo comboio e 10,8% preferiram o autocarro.

Nas deslocações intra regionais o automóvel ligeiro como passageiro ganhou importância passando de 11,0% em 2001 para 18,7% em 2011, mas também a utilização do automóvel como condutor aumentou quase 10 p.p. em dez anos, atingindo 42,6% em 2011. Todos os restantes modos de transporte reduziram (ou mantiveram) a sua quota de deslocações pendulares, com especial destaque para o autocarro, cuja preferência recuou 4,1 p.p..

Fig. 30 - Repartição por meio de transporte das deslocações pendulares inter regionais, em 2001 e 2011

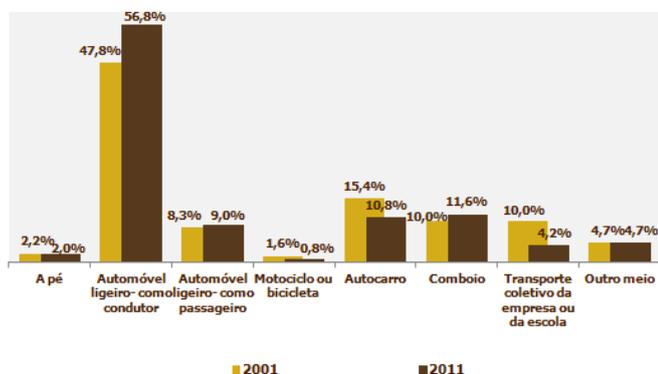
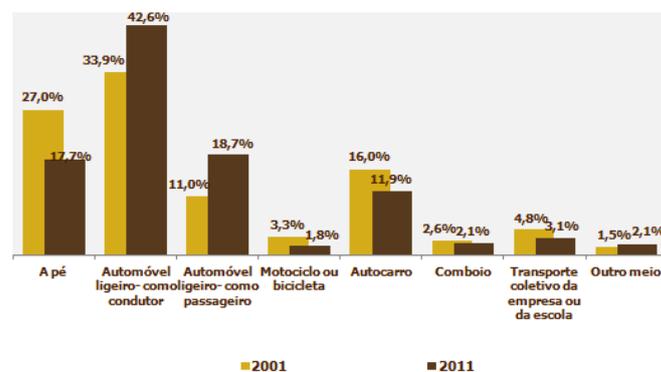


Fig. 31 - Repartição por meio de transporte das deslocações pendulares intra regionais, em 2001 e 2011



Entre os movimentos pendulares com entrada na Grande Lisboa, em 2011, quase metade (47,6%) ocorreu em automóvel particular, como condutor ou passageiro (42,7% em 2001). A preferência pelo autocarro para entrada na Grande Lisboa, diminuiu 7,4 p.p., mas em contrapartida o comboio registou uma evolução positiva de 4,5 p.p.

No Grande Porto, nas deslocações pendulares de entrada, o modo que mais recuou foi o transporte da empresa ou escola (-11,4 p.p.), seguido do autocarro (-3,5 p.p.). O comboio passou a ocupar a segunda posição nas preferências de quem trabalha ou estuda na região mas não reside na mesma, passando de 12,1% para 16,0% em dez anos. A entrada diária no Grande Porto através de automóvel ligeiro (como condutor ou passageiro), para trabalhar ou estudar aumentou 12,3 p.p.

A distribuição regional do uso do *Transporte individual*, *Transporte coletivo* e *Outros* evidencia que, em dez anos, o uso do transporte particular nas deslocações pendulares ganhou terreno em todas as NUTS III. As regiões em que o peso do transporte individual mais aumentou em dez anos foram: Região Autónoma da Madeira (+22,7 p.p.), Pinhal Interior Sul (+21,0 p.p.) e Minho-Lima (+19,3 p.p.). O uso do transporte coletivo nas deslocações pendulares regrediu em todas as regiões.

Fig. 32 - Repartição dos modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares dentro da região de residência de ativos empregados e estudantes, 2001

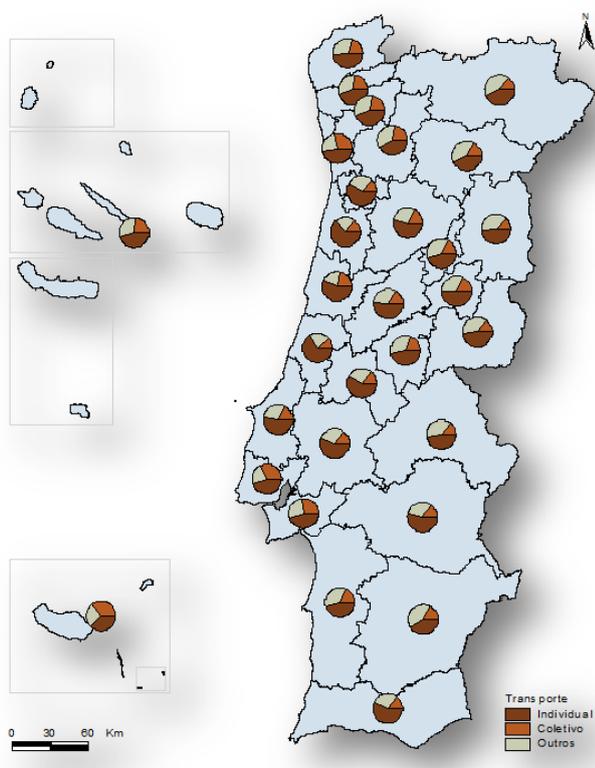
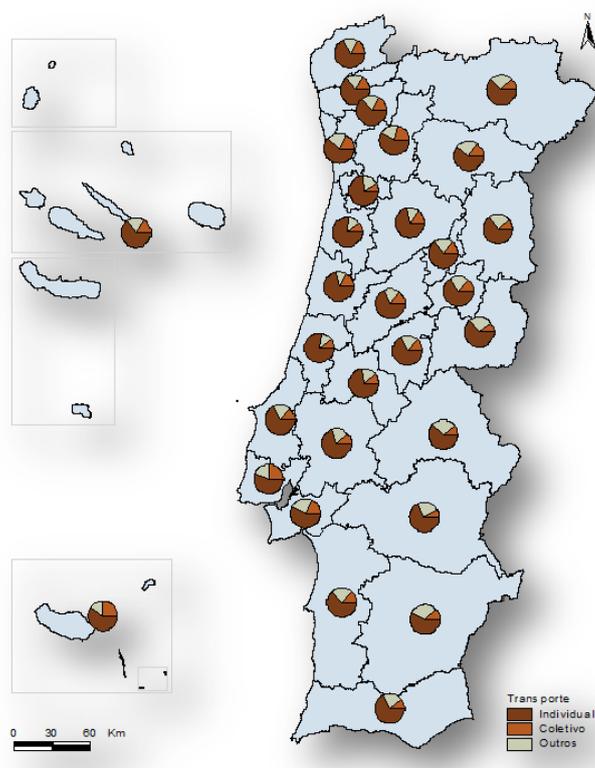


Fig. 33 - Repartição dos modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares dentro da região de residência de ativos empregados e estudantes, 2011

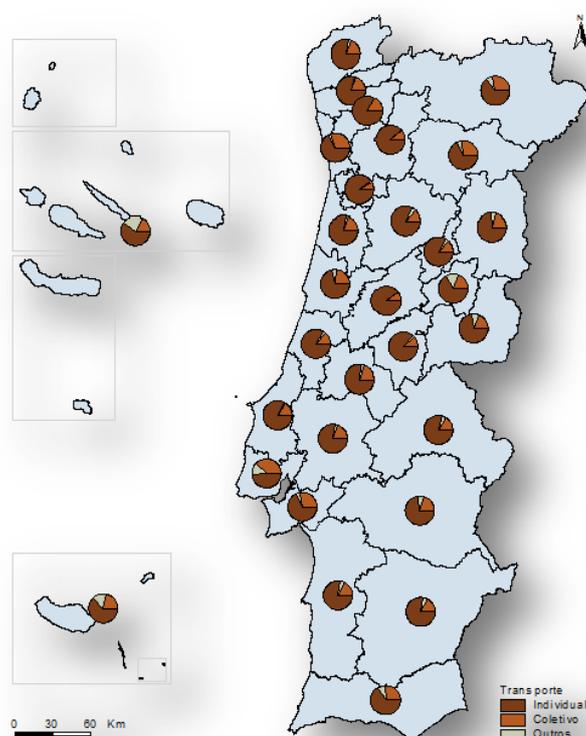
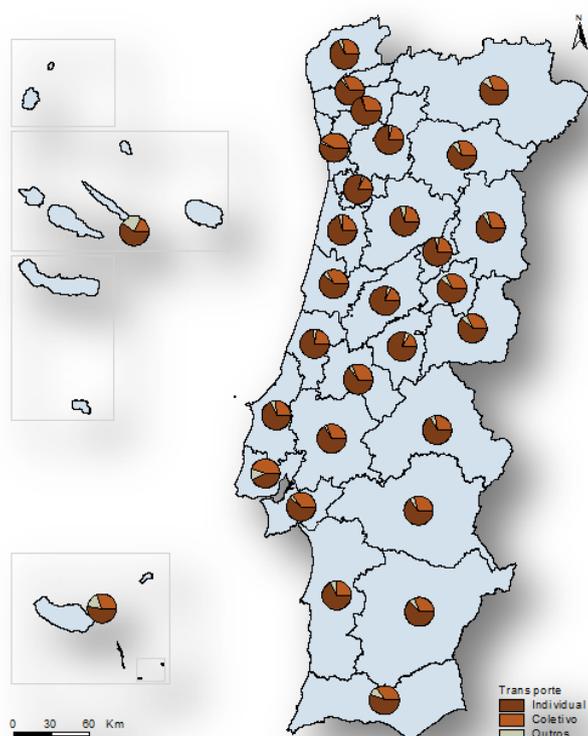


Outros – A pé e outros meios de transporte não identificados
Transporte Terrestre de Passageiros

Considerando a generalidade das regiões NUTS III, o aumento do uso do transporte individual para quem realizou movimentos pendulares para *fora* da sua região de residência não progrediu de forma tão expressiva como para quem não saía da região de residência (+8,9 p.p. face a 14,8 p.p., em média).

Fig. 34 - Repartição dos modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares para *fora* da região de residência de ativos empregados e estudantes, 2001

Fig. 35 - Repartição dos modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares para *fora* da região de residência de ativos empregados e estudantes, 2011



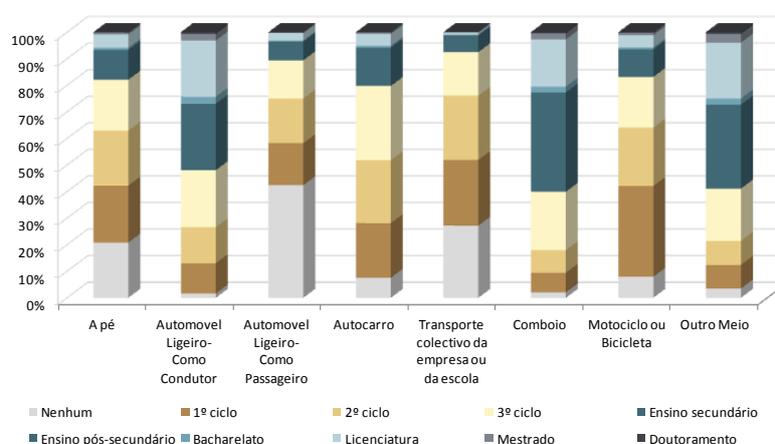
Outros – A pé e outros meios de transporte não identificados

Em 2011, mais de metade (52,0%) dos indivíduos que realizaram deslocações casa-trabalho ou casa-escola, com recurso ao automóvel como condutor, tinham pelo menos o ensino secundário concluído à data do momento censitário (24,3% tinham pelo menos o nível de licenciatura). De salientar que o automóvel como passageiro tinha como utilizadores perto de 90% de inquiridos com escolaridade até ao 3º ciclo, incluindo as crianças, valores que têm paralelo com os da utilização do transporte coletivo da empresa ou escola (92,5%).

O autocarro foi mais frequentemente utilizado nas deslocações pendulares daqueles que não chegaram a completar o ensino secundário (79,7%), sendo 13,7% o peso dos que obtiveram este grau de ensino, mas mais diminuta a proporção de utilizadores que atingiram níveis de ensino mais elevados (6,6%).

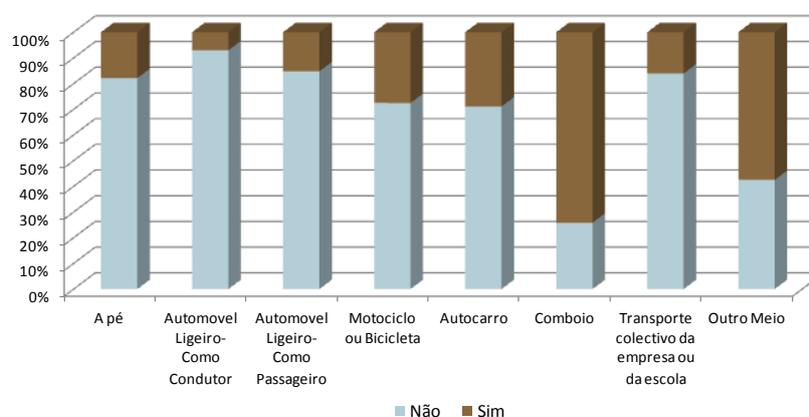
O motociclo e bicicleta foram também a preferência daqueles que indicaram ter menores níveis de escolaridade (83,2% dos seus utilizadores não completaram o ensino secundário), à semelhança do que acontece nas deslocações a pé (82,1%).

Fig. 36 - Repartição dos modos de transporte utilizados nas deslocações pendulares, por nível de instrução mais elevado completado, 2011



Verificou-se ainda que os modos de transporte que mais frequentemente implicaram o recurso a um modo secundário foram o comboio (74% dos utilizadores), seguido de *outros meios* (onde se inclui o transporte fluvial, os táxis, e os elétricos), com 57%, o autocarro (29%) e ainda o motociclo ou bicicleta (28%).

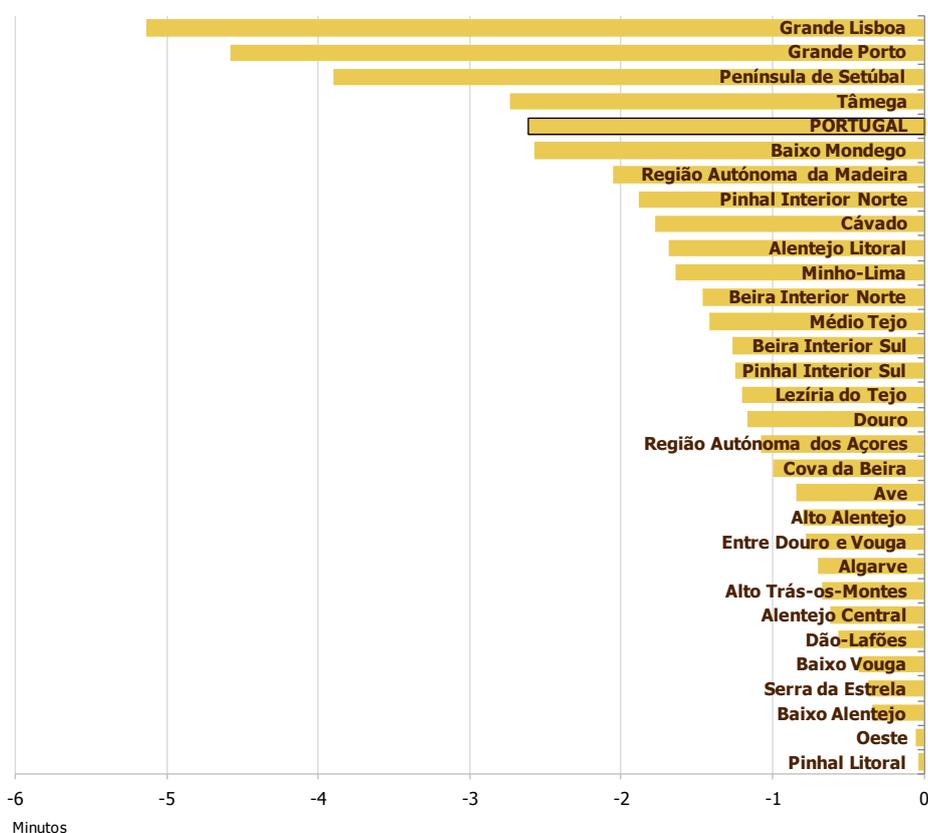
Fig. 37 – Opção por meio de transporte secundário, segundo o modo de transporte principal nas deslocações pendulares, 2011



Tempos de deslocação diminuíram em todas as regiões, principalmente na Grande Lisboa, Grande Porto e Península de Setúbal

As deslocações pendulares demoravam, em média, menos 2,6 minutos em 2011 do que em 2001, considerando todos os modos de transporte e todos os tipos de deslocações. A Grande Lisboa e o Grande Porto foram as regiões em que os ganhos de tempo nas deslocações pendulares se revelaram mais elevados: 5,1 e 4,6 minutos, respetivamente.

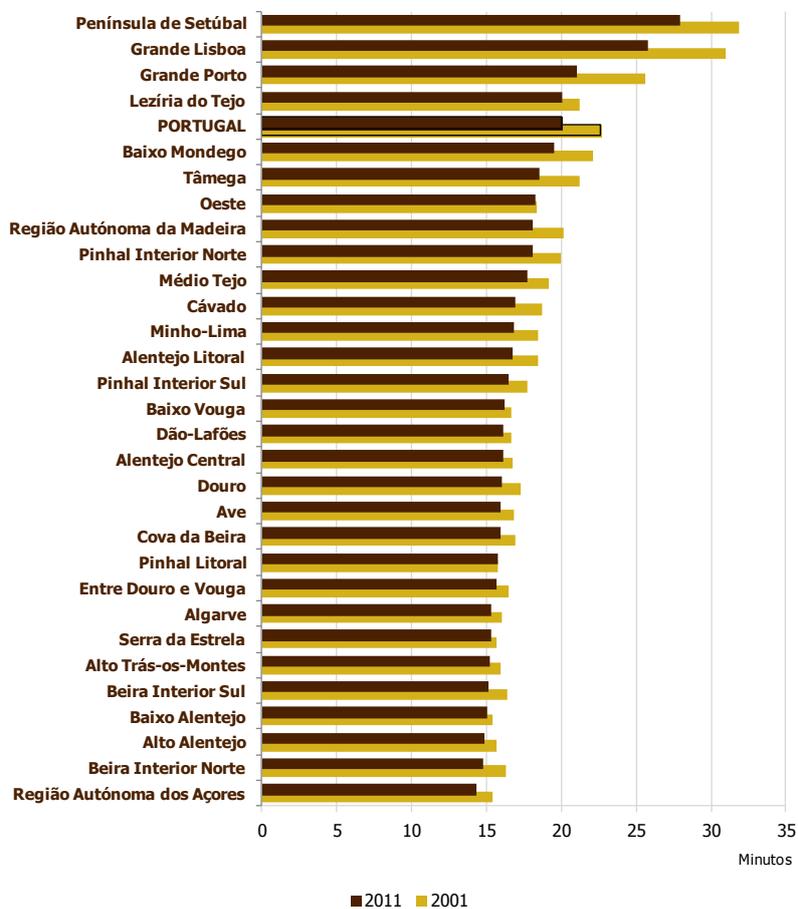
Fig. 38 - Ganhos médios nos tempos de deslocação pendular, por região NUTS III entre 2001 e 2011, em minutos



Entre 2001 e 2011, a nível nacional, o tempo médio de deslocação passou de 22,6 minutos para 20,0 minutos.

A duração média dos movimentos pendulares foi, em 2011, mais elevada na Península de Setúbal (28 minutos), Grande Lisboa (26 minutos), Grande Porto (21 minutos) e Lezíria do Tejo (20 minutos).

Fig. 39 – Duração média do tempo de deslocação pendular, por região NUTS III entre 2001 e 2011, em minutos



NOTAS METODOLÓGICAS

PRINCIPAIS CONCEITOS

Passageiro Transportado

Corresponde a uma pessoa física transportada em todo o percurso ou parte dele (exclui o pessoal afeto ao serviço do veículo).

Passageiro -Quilómetro Transportado

Unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro.

Serviço urbano/suburbano

Serviço regular que se efetua dentro dos limites dos aglomerados populacionais, ou entre estes e as localidades vizinhas, em que todo o percurso se faz através de vias urbanas ou urbanizadas.

Preço no Consumidor

Quantia paga pelas famílias na aquisição de bens e serviços individuais baseados em transações monetárias. Esta quantia corresponde ao valor que o adquirente efetivamente paga no momento de aquisição e inclui todos os impostos indiretos líquidos de subsídios sobre os produtos, reduções e descontos desde que de aplicação generalizada aos consumidores, e exclui juros e outros custos associados à compra a crédito.

Agregado Doméstico Privado

Conjunto de pessoas que residem no mesmo alojamento e cujas despesas fundamentais ou básicas (alimentação, alojamento) são suportadas conjuntamente, independentemente da existência ou não de laços de parentesco; ou a pessoa que ocupa integralmente um alojamento ou que, partilhando-o com outros, não satisfaz a condição anterior.

Movimentos Pendulares

A expressão "movimentos pendulares" é habitualmente utilizada para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo. O conceito de movimento pendular encerra, na sua forma mais simples, duas deslocações de uma pessoa entre dois pontos do espaço geográfico: uma de ida para o local de trabalho ou estudo e outra de retorno ao local residência.

Notas adicionais sobre os resultados dos Recenseamento da População

A informação divulgada neste Destaque considera os dados definitivos dos Censos de 2011 comparados com os dados definitivos dos Censos de 2001.

Para efeitos de contabilização dos movimentos pendulares foi considerada apenas a população que trabalha ou estuda e que declarou efetuar movimentos pendulares com recurso a pelo menos um meio de transporte.

Dado que as codificações de algumas questões, nomeadamente o modo de transporte utilizado para deslocação para o local de trabalho ou estudo tiveram alterações de estrutura entre a edição de 2001 e a edição de 2011, procedeu-se a harmonização das categorias de resposta.

O modo de transporte referido diz respeito unicamente ao *principal*, ou seja, aquele que é utilizado para "percorrer a maior parte da distância".

Duração média dos movimentos pendulares: Corresponde ao apuramento resultante da aplicação da fórmula: (população que demora até 15 minutos * 7,5 + população que demora de 16 a 30 * 23 + população que demora de 31 a 60 minutos * 45,5 + população que demora mais de 60 minutos * 90) / população residente presente empregada ou estudante que declarou ter realizado deslocações pendulares.

FONTES

Enquadramento internacional

EUROSTAT - Serviço de Estatística da União Europeia

Transporte rodoviário

Inquérito ao Transporte Rodoviário de Passageiros (ITRP)

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes IP

Transporte ferroviário

Inquéritos às empresas de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias e aos Metros de Lisboa e Porto

REFER EPE e Unidade de Regulação Ferroviária (IMT)

IPC – Transportes

Índice de Preços no Consumidor (IPC)

Despesas dos agregados familiares

Inquérito às Despesas das Famílias (IDEF)

Movimentos Pendulares

Recenseamentos da População

Estas e outras informações relativas às Estatísticas de Transportes e Comunicações estão disponíveis no Portal das Estatísticas Oficiais em www.ine.pt.