



# MOBILIDADE INTEGRADA NA BEIRA INTERIOR

---

## PROJETO PILOTO ESTUDO (FASE1)

Abril 2025





#### **EQUIPA TÉCNICA DA AMT:**

Ana Paula Vitorino  
Frederico Francisco  
Alexandra Oliveira  
Filipe Beja  
Teresa Coelho  
Hugo Oliveira  
Susana Baptista  
Carlos Amaro



# ÍNDICE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Introdução</b>  | <b>10</b> |
| 1.1. O papel da AMT nas Políticas Públicas de Mobilidade            | 10        |
| 1.2. O Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior     | 13        |
| <b>2. Os territórios de baixa densidade</b>                         | <b>16</b> |
| 2.1. O Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior     | 24        |
| <b>3. Demografia e Território da Beira Interior</b>                 | <b>28</b> |
| 3.1. Demografia   | 28        |
| 3.2. Serviços e Atividades Económicas                               | 37        |
| <b>4. Oferta de Transportes na Beira Interior</b>                   | <b>45</b> |
| 4.1. Infraestruturas de Transporte                                  | 45        |
| <b>4.2 Transporte ferroviário de passageiros</b>                    | <b>49</b> |
| 4.3 Transporte Rodoviário Expresso                                  | 50        |
| 4.4. Transporte Público Rodoviário Regular                          | 52        |
| 4.2. Transporte Flexível  | 55        |
| 4.3. Mobilidade Ativa   | 56        |
| <b>5. Enquadramento Jurídico das Soluções de Mobilidade</b>         | <b>61</b> |
| <b>6. Mobilidade Integrada</b>                                      | <b>66</b> |
| 6.1. Conceito   | 66        |
| 6.2. Análise Comparativa  | 66        |
| 6.3. Conceitos Relacionados   | 68        |
| 6.4. A Flexibilidade como fator determinante                        | 69        |
| 6.5. A Experiência do Passageiro                                    | 70        |
| <b>7. Uma Oferta Integrada de Transportes para a Beira Interior</b> | <b>73</b> |
| 7.1. Estrutura da Rede  | 73        |
| 7.2. O Eixo Principal   | 74        |
| 7.3. Distribuição nas Sedes de Município                            | 76        |
| 7.4. Distribuição nos municípios                                    | 76        |



|  |           |
|--|-----------|
| 7.5. Alargamento às CIM Beira Baixa e Beiras e Serra da Estrela                                    | 76        |
| 7.6. Ligações ao exterior  | 77        |
| <b>8. Cenários para a criação de um Sistema de Mobilidade Integrada na Beira Interior</b>          | <b>79</b> |
| 8.1. Interoperabilidade da bilhética   | 79        |
| 8.2. Informação sobre a oferta de transportes  | 79        |
| 8.3. Integração tarifária  | 80        |
| 8.4. Planeamento integrado da oferta   | 80        |
| 8.5. Criação de uma autoridade de transportes única  | 81        |
| 8.6. Criação de interfaces de transportes  | 81        |
| <b>9. Conclusões e Próximos Passos</b>   | <b>83</b> |
| <b>Apêndice A: Tráfego Médio diário Nas Autoestradas A23 e A25</b>                                 | <b>87</b> |
| <b>Apêndice B: Indicadores do transporte público rodoviário de passageiros</b>                     | <b>89</b> |
| <b>Apêndice C: Sistema tarifário dos serviços existentes</b>                                       | <b>90</b> |
| C.1. Tarifário dos operadores contratados pelos Municípios   | 90        |
| C.2. Tarifário dos restantes operadores na Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela | 93        |
| C.2. Tarifário dos restantes operadores na Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa                | 96        |



# ÍNDICE DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| Figura 1. Distribuição geográfica dos municípios classificados como territórios de baixa densidade          | 17 |
| Figura 2. Distribuição dos grupos etários nos municípios de baixa densidade                                 | 17 |
| Figura 3. Distribuição dos grupos etários nos restantes municípios  | 17 |
| Figura 4. Distribuição geográfica do índice de envelhecimento   | 18 |
| Figura 5. Índice de envelhecimento  | 18 |
| Figura 6. Média da % de população que entra e sai do concelho de residência para trabalhar ou estudar       | 19 |
| Figura 7. Duração de movimentos pendulares (min/ida)  | 19 |
| Figura 8. Média da % de população que entra e sai do concelho de residência para trabalhar ou estudar       | 19 |
| Figura 9. Municípios servidos por autoestradas  | 20 |
| Figura 10. Distribuição de autoestradas pelos municípios de baixa densidade                                 | 20 |
| Figura 11. Distribuição de autoestradas pelos restantes municípios  | 20 |
| Figura 12. Cobertura geográfica da rede, por área (Extensão produzida/km <sup>2</sup> )                     | 20 |
| Figura 13. Oferta de transporte, por área (V.Km/km <sup>2</sup> )   | 21 |
| Figura 14. Extensão da rede do transporte regular (km/km <sup>2</sup> )                                     | 21 |
| Figura 15. Oferta de transporte regular (V.Km/Km <sup>2</sup> )   | 21 |
| Figura 16. Densidade Populacional por concelho (hab/km <sup>2</sup> )                                       | 21 |
| Figura 17. Cobertura geográfica de serviços rodoviários, por concelho (Extensão produzida/km <sup>2</sup> ) | 22 |
| Figura 18. Oferta de serviços rodoviários, por concelho (V.Km/km <sup>2</sup> )                             | 22 |
| Figura 19. Cobertura geográfica dos Serviços Expresso   | 22 |
| Figura 20. Número de licenças atribuídas  | 22 |
| Figura 21. Nº de licenças por 10000 hab   | 23 |
| Figura 22. Cobertura geográfica dos serviços (Número de municípios com viagens)                             | 23 |
| Figura 23. Municípios com mais viagens por habitante  | 23 |
| Figura 24. Municípios de baixa densidade com mais viagens por habitante                                     | 23 |
| Figura 25. Índice de evolução do número de veículos ligeiros e da população em Portugal                     | 23 |
| Figura 26. Número de veículos ligeiros por 1000 habitantes  | 24 |
| Figura 27. Área dos concelhos (km <sup>2</sup> )  | 24 |
| Figura 28. População residente (hab/concelho)   | 24 |
| Figura 29. Distribuição do modo de transporte utilizado   | 25 |
| Figura 30. Variação da utilização dos transportes coletivos (%)   | 25 |
| Figura 31. Número de veículos ligeiros por 1000 habitantes  | 25 |



|   |    |
|---|----|
| Figura 32. Variação do número de veículos e do número de habitantes, entre 2003 e 2022 (%)  | 25 |
| Figura 33. Número de licenças de transporte de táxi atribuídas em 2021  | 26 |
| Figura 34. Licenças por 10000 hab   | 26 |
| Figura 35. Densidade populacional por freguesia de Castelo Branco (hab/km)  | 30 |
| Figura 36. Densidade populacional por freguesia de Castelo Branco (hab/km2)   | 30 |
| Figura 37. População residente por freguesia de Castelo Branco (hab)  | 30 |
| Figura 38. Índice de envelhecimento por freguesia de Castelo Branco   | 30 |
| Figura 39. Densidade populacional por freguesia do Fundão (hab/km2)   | 31 |
| Figura 40. Densidade populacional por freguesia do Fundão (hab/km2)   | 31 |
| Figura 41. População residente por freguesia do Fundão (hab)  | 32 |
| Figura 42. Índice de envelhecimento por freguesia do Fundão   | 32 |
| Figura 43. Densidade populacional por freguesia da Covilhã (hab/km2)  | 32 |
| Figura 44. Densidade populacional por freguesia da Covilhã (hab/km2)  | 33 |
| Figura 45. População residente por freguesia da Covilhã (hab)   | 33 |
| Figura 46. Índice de envelhecimento por freguesia da Covilhã  | 34 |
| Figura 47. Densidade populacional por freguesia de Belmonte (hab/km2)   | 34 |
| Figura 48. Densidade populacional por freguesia de Belmonte (hab/km2)   | 34 |
| Figura 49. População residente por freguesia de Belmonte (hab)  | 35 |
| Figura 50. Índice de envelhecimento por freguesia de Belmonte   | 35 |
| Figura 51. Densidade populacional por freguesia da Guarda (hab/km2)   | 36 |
| Figura 52. Densidade populacional por freguesia da Guarda (hab/km2)   | 36 |
| Figura 53. População residente por freguesia da Guarda (hab)  | 37 |
| Figura 54. Índice de envelhecimento por freguesia da Guarda   | 37 |
| Figura 55. Distribuição dos estabelecimentos de ensino por freguesia e concelho   | 38 |
| Figura 56. Número de alunos matriculados no ano letivo 2021/2022  | 38 |
| Figura 57. Representação geográfica dos principais polos do município de Castelo Branco   | 39 |
| Figura 58. Representação geográfica dos principais polos do município do Fundão   | 40 |
| Figura 59. Representação geográfica dos principais polos do município da Covilhã  | 41 |
| Figura 60. Representação geográfica dos principais polos do município de Belmonte   | 42 |
| Figura 61. Representação geográfica dos principais polos do município da Guarda   | 43 |
| Figura 62. Rede ferroviária da Beira Interior   | 46 |
| Figura 63. Rede rodoviária da Beira Interior  | 48 |
| Figura 64. Informação ao Múncipe no site da Câmara Municipal de Castelo Branco sobre o sistema de utilização de bicicletas partilhada | 57 |



|  |    |
|--|----|
| Figura 65. Cartaz informativo “Onde pode encontrar as Binas?”  | 57 |
| Figura 66. Mapa da rede ciclável da Covilhã  | 58 |
| Figura 67. Trotinetes e bicicletas elétricas do serviço de mobilidade suave partilhada em uso no município da Guarda   | 58 |
| Figura 68. Contador de tempo de utilização instalado nos equipamentos  | 58 |
| Figura 69. Três níveis de flexibilidade necessários na construção de sistemas de mobilidade integrada em territórios de baixa densidade  | 70 |
| Figura 70. Componentes de um sistema de mobilidade integrada   | 71 |
| Figura 71. Esquema de rede de transportes configurada num corredor com nós que funcionam como portais de acesso  | 73 |
| Figura 72. Proposta de serviço ferroviário Regional Expresso com horário cadenciado entre a Guarda e Castelo Branco, com possível prolongamento de alguns serviços a Vila Velha de Ródão | 75 |
| Figura 73. Representação da operacionalização de um sistema de mobilidade integrada  | 81 |



## ÍNDICE DE TABELAS

|   |    |
|---|----|
| Tabela 1. População (Número) por Local de residência à data dos Censos (Série 1864 - 2021); Decenal   | 28 |
| Tabela 2. População (Número) por Local de residência à data dos Censos (2021)   | 29 |
| Tabela 3. Taxa de desemprego por local de residência à data dos Censos (2021) (%)   | 38 |
| Tabela 4. Polos geradores e atratores de viagens no município de Castelo Branco   | 39 |
| Tabela 5. Polos geradores e atratores de viagens no município do Fundão   | 40 |
| Tabela 6. Principais polos geradores e atratores de viagens no município da Covilhã   | 41 |
| Tabela 7. Principais polos geradores e atratores de viagens no município de Belmonte  | 42 |
| Tabela 8. Principais polos geradores e atratores de viagens no município da Guarda  | 43 |
| Tabela 9. Distância das estações ferroviárias às sedes de município por elas servidas.  | 45 |
| Tabela 10. Passageiros movimentados nas estações servem os cinco municípios parceiros do projeto piloto.  | 45 |
| Tabela 11. Tempos de viagem, em minutos, por estrada entre as sedes de município parceiras.   | 47 |
| Tabela 12. Frequências de serviço Intercidades e Regional, por dia e por sentido, entre as estações que servem as sedes de município parceiras.                                 | 49 |
| Tabela 13. Tempos de viagem, em minutos, por comboio Intercidades e Regional entre as estações que servem as sedes de município parceiras.                                      | 49 |
| Tabela 14. Número de ligações ferroviárias diárias a Lisboa (sem transbordo), tendo por referência o último horário anterior ao encerramento da Linha da Beira Alta para obras. | 50 |
| Tabela 15. Número de ligações diárias em autocarro expresso entre as sedes dos municípios parceiros.  | 51 |
| Tabela 16. Tempo de viagem, em minutos, em autocarro expresso entre as sedes dos municípios parceiros.  | 51 |
| Tabela 17. Tempos de viagem, em minutos, por estrada entre as sedes de município parceiras e as cidades de Lisboa, Porto e Coimbra.   | 51 |
| Tabela 18. Autoridades responsáveis pelo transporte rodoviário municipal e intermunicipal em cada município   | 52 |
| Tabela 19. Concessões para Serviço público de transporte de passageiros regular municipal e urbano em vigor.  | 55 |
| Tabela 20. Serviço público de transporte de passageiros flexível  | 56 |
| Tabela 21. Sistemas de utilização partilhada de bicicletas  | 59 |
| Tabela 22. Tempos de viagem (min)   | 74 |
| Tabela 23. Tráfego média diário nos sublanços da autoestrada A23 que atravessam a CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela   | 87 |
| Tabela 24. Tráfego média diário nos sublanços da autoestrada A25 que atravessam a CIM Beiras e Serra da Estrela   | 88 |
| Tabela 25. Indicadores de oferta do transporte rodoviário de passageiros para as CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela  | 89 |
| Tabela 26. Indicadores de procura do transporte rodoviário de passageiros para as CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela   | 89 |
| Tabela 27. Indicadores económico-financeiros  | 89 |
| Tabela 28. Tarifário da MOBICAB no município de Castelo Branco  | 90 |
| Tabela 29. Tarifário da MoviCovilhã no município da Covilhã   | 91 |
| Tabela 30. Tarifário do Belmonte SIM no município de Belmonte   | 92 |
| Tabela 31. Tarifário da STUG no município da Guarda   | 92 |
| Tabela 32. Tarifário do operador Trasndev e Rodoviária da Beira Interior  | 93 |
| Tabela 33. Tarifário dos operadores ATF, Auto Transportes do Fundão, Empresa Berrelhas de Camionagem  | 94 |
| Tabela 34. Tarifário do operador União de Satão & Aguiar da Beira   | 94 |
| Tabela 35. Tarifário do operador Lopes & Filhos   | 94 |
| Tabela 36. Tarifário do operador Viúva Monteiro e Irmão   | 94 |
| Tabela 37. Tarifário do operador Marques, Lda   | 95 |
| Tabela 38. Tarifário do operador Trasndev   | 96 |

# 1.

## INTRODUÇÃO





## 1. INTRODUÇÃO

### 1.1. O papel da AMT nas Políticas Públicas de Mobilidade

O ecossistema da mobilidade, transportes e respetivas infraestruturas deve estar no centro da construção de políticas públicas, que garantam as dimensões inclusiva, eficiente, sustentável e inteligente, permitindo a organização dos diferentes modos de transporte, da sua multimodalidade e intermodalidade.

Em Portugal, há zonas em que o acesso ao transporte público está mais facilitado que em outras, a distribuição da densidade populacional também não segue um modelo equilibrado e o que se verifica é uma elevada concentração da população no litoral.

Esta desigualdade tem impactos tanto na mobilidade espacial, como na coesão social do território e há casos em que podemos falar em pobreza da mobilidade.

O conceito de pobreza de mobilidade está em permanente evolução, mas, de acordo com o artigo 2.º, n.º 15, do Regulamento (UE) 2023/955, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio, pode caracterizar-se como a situação em que um agregado familiar enfrenta despesas desproporcionadas com transportes ou tem acesso limitado a serviços de mobilidade necessários, devido à falta de infraestruturas adequadas ou à incapacidade de suportar os custos associados. Este conceito está diretamente relacionado com os desafios enfrentados por pessoas economicamente vulneráveis ou que vivem em áreas com infraestruturas de transporte insuficientes, limitando o acesso ao emprego, à educação, à saúde e a outros serviços essenciais.<sup>1</sup>

Importará esclarecer que os baixos rendimentos poderão influenciar ou condicionar o acesso à mobilidade, mas poderá existir pobreza de

mobilidade em regiões com altos rendimentos, mas que também têm dificuldade de acesso ao sistema ou o sistema não oferece respostas satisfatórias às necessidades dos utilizadores.

No nosso país temos 165 municípios de baixa densidade, o que corresponde a 59% dos municípios, 19 % da população residente e 75% da área total de Portugal Continental.

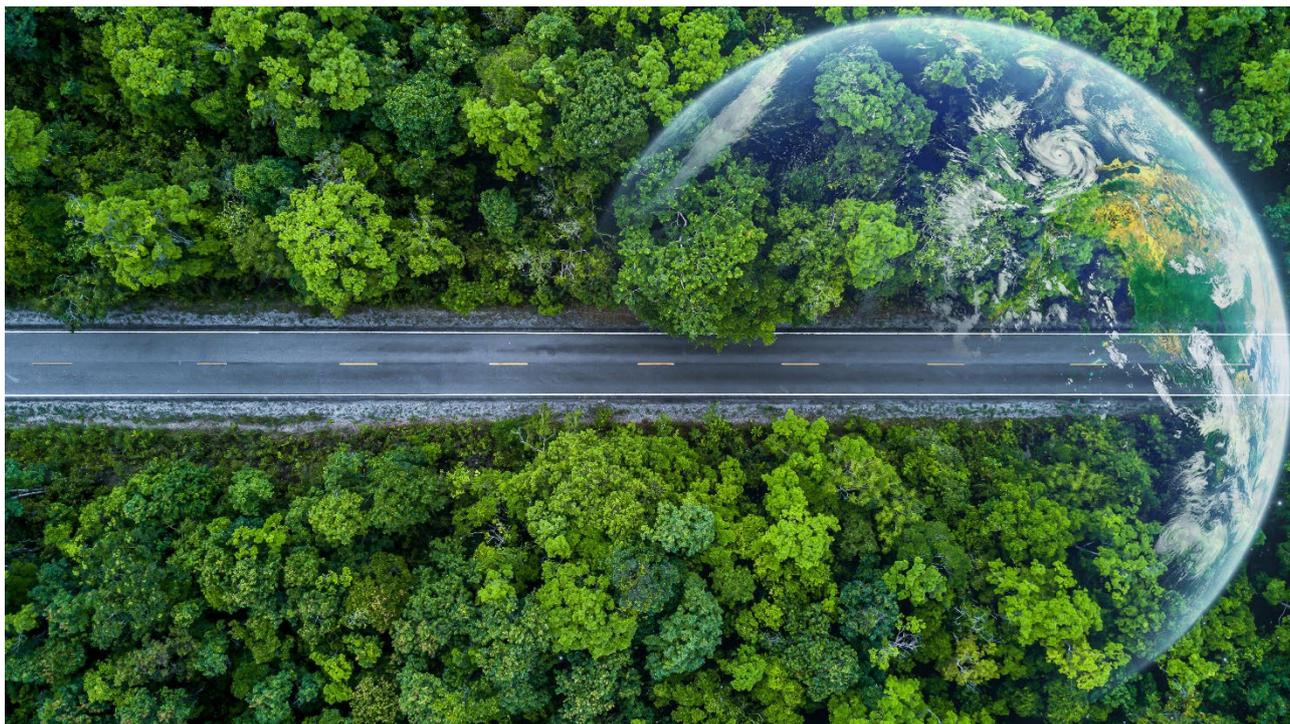
Para a classificação dos territórios de baixa densidade são considerados fatores como a densidade populacional, a demografia, o povoamento, as características físicas do território, as características sócias económicas e as acessibilidades.

Atendendo à realidade existente no nosso país, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), no âmbito das suas atribuições, previstas na Lei-Quadro das Entidades Reguladoras (Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto) e do Decreto – Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os seus Estatutos, está a desenvolver um projeto piloto na Beira Baixa, que envolve cinco municípios, Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco, para analisar a situação concreta, com base nos dados existentes, e propor a criação de uma solução eficaz, inteligente, sustentável e resiliente, que num sistema de mobilidade multimodal permita que as populações disponham de soluções de transporte em condições, tanto quanto possível, mais igualitárias às das populações que vivem nos territórios mais litorais e, assim, combater a pobreza da mobilidade e criar melhores condições de vida e de acesso aos seus direitos fundamentais.

A AMT tem vindo a elaborar estudos e a apresentar recomendações em várias áreas, em que defende a necessidade de elaboração de um **Programa Nacional de Mobilidade Sustentável**, que articule numa perspetiva global todos os instrumentos de planeamento a nível nacional e local, com:

---

<sup>1</sup> [Mobilidade Inclusiva, Eficiente, Sustentável E Inteligente](#)



- Uma visão integrada da mobilidade, logística e infraestrutura de transporte;
- O planeamento adequado do sistema, bem como a adoção de políticas proativas de ordenamento e gestão do território, bem como de medidas para incentivar o uso de modos de transporte sustentáveis;
- A fixação de indicadores de avaliação da eficiência dos investimentos e do contributo dos mesmos para a coesão territorial, social, económica e ambiental.

Nas Orientações para a Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável<sup>2</sup>, a AMT defende que a mobilidade deve ser abordada numa perspetiva multimodal, em que todos os modos devem proporcionar as alternativas mais eficientes e eficazes para satisfazer as necessidades de operadores, utilizadores e terceiros.

As decisões estratégicas relativas à localização de qualquer infraestrutura de transportes requerem uma abordagem mais sistémica e abrangente.

A existência de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável é fundamental por forma a dar cumprimento aos compromissos ambientais nos quais a área dos transportes assume especial relevância atento o impacto dos mesmos nas emissões de gases com efeito de estufa (GEE).

A AMT também defende a adaptação de uma Política de Gestão e Ordenamento do Território inovadora e atualizada que permita destacar Portugal pela adoção de políticas de integração territorial e promoção de instrumentos de gestão, simultaneamente, estáveis e flexíveis, que incorporam e harmonizam a mobilidade, os transportes e as infraestruturas, internalizando e estabelecendo metas e compromissos tangíveis e realizáveis.

---

<sup>2</sup> [Orientações para a Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável](#)



Outro estudo a destacar é o designado **Obrigações de Serviço Público Verdes**<sup>3</sup>, em que são elencadas medidas que contribuam para melhorar o desempenho ambiental dos transportes, otimizar a oferta, incentivando a transferência de utilização de viatura própria para o uso do transporte coletivo, e aumentar a coesão territorial e a utilização de o transporte flexível.

No estudo Obrigações de Serviço Público Verdes é realizada uma análise profunda do enquadramento aplicável, nacional, europeu e internacional e são apresentadas um conjunto de recomendações por grandes grupos, áreas temáticas, estando cada um deles subdividido em propostas mais concretas:

- Implementação de indicadores de emissões de gases com efeitos de estufa nos serviços e infraestruturas de mobilidade;
- Implementação de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável;
- Avaliação da valia de investimentos e de desempenho de serviços e infraestruturas de transportes;
- Melhoria da contratação e gestão ecológica e flexível de serviços e infraestruturas de mobilidade;
- Fontes alternativas de financiamento à mobilidade sustentável, acessiva e inclusiva;
- Literacia da mobilidade e comunicação com os cidadãos;
- Incentivo à inovação, e colaboração com a academia, empresas e centros de investigação.

Por último e porque existem soluções de mobilidade partilhada em alguns destes municípios da Beira

Interior, é importante referir as Linhas de Orientação Sobre a Regulação da Micromobilidade Partilhada<sup>4</sup>.

A micromobilidade partilhada é definida como o transporte disponibilizado aos utilizadores em modelos de partilha, designadamente através de meios digitais, realizado em distâncias curtas, utilizando veículos de reduzida potência, dimensão, peso e velocidade, maioritariamente velocípedes, movidos, na maior parte dos casos, por energia elétrica.

Neste estudo é assumido que a micromobilidade partilhada deve ser considerada como complementar ao sistema de transporte público de passageiros e as respetivas interconexões devem ser integradas em sede de gestão do território e planeamento das redes e sistemas de transportes, tendo em conta as melhores práticas e definições internacionais.

As recomendações são a vários níveis:

- Ao *Estado-legislador*, Assembleia da República e Governo, com propostas de alteração ao Código da Estrada, reflexão no âmbito do novo regime do Seguro Automóvel ou propostas de alteração ao Regime do *Sharing*;
- Aos Municípios.

As recomendações abrangem vários aspetos, como por exemplo a intermodalidade, o estacionamento, a obrigação de informação, a georreferenciação, a utilização do capacete, a recolha de veículos, entre outros.

Atendendo a todos estas matérias que têm sido objeto da investigação da AMT e os indicadores existentes no Relatório «Mobilidade em Territórios de Baixa Densidade – Análise Estatística»<sup>5</sup> será necessário aprofundar os dados existentes e estudar soluções integradas nos territórios de baixa

---

<sup>3</sup> [Obrigações de Serviço Público Verdes – versão atualizada \(completo\)](#)

<sup>5</sup> [analisesumariaterr\\_bx\\_densidade.pdf](#)

<sup>4</sup> [Linhas de Orientação Sobre a Regulação da Micromobilidade Partilhada](#)



densidade, tarefa da qual resulta a importância deste projeto-piloto da Beira Baixa, que poderá depois ser replicado, com as devidas adaptações, a todas as outras regiões de baixa densidade existentes em Portugal.

## **1.2. O Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior**

A AMT tem como um dos seus objetivos estratégicos contribuir para a conceção e implementação de políticas públicas na mobilidade e nos transportes.

Para o ano de 2024, o Plano de Atividades da AMT previu como prioridades estratégicas: promover a melhoria do enquadramento e da oferta nos mercados da mobilidade e dos transportes, incluindo a dinamização dos serviços digitais (PE 1) e promover o papel da AMT enquanto dinamizadora da literacia da mobilidade e dos transportes, da inovação e do combate às alterações climáticas (PE 2).

Por sua vez, a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da Comissão Europeia preconiza que apenas com um transporte de passageiros multimodal, facilitado por sistemas tecnológicos, assente em energias alternativas, em sintonia com o ordenamento do território e focado nas necessidades dos seus utilizadores, é que se poderá caracterizar a mobilidade como sustentável.

Acompanhando a estratégia, o Orçamento do Estado para 2024 alude a que *“Em 2024, o Governo, juntamente com a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, as diversas autoridades de transportes, as áreas metropolitanas e as comunidades intermunicipais, estuda os moldes para a criação do passe de mobilidade nacional que dê acesso ao transporte urbano, suburbano, regional, de médio curso e flexível nos modos rodoviário, ferroviário, fluvial e de mobilidade suave através do alargamento dos programas Incentiva +TP e da plataforma «1Bilhete.pt» “*

A AMT ao abrigo das suas atribuições legais e tendo em vista o cumprimento das prioridades estratégicas

definidas, tem promovido a realização de conferências sobre a mobilidade e os transportes, com destaque para a preocupação com a mobilidade em territórios de baixa densidade.

Assim, no dia 24 de outubro de 2023, foi realizada, na Covilhã, a conferência **Desafios da Mobilidade nos Territórios de Baixa Densidade**, onde emergiu a necessidade urgente de encontrar soluções inovadoras, eficientes e sustentáveis para a mobilidade nas regiões de baixa densidade e de onde resultou o interesse na conceção e desenvolvimento de um projeto piloto de mobilidade nos territórios da Beira Interior.

No dia 17 de abril de 2024, foi realizada a reunião de arranque do **Projeto Piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior** com os Municípios da Guarda, Covilhã, Fundão, Belmonte e Castelo Branco.

No dia 21 de junho de 2024, foi proposta pela Presidente do Conselho de Administração da AMT, Eng.<sup>a</sup> Ana Paula Vitorino, a criação de um grupo de trabalho técnico, com a participação de representantes dos vários municípios, para preparação de uma proposta de Protocolo de Colaboração a celebrar.

Em 27 de agosto de 2024, a AMT remeteu uma versão consolidada do Protocolo a assinar numa conferência das partes, agendada para 17 de setembro, porém cancelada por motivos de força maior, sendo depois assinado no dia 26 de novembro de 2024, Dia Mundial do Transporte Sustentável.

São parte integrante do protocolo celebrado, os termos de referência do Projeto Piloto, onde se descreve detalhadamente a proposta de desenho de novo sistema de mobilidade e a metodologia para o desenvolvimento do mesmo, bem como o período temporal, para cada fase, até à sua implementação.

O Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior compreende quatro fases:

Na **Fase 1, Diagnóstico**, a AMT e os municípios realizaram um levantamento detalhado do território, analisando as necessidades das populações e



identificando os principais polos de deslocação, de forma a descrever e reconhecer a natureza da região, tais como as principais zonas industriais, hospitais e centros de saúde, universidades e outros centros escolares.

Este levantamento foi complementado com a análise da realidade e a identificação dos desafios atuais no que respeita aos serviços públicos de transporte. Assim, em conjunto com as autarquias e com as Comunidades Intermunicipais das Beiras e Serra da Estrela e da Beira Baixa, procedeu-se à recolha de dados para caracterizar a rede de serviço público de transporte.

Reconhece-se esta informação como sendo indispensável para deter um conhecimento essencial e que possibilita uma visão estratégica voltada para a ação e intervenção.

Na **Fase 2, Desenho da Rede**: Tendo em consideração as necessidades locais, os projetos de mobilidade existentes e planeados ou em fase de contratação e as melhores práticas e recomendações, bem como instrumentos nacionais e internacionais de planeamento da mobilidade sustentável, criaram-se condições para avaliar a situação atual e sugerir soluções alternativas ou complementares, mais próximas de uma mobilidade sustentável e integrada.

A proposta preliminar formulada, incluirá um desenho indicativo dos circuitos a considerar, uma sugestão de esquemas cooperativos e de parceria, que se consideram pertinentes para a implementação das medidas previstas no projeto.

Prevê-se ainda complementar com um programa de ação, estabelecendo, para as várias propostas, o seu faseamento e horizontes temporais de implementação, identificando as entidades responsáveis e possíveis meios de financiamento.

Na **Fase 3**, deverá ser feita a **Conceção da plataforma de gestão de mobilidade** integrada. No entanto, a divulgação do sistema implica um bom sistema de comunicação, mas mais do que isso uma utilização facilitada do ponto de vista do utilizador. Como tal,

entende-se como fundamental proceder à construção de uma única plataforma de gestão da mobilidade, com interligação aos diversos serviços de transporte, com prestação da melhor informação aos passageiros em tempo real e possibilidade de acesso a serviços de mobilidade integrados.

Finalmente, este projeto piloto inclui como **Fase 4**, um conjunto de ações de **Sensibilização**.

A garantia do sucesso desta mudança será condicionada por esta fase. A capacitação de todos os *stakeholders* e a disseminação da informação serão fundamentais para assegurar que os interessados e a população beneficiem deste plano de mobilidade, no modelo integrado.

Importará criar conteúdos formativos e de promoção da nova cultura de mobilidade integrada, encorajando os utilizadores.

Será também relevante apoiar uma cultura de inovação, colaboração e adaptabilidade entre todos os participantes, elementos-chave num processo de melhoria contínua, para uma transformação bem-sucedida.

O presente Estudo Preliminar inclui a **Fase 1** e parte da **Fase 2**, acima enunciados, apresentando-se como primeiro documento técnico que resulta deste projeto piloto permitindo concretizar, por um lado, aquilo que se entende por Mobilidade Integrada, e por outro, a estrutura principal da rede de transportes e mobilidade que deverá servir a região da Beira Interior.

# 2.

## OS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE





## 2. OS TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE<sup>6</sup>

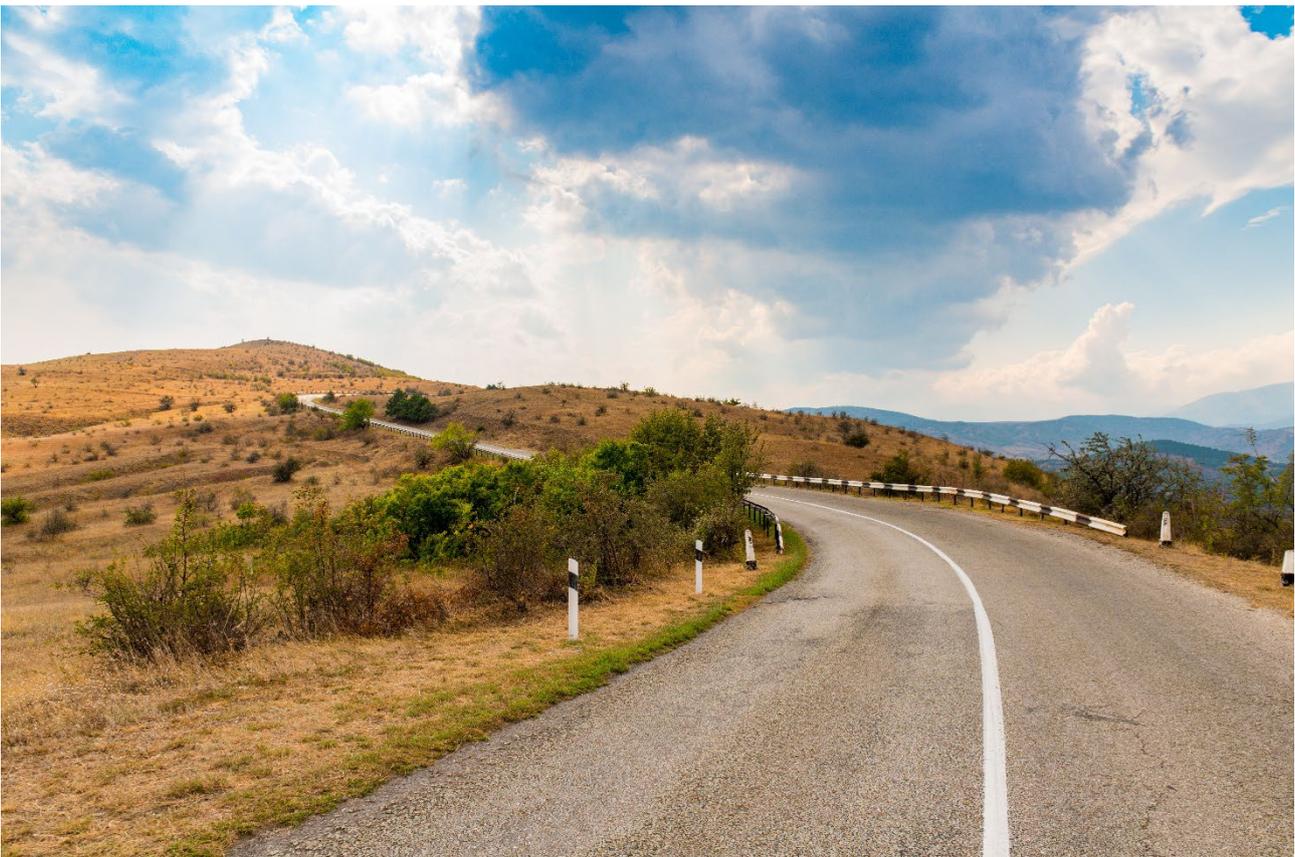
Uma característica marcante do território continental português reside na distribuição heterogénea da sua população, evidenciada por uma maior densidade populacional ao longo do litoral em contraste com uma menor concentração no interior. A par desta realidade, os territórios do interior são servidos 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 classificação 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.

A Figura seguinte 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



---

<sup>6</sup> Lista dos municípios que constituem “territórios de baixa densidade” de acordo com o Anexo à Deliberação n.º 20/2018 da CIC 2020

oposição aos municípios do litoral (com a exceção do Litoral Alentejano e da costa ocidental do Algarve).

Os territórios de baixa densidade representam 165 dos 278 municípios do continente, ou seja 59%, apresentando uma elevada dispersão populacional e estão situados, essencialmente, no interior do país e fora da Faixa Atlântica (Braga-Setúbal e Algarve).

Os municípios de baixa densidade representam apenas 19% da população residente, enquanto o seu peso em termos de área corresponde a 75% da área total de Portugal Continental.

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).

Figura 1. Distribuição geográfica dos municípios classificados como territórios de baixa densidade



Relativamente à área média, verifica-se que nos municípios de baixa densidade (403 km<sup>2</sup>) a área é significativamente superior às dos municípios das áreas metropolitanas (168 km<sup>2</sup> e 128 km<sup>2</sup>, em Lisboa e Porto, respetivamente), bem como dos restantes municípios (223 km<sup>2</sup>).

Nestes territórios a mobilidade caracteriza-se por ter menos movimentos pendulares (casa-trabalho/casa-escola), maior utilização de transporte individual, menor oferta e extensão de transporte rodoviário de passageiros, que é 11 vezes inferior a outros municípios. Fator ao qual não é alheio que 57 destes 165 municípios (35%) são servidos por autoestradas e 30% são servidos por transporte ferroviário de passageiros. Por outro lado, estes territórios detêm 27% das licenças de táxi e 56% têm viagens de TVDE.

Figura 2. Distribuição dos grupos etários nos municípios de baixa densidade

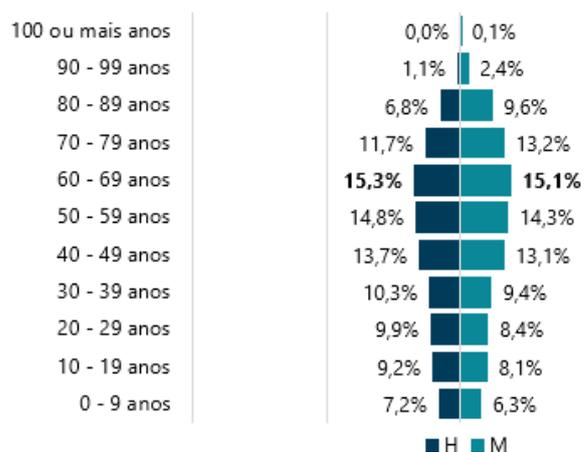
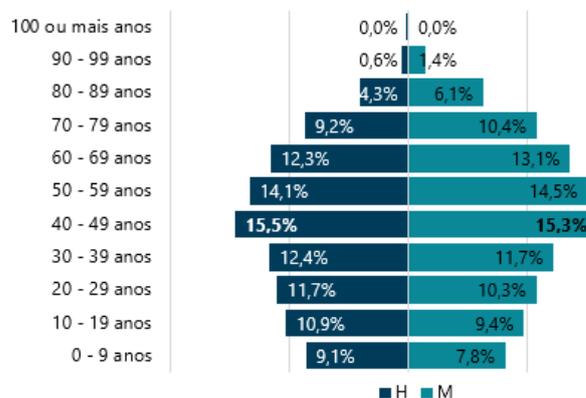


Figura 3. Distribuição dos grupos etários nos restantes municípios





A baixa procura condiciona a disponibilização de serviços mais regulares de transportes públicos, uma vez que o transporte coletivo tradicional é economicamente pouco viável e pouco atrativo (baixas frequências e tempos de percurso elevados). Esta condicionante afeta territórios de baixa densidade, mas também zonas urbanas, em particular, aos fins de semana ou períodos noturnos.

Simultaneamente é muito evidente uma fraca acessibilidade a serviços públicos, uma inevitável prioridade na utilização de viatura própria, um isolamento e fraca inclusividade de pessoas vulneráveis o que traduz também numa limitação à atividade económica.

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.

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 4. Distribuição geográfica do índice de envelhecimento

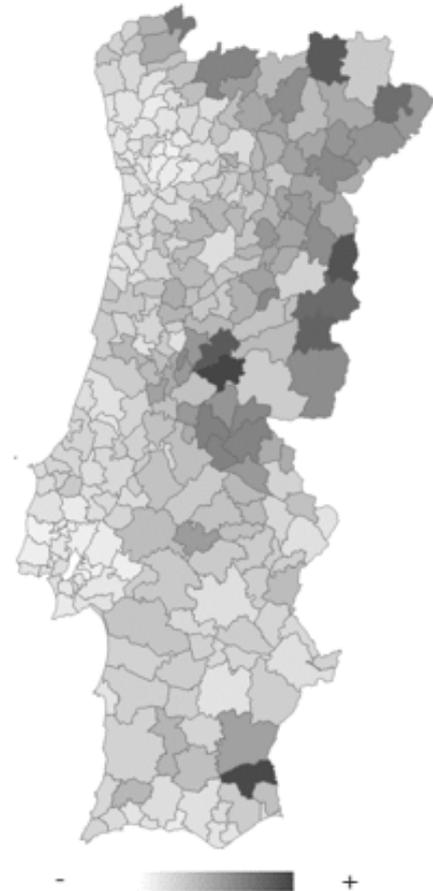
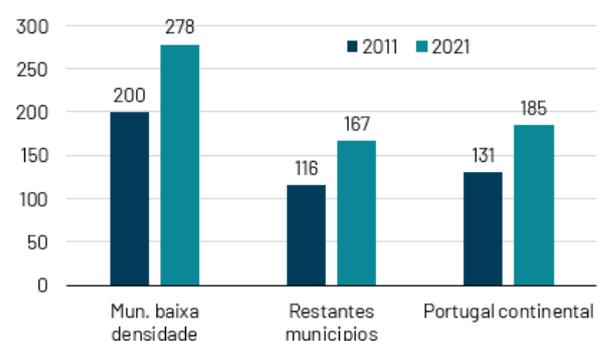


Figura 5. Índice de envelhecimento



Por outro lado, verificou-se uma tendência de envelhecimento que atingiu um aumento de 20% da população com mais de 65 anos relativamente à população total, assim como uma redução de 15% da população com menos de 15 anos.



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.

Verifica-se que nos municípios de baixa densidade as deslocações pendulares 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 6. Média da % de população que entra e sai do concelho de residência para trabalhar ou estudar

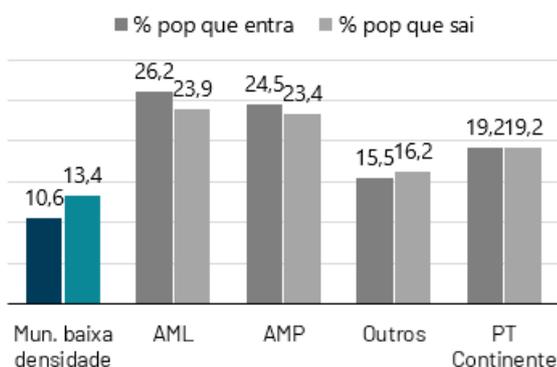
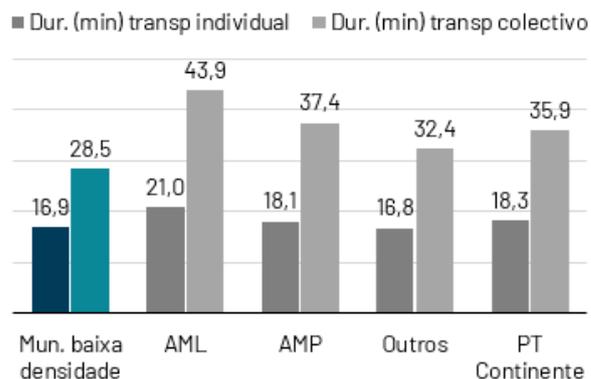
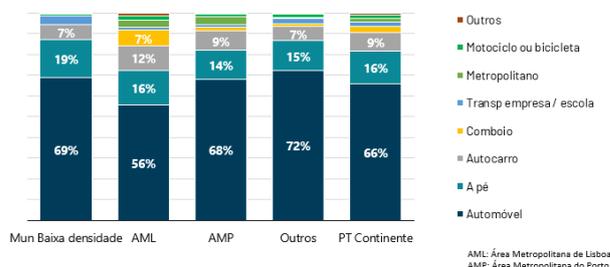


Figura 7. Duração de movimentos pendulares (min/ida)



Por outro lado, os municípios de baixa densidade apresentam um menor número de movimentos pendulares entre concelhos por habitante. As áreas metropolitanas apresentam o dobro de população a movimentar-se entre concelhos e - a nível nacional - a opção transporte coletivo dura duas vezes mais que a opção veículo individual, sendo que a menor diferença entre o transporte individual e o coletivo se encontra nos municípios de baixa densidade.

Figura 8. Média da % de população que entra e sai do concelho de residência para trabalhar ou estudar



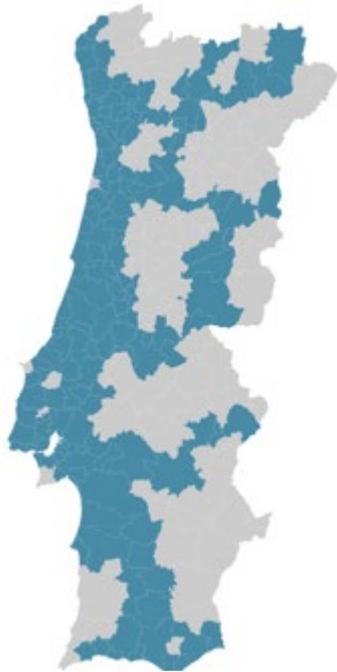
É evidente a expressiva maioria de representatividade (2/3) da opção veículo individual na repartição modal dos movimentos pendulares. O maior destaque entre os censos de 2011 e 2021 foi a subida de 5 % da opção pelo veículo automóvel.

O transporte coletivo tem maior peso na AML: 26%. Em Portugal continental: 17%. 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.



Os municípios servidos, 159 dos 278, ou seja 57%, 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 9. Municípios servidos por autoestradas



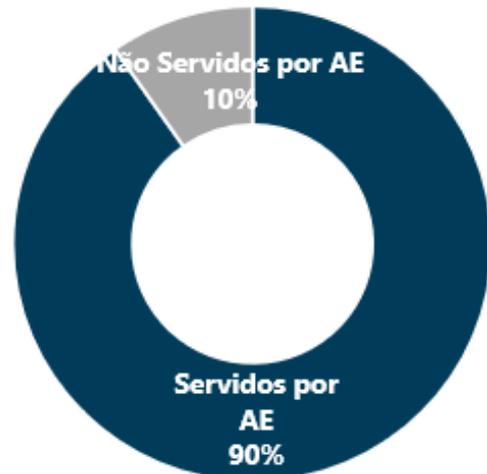
Fonte: AMT

Figura 10. Distribuição de autoestradas pelos municípios de baixa densidade



Fonte: AMT

Figura 11. Distribuição de autoestradas pelos restantes municípios



Fonte: AMT

É possível constatar que 35% dos municípios de baixa densidade (57 de 165) 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).

Figura 12. Cobertura geográfica da rede, por área (Extensão produzida/km2)

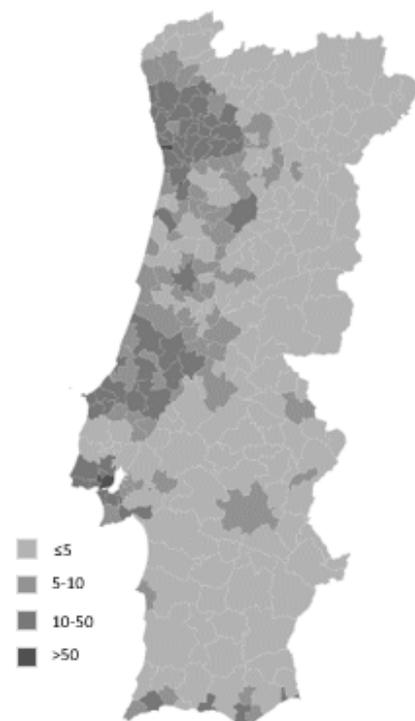


Figura 13. Oferta de transporte, por área (V.Km/km<sup>2</sup>)

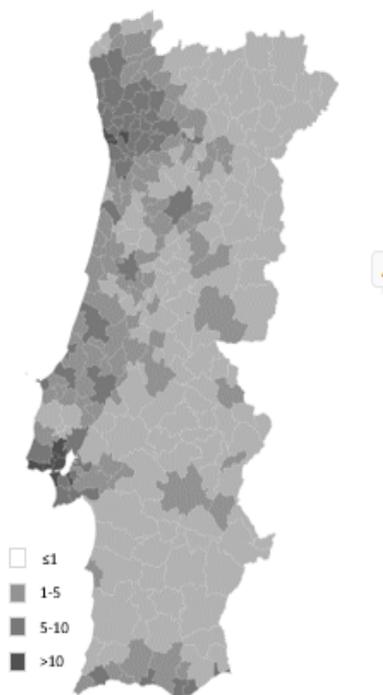
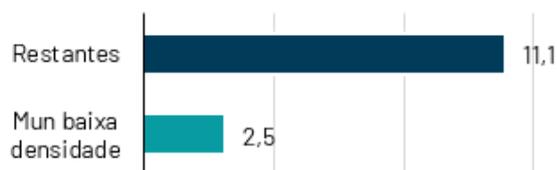


Figura 14. Extensão da rede do transporte regular (km/km<sup>2</sup>)



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

Figura 15. Oferta de transporte regular (V.Km/Km<sup>2</sup>)



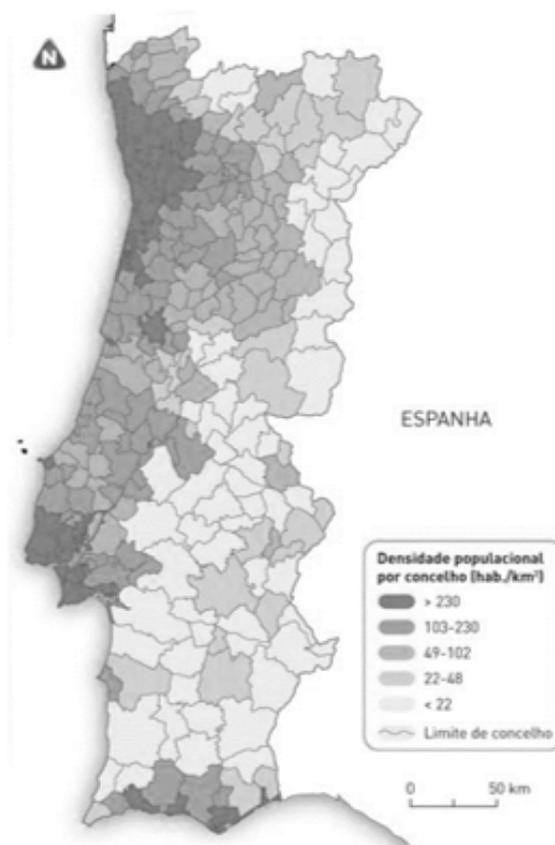
Em relação à oferta de transporte regular, os valores médios são de 691V.Km/km<sup>2</sup> nos municípios de baixa densidade e de 11 667V.Km/km<sup>2</sup> nos restantes. Assim, conclui-se que nos municípios de baixa

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

Em termos médios, a cobertura e a oferta por km<sup>2</sup> é, respetivamente, 3 e 16 vezes superior nos municípios que não são de baixa densidade.

A densidade é 11 vezes superior nos que não são de baixa densidade.

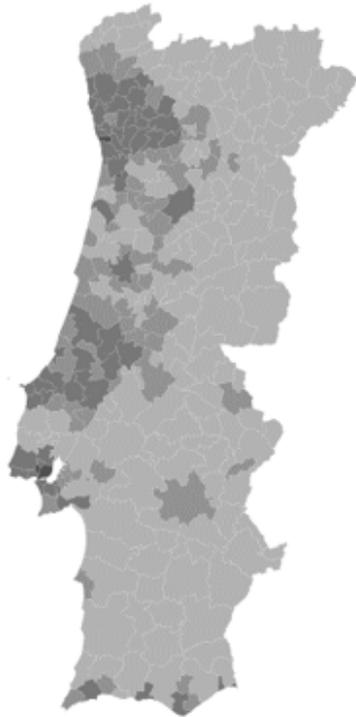
Figura 16. Densidade Popacional por concelho (hab/km<sup>2</sup>)



Fonte: INE

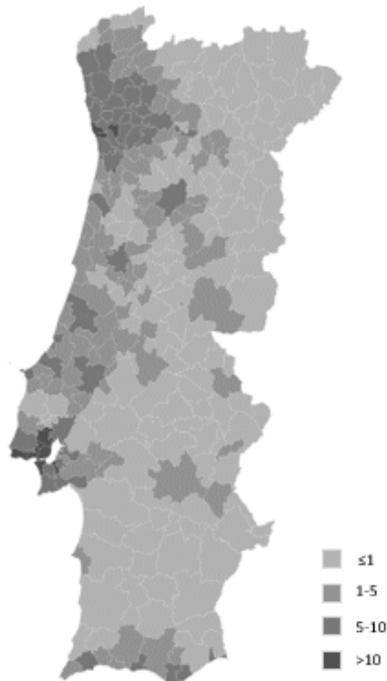


Figura 17. Cobertura geográfica de serviços rodoviários, por concelho (Extensão produzida/km2)



Fonte: StePP

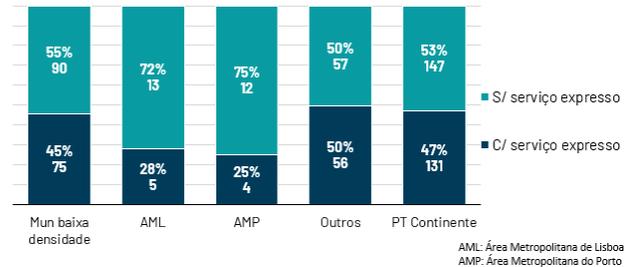
Figura 18. Oferta de serviços rodoviários, por concelho (V.Km/km2)



Fonte: StePP

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

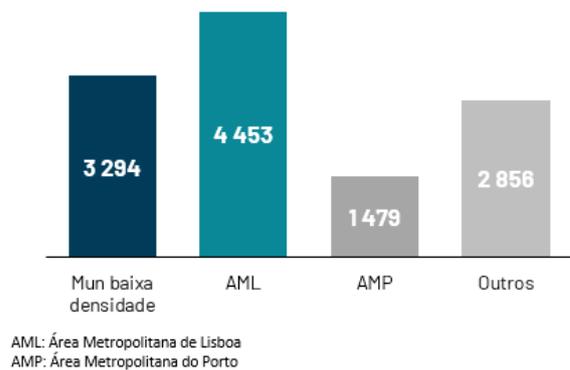
Figura 19. Cobertura geográfica dos Serviços Expresso



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, o correspondente a 131 dos 278 municípios.

55% dos municípios servidos por serviços expresso são de baixa densidade. Todas as regiões (CIM e AM) são servidas por serviço expresso.

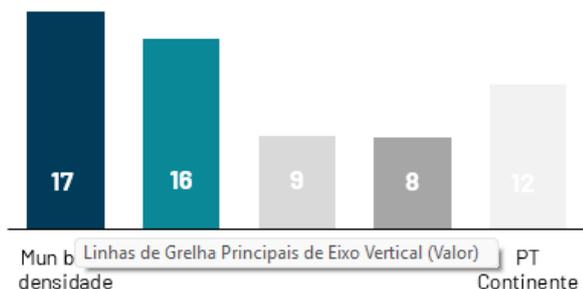
Figura 20. Número de licenças atribuídas



No total foram atribuídas 12082 licenças em Portugal Continental.



Figura 21. Nº de licenças por 10000 hab



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. 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, o número de licenças por 10.000 habitantes resulta nos municípios de baixa densidade (17 licenças por 10.000 hab) é 40% acima da média nacional e ainda superior ao valor da AML.

A AML e AMP detêm cerca de 50% das licenças atribuídas e 47% da população. Os municípios de baixa densidade têm um número de licenças por habitante em % superior à média nacional

Figura 22. Cobertura geográfica dos serviços (Número de municípios com viagens)

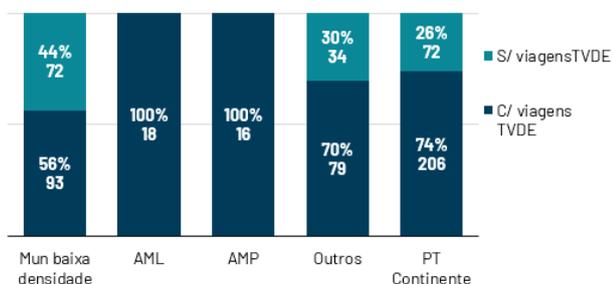


Figura 23. Municípios com mais viagens por habitante

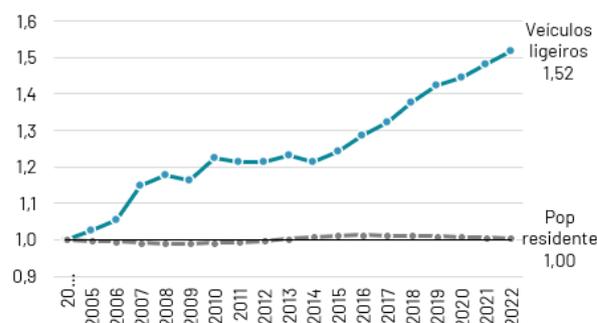
| Top 10         | Município  | NUT III     | Viagem/Hab |
|----------------|------------|-------------|------------|
| 1º             | Lisboa     | AML         | 73         |
| 2º             | Porto      | AMP         | 37         |
| 3º             | Albufeira  | AMAL        | 26         |
| 4º             | Faro       | AMAL        | 17         |
| 5º             | Loulé      | AMAL        | 12         |
| 6º             | Coimbra    | CIM COIMBRA | 10         |
| 7º             | Alcoutim * | AMAL        | 9          |
| 8º             | Lagos      | AMAL        | 8          |
| 9º             | Portimão   | AMAL        | 7          |
| 10º            | Lagoa      | AMAL        | 7          |
| Média Nacional |            |             | 7          |

Figura 24. Municípios de baixa densidade com mais viagens por habitante

| top 3 | Município     | NUT III | Viagem/Hab |
|-------|---------------|---------|------------|
| 1º    | Alcoutim      | AMAL    | 9          |
| 2º    | Vila do Bispo | AMAL    | 1          |
| 3º    | Évora         | CIMAC   | 1          |

Do Top 10 de viagens/hab, apenas um é de baixa densidade. Dos 278 municípios do continente, 206 (74%) apresentam viagens em TVDE. 56% dos municípios de baixa densidade têm viagens de TVDE. Os municípios de Lisboa e Porto concentram o maior índice de viagens por habitante.

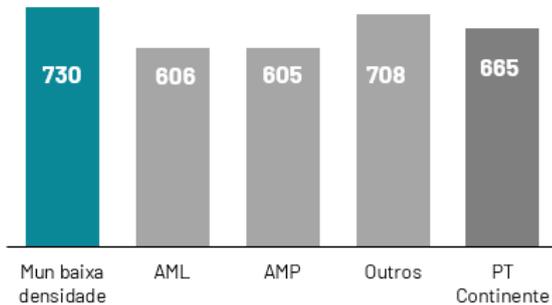
Figura 25. Índice de evolução do número de veículos ligeiros e da população em Portugal



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo - AMT



Figura 26. Número de veículos ligeiros por 1000 habitantes



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo - AMT

Taxa de motorização mais elevada nos territórios de baixa densidade

Crescimento de 50% do número de veículos ligeiros, desde 2004.

## 2.1. O Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior

O Projeto pretende a implementação de um piloto de Mobilidade Integrada da Beira Interior, através do diagnóstico do território. Para o efeito a celebração do Protocolo “Projeto-Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior” formalizou a cooperação técnica e institucional - liderada pela AMT - com a participação dos municípios da Guarda, Belmonte, Fundão, Covilhã e Castelo Branco. Assim, em conjunto, pretende-se ponderar e desenhar um novo sistema de mobilidade integrada para a região da Beira Interior, caracterizada por ser um território de baixa densidade e ocupação dispersa.

O objetivo central é desenvolver um sistema de mobilidade integrado e multimodal, combinando vários modos de transporte, otimizado por sistemas tecnológicos e energias alternativas, e em sintonia com o ordenamento do território. Este sistema visa facilitar a utilização dos transportes públicos, reduzindo a necessidade de transporte individual, especialmente em áreas com uma rede de transportes públicos menos densa.

Com base nos princípios de planeamento e sustentabilidade, melhores práticas nacionais e

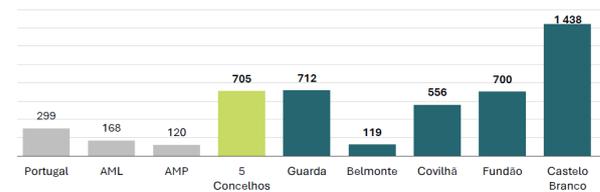
internacionais, e estudos realizados pela AMT, o Projeto Piloto proposto visa:

- Integrar diferentes modos de transporte (ferroviário, rodoviário, mobilidade partilhada e ativa)
- Promover a acessibilidade a serviços essenciais (escolas, hospitais, logística urbana)
- Incorporar tecnologias inovadoras para digitalização do planeamento e gestão da mobilidade
- Capacitar entidades públicas e privadas e sensibilizar a população para as alterações climáticas e a sustentabilidade

## Alguns dados de enquadramento do Eixo da Beira Interior

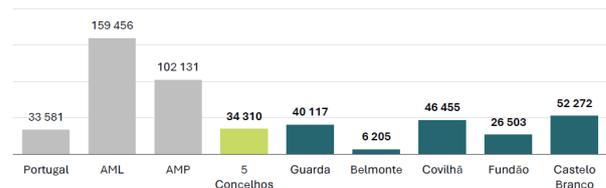
O município de Castelo Branco tem mais do dobro da média da área dos 5 concelhos. Porém, em termos de população residente, não se destaca significativamente dos restantes, mantendo a Covilhã muito próxima. Por outro lado, Belmonte tem pouco mais de 10% da população de Castelo Branco.

Figura 27. Área dos concelhos (km<sup>2</sup>)



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

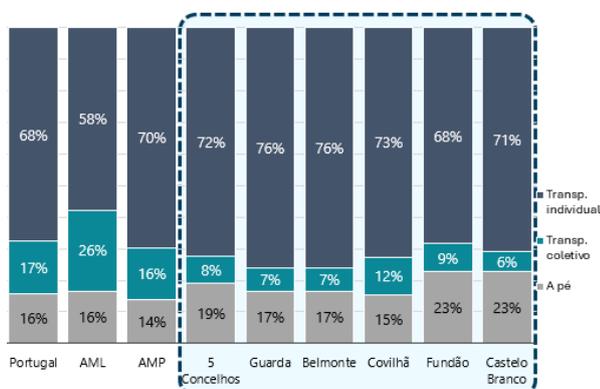
Figura 28. População residente (hab/concelho)



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

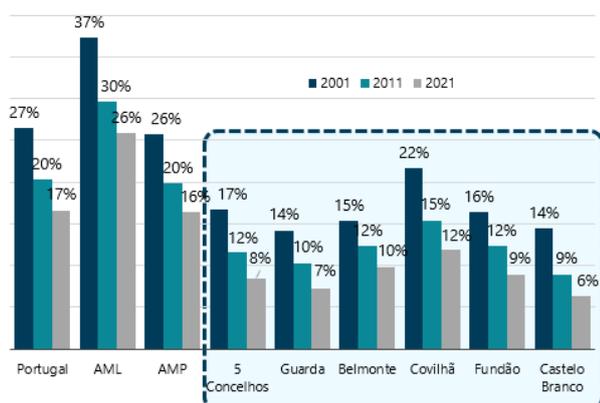
No total dos 5 concelhos, 72% das pessoas utilizam o veículo individual para os movimentos pendulares, valor superior ao total nacional (68%).

Figura 29. Distribuição do modo de transporte utilizado



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

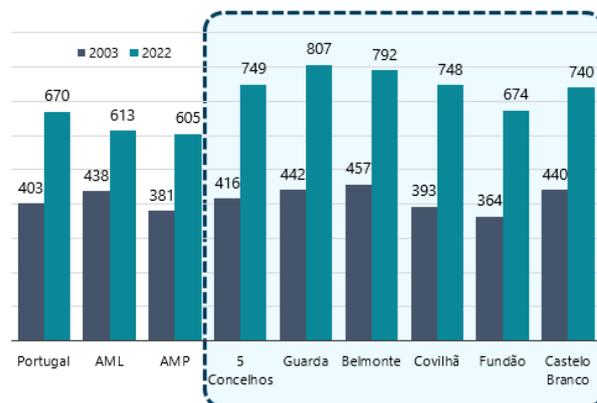
Figura 30. Variação da utilização dos transportes coletivos (%)



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

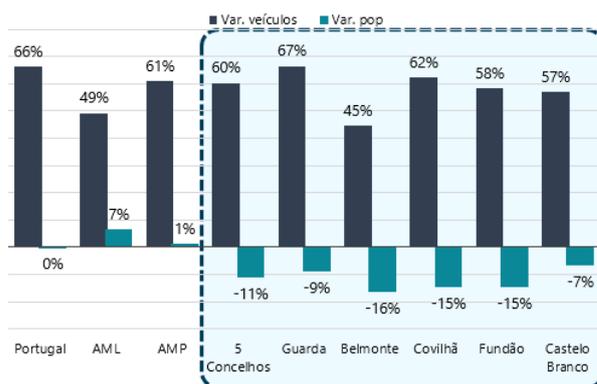
Entre 2001 e 2021, os transportes coletivos passaram para metade nos 5 concelhos analisados.

Figura 31. Número de veículos ligeiros por 1000 habitantes



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

Figura 32. Variação do número de veículos e do número de habitantes, entre 2003 e 2022 (%)



Fonte: N.º de veículos – ASF. Pop. Residente – INE. Cálculo – Observatório da AMT

Com a diminuição de 11% da população no total dos 5 concelhos, verificou-se um aumento dos veículos ligeiramente inferior ao total nacional e por isso, um aumento do número de veículos por habitante superior à média nacional, 80% e 66%, respetivamente.

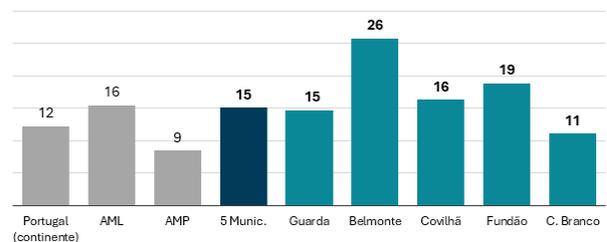


Figura 33. Número de licenças de transporte de táxi atribuídas em 2021



No ano de 2021, a Covilhã foi o concelho, entre os 5 em estudo, que obteve maior número de atribuição de licenças de transporte de táxi.

Figura 34. Licenças por 10000 hab



O número de licenças por habitante é superior à média nacional, com exceção de Castelo Branco. Apenas Belmonte não tem vagas por atribuir, os restantes municípios têm as seguintes vagas por atribuir: 11, 9, 13 e 13, respetivamente em Guarda, Covilhã, Fundão e Castelo Branco.

# 3.

## DEMOGRAFIA E TERRITÓRIO DA BEIRA INTERIOR





### 3. DEMOGRAFIA E TERRITÓRIO DA BEIRA INTERIOR

#### 3.1. Demografia

A região da Beira Interior é constituída por 26 municípios, sendo 12 do distrito da Guarda, 12 do distrito de Castelo Branco, 1 do distrito de Coimbra e 1 do distrito de Santarém.

Destes 26 municípios, participam no projeto piloto apenas 5 que importa caracterizar neste âmbito.

O conjunto dos cinco municípios do Projeto Piloto representa uma população de 171.552 pessoas que corresponde a 53% da população de ambos os distritos em causa (Guarda e Castelo Branco), que ascendem ambas a 320.936 residentes.

O conjunto dos cinco municípios do Projeto Piloto representa uma população de 171.552 pessoas que corresponde a 55% da população das duas Comunidades Intermunicipais em causa (CIM da Beira Baixa e CIM das Beiras e Serra da Estrela), que ascendem ambas a 309.401 residentes.

Tabela 1. População (Número) por Local de residência à data dos Censos (Série 1864 - 2021); Decenal

|                                | 2021       | 2011       | 2001       | 1991      |
|--------------------------------|------------|------------|------------|-----------|
| <b>Portugal</b>                | 10 343 066 | 10 562 178 | 10 356 117 | 9 867 147 |
| <b>Continente</b>              | 9 855 909  | 10 047 621 | 9 869 343  | 9 375 926 |
| <b>Distrito Castelo Branco</b> | 177 962    | 196 264    | 208 063    | 214 853   |
| <b>Belmonte</b>                | 6 205      | 6 859      | 7 592      | 7 411     |
| <b>Castelo Branco</b>          | 52 272     | 56 109     | 55 708     | 54 310    |
| <b>Covilhã</b>                 | 46 455     | 51 797     | 54 505     | 53 999    |
| <b>Fundão</b>                  | 26 503     | 29 213     | 31 482     | 31 687    |
| <b>Distrito Guarda</b>         | 142 974    | 160 939    | 179 961    | 188 165   |
| <b>Guarda</b>                  | 40 117     | 42 541     | 44 083     | 38 765    |

Fonte: INE

Tabela 2. População (Número) por Local de residência à data dos Censos (2021)

|  | <b>2021</b> |
|--|-------------|
| <b>Portugal</b>                                | 10 343 066  |
| <b>Continente</b>                              | 9 855 909   |
| <b>Centro (NUT II)</b>                         | 1 653 195   |
| <b>CIM Beira Baixa (NUT III)</b>               | 98 799      |
| <b>Castelo Branco</b>                          | 52 272      |
| <b>CIM Beiras e Serra da Estrela (NUT III)</b> | 210 602     |
| <b>Covilhã</b>                                 | 46 455      |
| <b>Fundão</b>                                  | 26 503      |
| <b>Belmonte</b>                                | 6 205       |
| <b>Guarda</b>                                  | 40 117      |

Fonte: INE

### 3.1.1. Castelo Branco

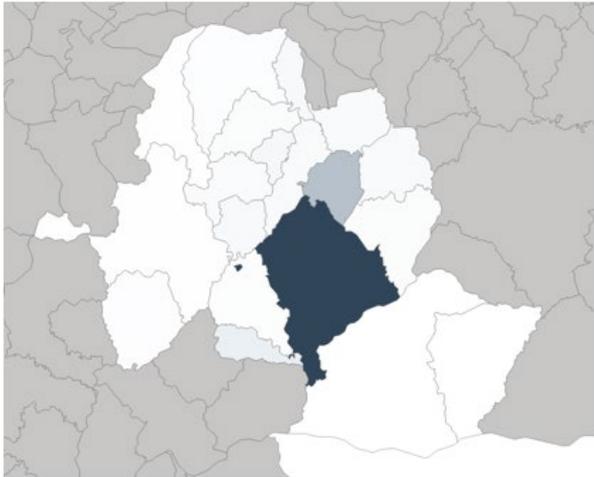
Castelo Branco, localizado na região Centro de Portugal, tem uma população de 52.272 habitantes em 2021. A estrutura etária do município é composta por 14% de jovens (0-14 anos), 63% de adultos (15-64 anos) e 23% de idosos (65+ anos).

O saldo migratório inverteu de um valor negativo de -115 pessoas em 2011 para 322 em 2021, atingindo 872 em 2023.





Figura 35. Densidade populacional por freguesia de Castelo Branco (hab/km)



Concelho composto por 19 freguesias. A maior densidade populacional encontra-se nas duas freguesias centrais, Castelo Branco e Alcains

Figura 37. População residente por freguesia de Castelo Branco (hab)

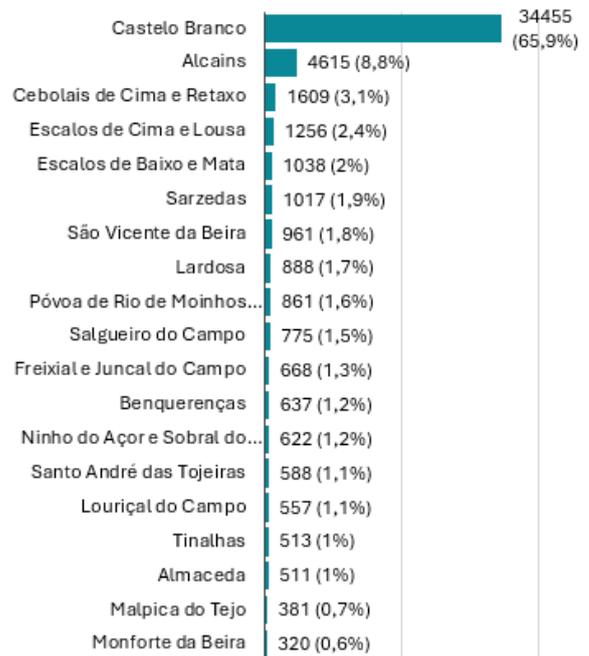


Figura 36. Densidade populacional por freguesia de Castelo Branco (hab/km2)

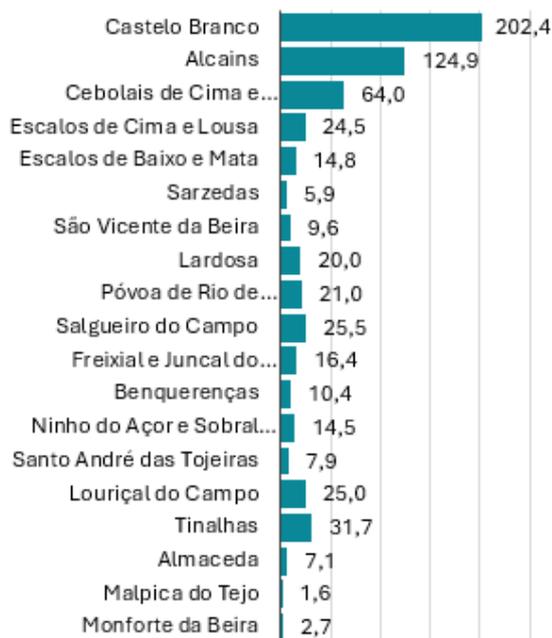
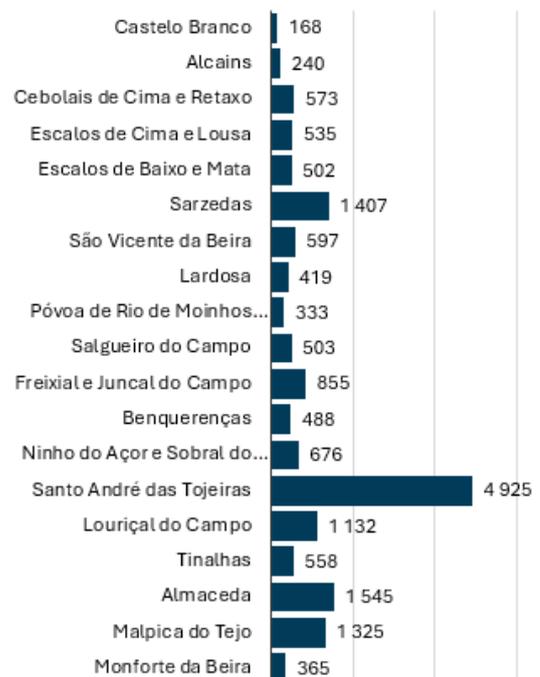


Figura 38. Índice de envelhecimento por freguesia de Castelo Branco



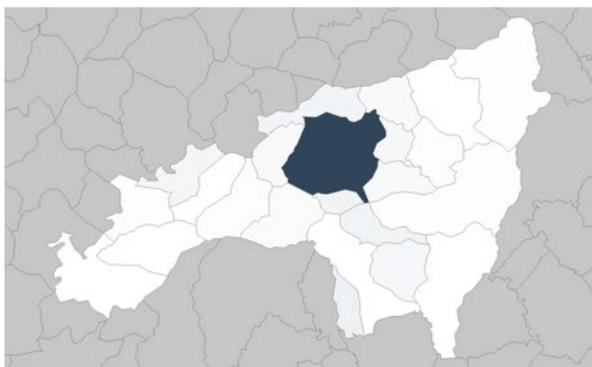
A população está maioritariamente concentrada nas duas freguesias centrais, Castelo Branco e Alcains (75% da pop. total e 81% da pop < 65 anos).

### 3.1.2. Fundão

O município do Fundão, também na região Centro, tem uma população de 26.503 habitantes em 2021. A estrutura etária é composta por 15% de jovens, 60% de adultos e 25% de idosos.

O saldo migratório inverteu de um valor negativo de -63 pessoas em 2011 para 267 em 2021, atingindo 572 em 2023.

Figura 39. Densidade populacional por freguesia do Fundão (hab/km2)



Concelho composto por 23 freguesias e a maior densidade populacional na freguesia central, União



de Freguesias de Fundão, Valverde, Donas, Aldeia de Joanes e Aldeia Nova do Cabo.

Figura 40. Densidade populacional por freguesia do Fundão (hab/km2)

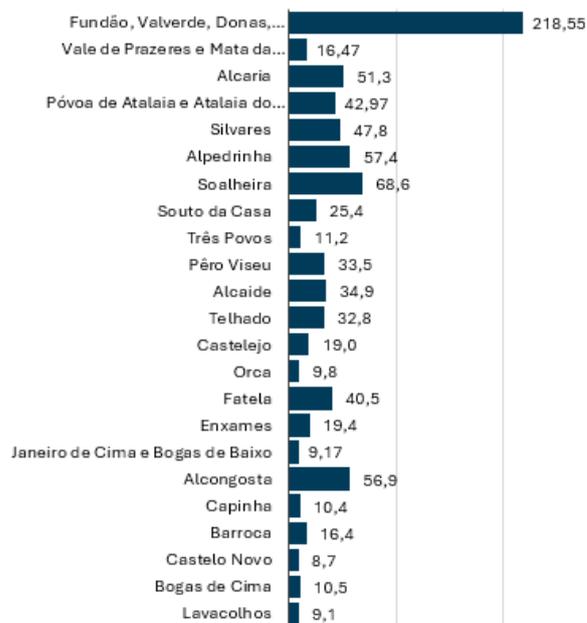




Figura 41. População residente por freguesia do Fundão (hab)

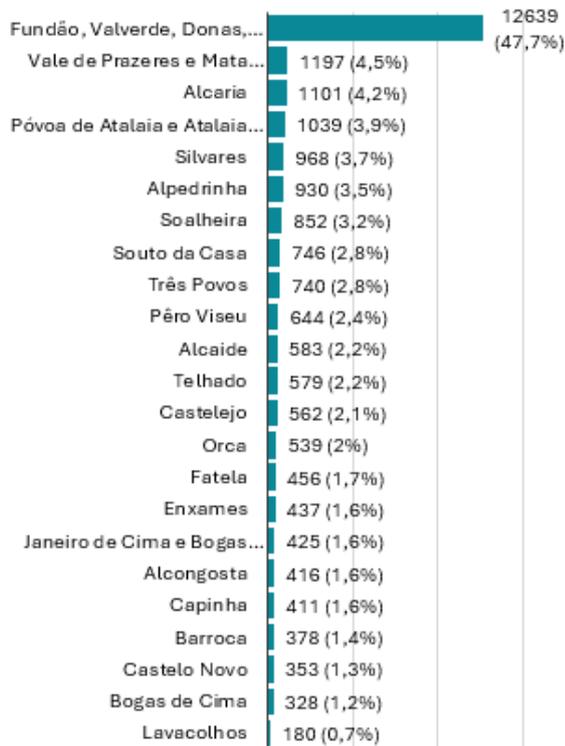
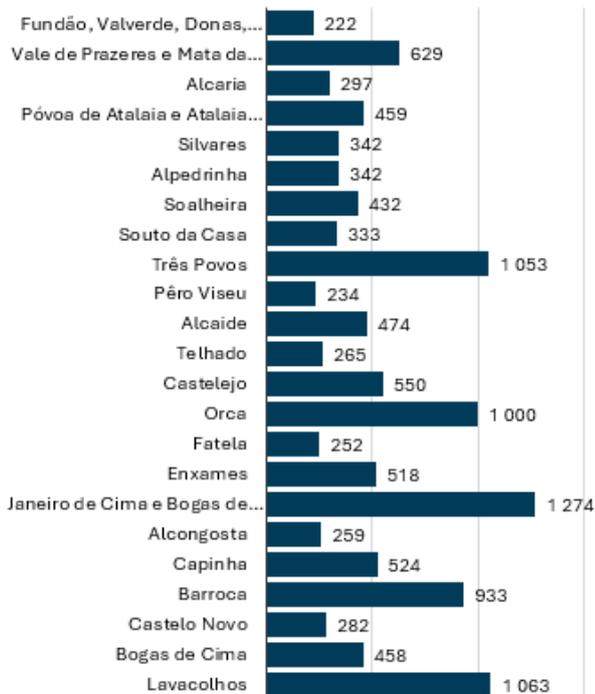


Figura 42. Índice de envelhecimento por freguesia do Fundão



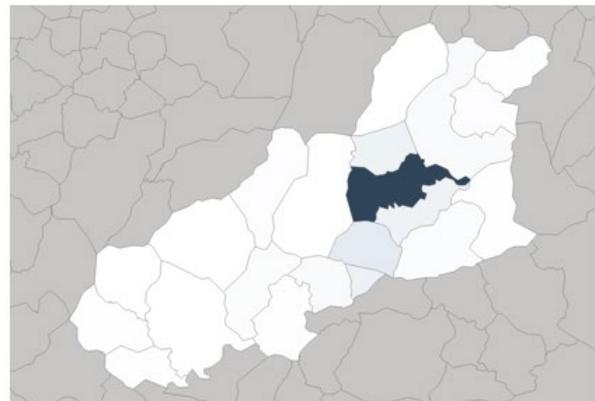
A população do concelho está maioritariamente concentrada na freguesia central do Fundão, Valverde, Donas, Aldeia de Joanes e Aldeia Nova do Cabo (48% da pop. total e 53% da pop < 65 anos).

### 3.1.3. Covilhã

Covilhã tem uma população de 46.455 habitantes em 2021. A estrutura etária é composta por 14% de jovens, 61% de adultos e 25% de idosos.

O saldo migratório inverteu de um valor negativo de -239 pessoas em 2011 para 100 em 2021, atingindo 635 em 2023.

Figura 43. Densidade populacional por freguesia da Covilhã (hab/km<sup>2</sup>)



Concelho composto por 21 freguesias e a mais elevada densidade populacional na freguesia central, União das Freguesias de Covilhã e Canhoso. Apresenta outras 4 freguesias com uma densidade na casa dos 200 hab/km<sup>2</sup>.



Figura 44. Densidade populacional por freguesia da Covilhã (hab/km2)

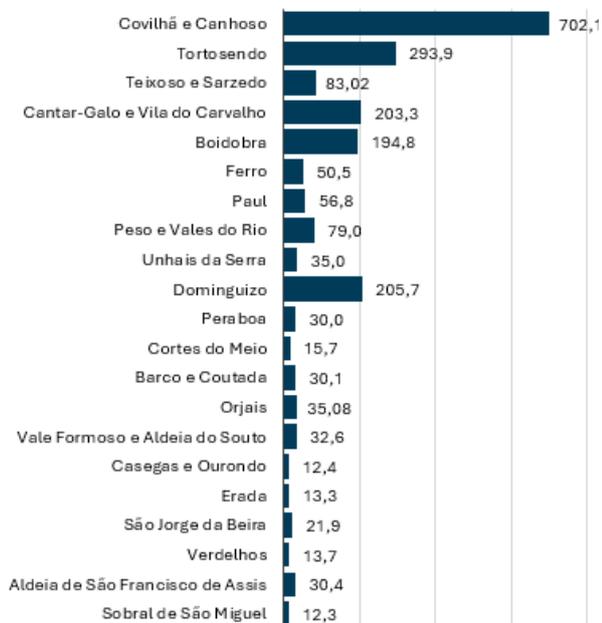


Figura 45. População residente por freguesia da Covilhã (hab)

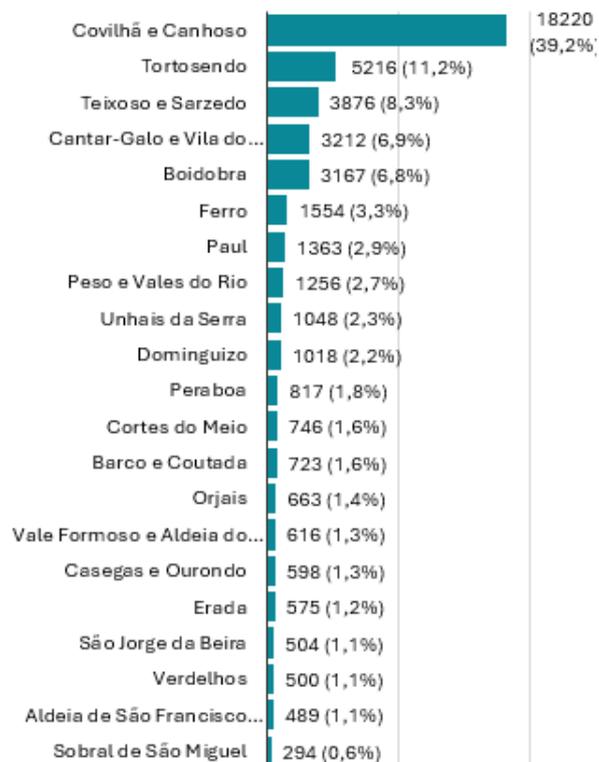
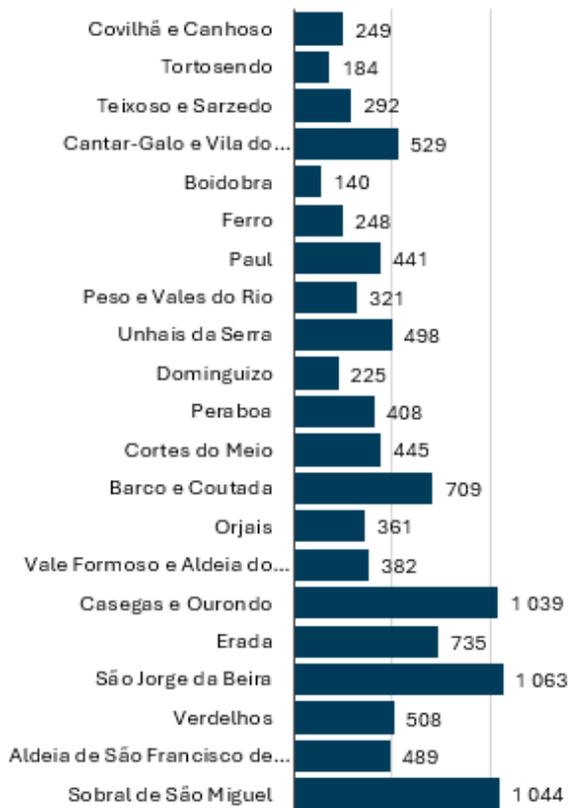




Figura 46. Índice de envelhecimento por freguesia da Covilhã



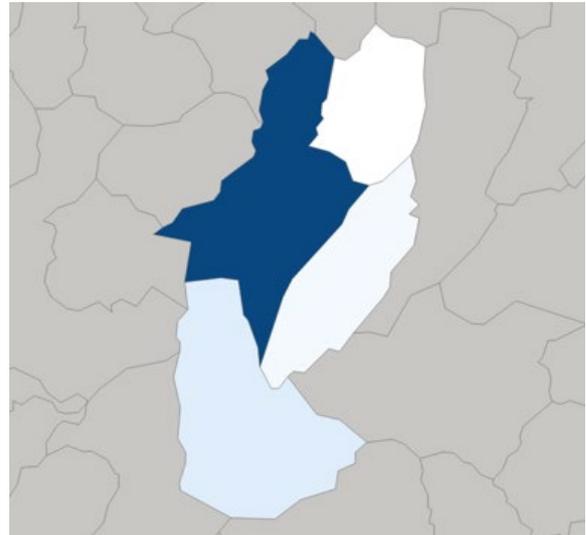
A população do concelho está maioritariamente concentrada nas freguesias central de Covilhã e Canhoso e nas 4 freguesias limítrofes que incluem a periferia da cidade (73% da pop. total e 75% da pop < 65 anos). É também nestas freguesias onde se encontra a população mais jovem.

### 3.1.4. Belmonte

Belmonte tem uma população de 6.205 habitantes em 2021. A estrutura etária é composta por 13% de jovens, 60% de adultos e 27% de idosos.

O saldo migratório inverteu de um valor negativo de -42 pessoas em 2011 para 85 em 2021, atingindo 120 em 2023.

Figura 47. Densidade populacional por freguesia de Belmonte (hab/km2)



Concelho composto por 4 freguesias e densidade populacional muito reduzida em todas as freguesias, sendo ainda assim superior na União de Freguesias de Belmonte e Colmeal da Torre.

Figura 48. Densidade populacional por freguesia de Belmonte (hab/km2)

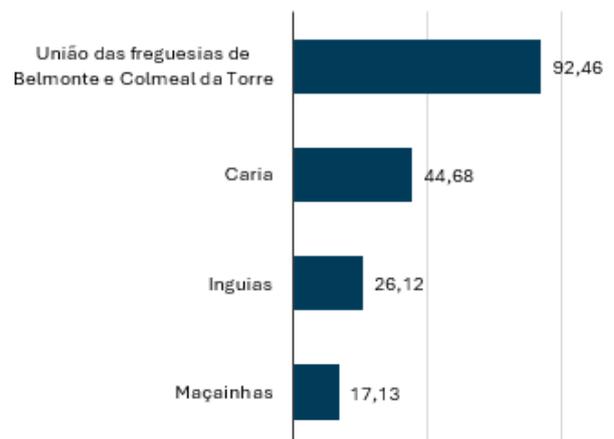




Figura 49. População residente por freguesia de Belmonte (hab)

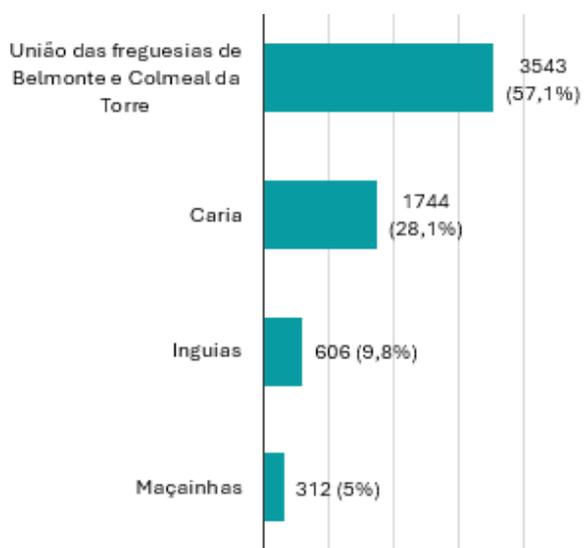
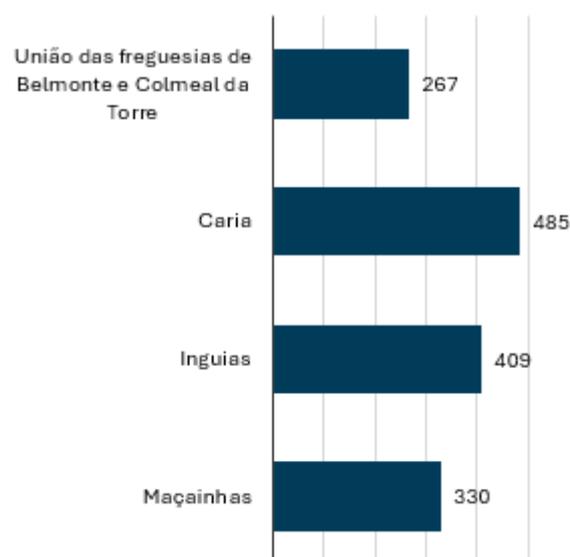


Figura 50. Índice de envelhecimento por freguesia de Belmonte



A população do concelho está maioritariamente concentrada na freguesia de Belmonte (57% da pop. total e 59% da pop < 65 anos). Do conjunto dos cinco municípios objeto deste projeto, este é o concelho com a população mais reduzida, cerca de 6.500 habitantes.



### 3.1.5. Guarda

O município da Guarda tem uma população de 40.117 habitantes em 2021. A estrutura etária do município é composta por 13% de jovens (0-14 anos), 62% de adultos (15-64 anos) e 25% de idosos (65+ anos).

O saldo migratório inverteu de um valor negativo de -89 pessoas em 2011 para 123 em 2021, atingindo 390 em 2023.

Figura 51. Densidade populacional por freguesia da Guarda (hab/km<sup>2</sup>)



Concelho composto por 43 freguesias, e densidade populacional substancialmente mais elevada na freguesia central, Guarda.

Figura 52. Densidade populacional por freguesia da Guarda (hab/km<sup>2</sup>)

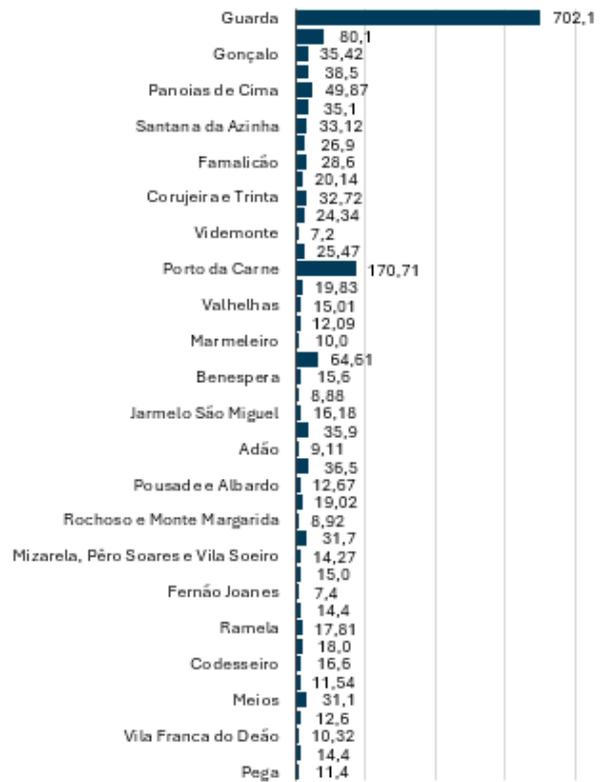
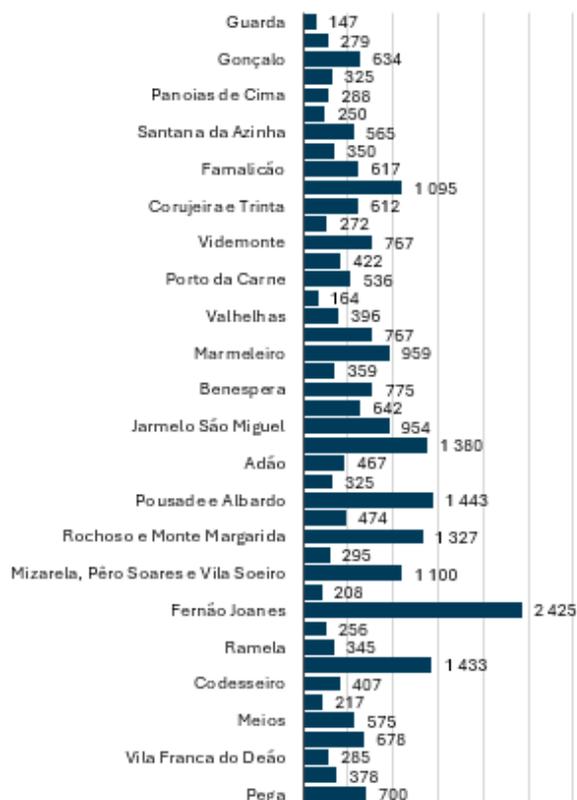


Figura 53. População residente por freguesia da Guarda (hab)



Figura 54. Índice de envelhecimento por freguesia da Guarda



A população do concelho está maioritariamente concentrada freguesia da Guarda (2/3 da pop. total) representando 72% da população abaixo dos 65 anos.

### 3.2. Serviços e Atividades Económicas

O subsistema Urbano da Beira Interior que inclui os núcleos urbanos de Castelo Branco, Belmonte, Fundão, Covilhã e Guarda é estruturado pelo IP2/A23 e pelas linhas da Beira Baixa e Beira Alta. Estas cidades polarizam um vasto território de baixa densidade populacional com os seus respetivos perfis funcionais partilhando a relevância das atividades industriais, especialmente nos setores agroalimentar e têxtil.

O emprego nas fileiras Agroalimentar e Confeções/Moda, juntamente com a capacidade das micro, pequenas e médias empresas, tem ajudado a mitigar o impacto do encerramento de grandes têxteis. As autarquias locais têm sido fundamentais no investimento, especialmente com a



desaceleração do investimento privado na indústria transformadora.

A proximidade à Serra da Estrela e os elementos patrimoniais têm impulsionado o turismo, gerando emprego e absorvendo mão-de-obra de setores tradicionais afetados. Como resultado, a taxa de desemprego é baixa na maioria dos aglomerados urbanos da Beira Interior e Castelo Branco apresenta a menor taxa. É de referir que, na mais recente Estimativa Mensal do INE, de janeiro de 2025, a taxa de desemprego a nível nacional se tinha reduzido para 6,3%, face aos 8,13% que se verificavam à data dos Censos 2021.

Tabela 3. Taxa de desemprego por local de residência à data dos Censos (2021) (%)

| Taxa de desemprego por Local de residência à data dos Censos de 2021 | Total (%) |
|--|-----------|
| <b>Portugal</b>  | 8,13      |
| <b>Continente</b>  | 8,06      |
| <b>Centro (NUT II)</b>   | 5,94      |
| <b>CIM Beira Baixa (NUT III)</b>                                     | 5,71      |
| <b>Castelo Branco</b>  | 5,67      |
| <b>CIM Beiras e Serra da Estrela (NUT III)</b>                       | 6,79      |
| <b>Belmonte</b>  | 8,62      |
| <b>Covilhã</b>   | 7,69      |
| <b>Fundão</b>  | 6,45      |
| <b>Guarda</b>  | 6,47      |
| <b>Região Autónoma dos Açores</b>                                    | 6,87      |
| <b>Região Autónoma da Madeira</b>                                    | 12,07     |

Fonte: INE

Relativamente aos estabelecimentos de ensino, numa visão geral dos municípios envolvidos, verifica-se a existência de polos universitários distribuídos entre Castelo Branco, Covilhã e Guarda. Sendo que

na Covilhã, o número da população universitária é superior aos habitantes na faixa etária dos 18-24.

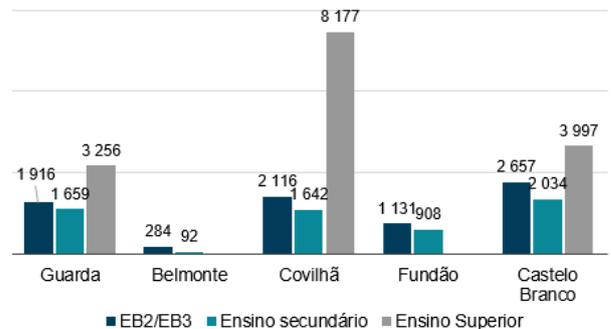
Figura 55. Distribuição dos estabelecimentos de ensino por freguesia e concelho

| Concelho       | Freguesia         | EB2, EB3 e Secundária |                |                |                       | Polo Universitário |
|----------------|-------------------|-----------------------|----------------|----------------|-----------------------|--------------------|
|                |                   | N.º escolas total     | Escolas c/ EB2 | Escolas c/ EB3 | Escolas c/ Secundário |                    |
| Guarda         | Guarda            | 4                     | 3              | 4              | 2                     | 4                  |
| Belmonte       | Belmonte          | 1                     | 1              | 1              | 1                     | 0                  |
|                | Covilhã e Canhoso | 6                     | 3              | 6              | 3                     | 1                  |
| Covilhã        | Paul              | 1                     | 1              | 1              |                       |                    |
|                | Tortosendo        | 1                     | 1              | 1              |                       |                    |
|                | Teixoso e Sarzedo | 1                     | 1              | 1              |                       |                    |
|                | <b>Total</b>      | <b>9</b>              | <b>6</b>       | <b>9</b>       | <b>3</b>              | <b>1</b>           |
|                | Fundão            | 2                     | 2              | 2              | 1                     |                    |
| Fundão         | Silvares          | 1                     | 1              | 1              |                       |                    |
|                | <b>Total</b>      | <b>3</b>              | <b>3</b>       | <b>3</b>       | <b>1</b>              | <b>0</b>           |
| Castelo Branco | Castelo Branco    | 7                     | 5              | 7              | 2                     | 3                  |
|                | Alcains           | 1                     | 1              | 1              | 1                     |                    |
|                | <b>Total</b>      | <b>8</b>              | <b>6</b>       | <b>8</b>       | <b>3</b>              | <b>3</b>           |

\*2º e 3º Ciclo do Ensino Básico, Ensino Secundário e Ensino Superior

E importa registar que a concentração do ensino obrigatório (EB2/EB3 e secundário) se verifica nas sedes de concelho, tal como os polos universitários.

Figura 56. Número de alunos matriculados no ano letivo 2021/2022



Na etapa de caracterização e diagnóstico da região considerou-se essencial a compreensão do funcionamento do sistema de acessibilidades e mobilidade, englobando todos os modos de transporte, a sua articulação com o modelo de ocupação do território, uma vez que a conceção de novas soluções mobilidade tem mais sucesso quando é desenhada para um conjunto de deslocações com características semelhantes, sejam elas o mesmo destino e horários semelhantes de viagens, como no caso de um hospital, ou ainda

associado a grupos de pessoas com características semelhantes, tais como alunos ou professores de uma instituição de ensino, ou trabalhadores de uma fábrica ou unidade empresarial. Assim, foram identificados os principais polos atractores e geradores dos municípios em estudo.

### 3.2.1. Castelo Branco

A estratégia de desenvolvimento económico de Castelo Branco é diversificada, focando-se em cinco eixos industriais principais: agroalimentar, frio, automóvel, tecnologias de informação (IT) e aeronáutica. Esta abordagem visa criar um ambiente propício ao crescimento económico sustentável e a atração de investimentos externos.

A CIM da Beira Baixa estima que estes polos atraiam cerca de 16000 trabalhadores/alunos.

Figura 57. Representação geográfica dos principais polos do município de Castelo Branco

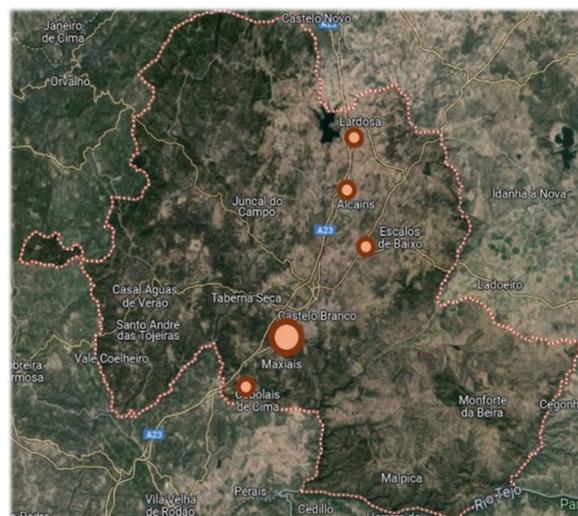


Tabela 4. Polos geradores e atractores de viagens no município de Castelo Branco

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Economia</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Área de Localização Empresarial de Castelo Branco</li> <li>Centro de Apoio Tecnológico Agro-Alimentar</li> <li>Inovcluster</li> </ul>  |
| <b>Saúde</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Hospital Amato Lusitano</li> </ul>   |
| <b>Educação</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Instituto Politécnico de Castelo Branco</li> <li>Escola Tecnológica e Profissional Albicastrense</li> <li>Escola Profissional Agostinho Roseta</li> <li>Conservatório Regional de Música</li> <li>Agrupamento de Escolas Afonso de Paiva</li> <li>Agrupamento de Escolas Amato Lusitano</li> <li>Agrupamento de Escolas José Sanches e S. Vicente da Beira</li> <li>Agrupamento de Escolas Nuno Álvares</li> </ul> |





### 3.2.2. Fundão

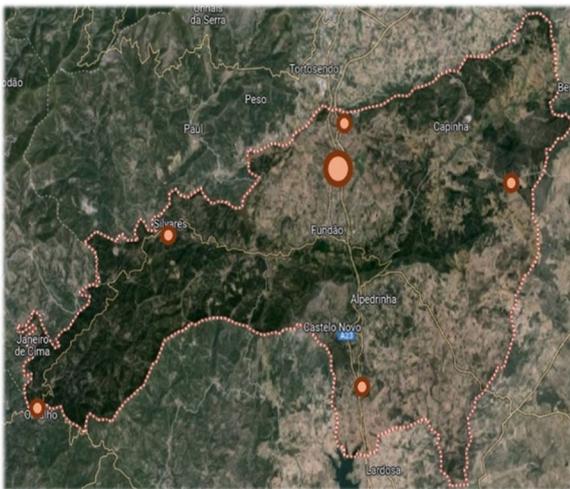
A cidade do Fundão é um centro local importante de comércio, serviços e indústria. E, na última década, em paralelo com a Covilhã, a aposta na tecnologia e inovação diversificou a atividade económica do concelho.

Tabela 5. Polos geradores e atratores de viagens no município do Fundão

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Economia</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Parque Industrial do Fundão</li><li>Parque Industrial Gardunha Sul</li><li>Parque Industrial de Silvares</li><li>Living Lab da Cova da Beira</li></ul> |
| <b>Saúde</b>    | <ul style="list-style-type: none"><li>Hospital do Fundão</li></ul>   |
| <b>Educação</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Escola Profissional do Fundão</li><li>Agrupamento de Escolas do Fundão – Escola Secundária do Fundão e Escola João Franco</li></ul>                    |



Figura 58. Representação geográfica dos principais polos do município do Fundão



### 3.2.3. Covilhã

A Covilhã tem progredido na última década para um centro empresarial do setor tecnológico, aproveitando o conhecimento e a investigação existente no município. Segundo a autarquia, na Covilhã estão sediadas 5.230 empresas, que representam um volume de negócios de 250 milhões de euros e 14.600 postos de trabalho.

Figura 59. Representação geográfica dos principais polos do município da Covilhã

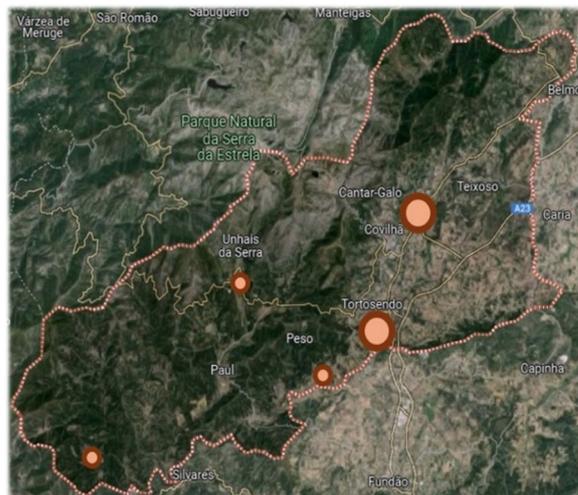


Tabela 6. Principais polos geradores e atratores de viagens no município da Covilhã

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Economia</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Zona Industrial do Tortosendo</li> <li>· Zona Industrial do Canhoso</li> <li>· Data Center da Covilhã</li> <li>· ParkUrbis – Parque de Ciência e Tecnologia da Covilhã</li> <li>· UBI Medical</li> <li>· CIEC - Centro de Inovação Empresarial da Covilhã</li> </ul>  |
| <b>Saúde</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Hospital Pêro da Covilhã</li> </ul>   |
| <b>Educação</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Universidade da Beira Interior</li> <li>· Escola Tecnológica da Beira Interior</li> <li>· Escola Profissional de Artes da Beira Interior</li> <li>· Escola Profissional Agrícola Quinta da Lageosa</li> <li>· Conservatório Regional de Música da Covilhã</li> <li>· Agrupamento de Escolas Pêro Da Covilhã</li> <li>· Agrupamento de Escolas a Lã e a Neve</li> <li>· Escola Secundária Campos Melo</li> <li>· Escola Secundária Frei Heitor Pinto</li> <li>· Escola Secundária Quinta das Palmeira</li> </ul> |





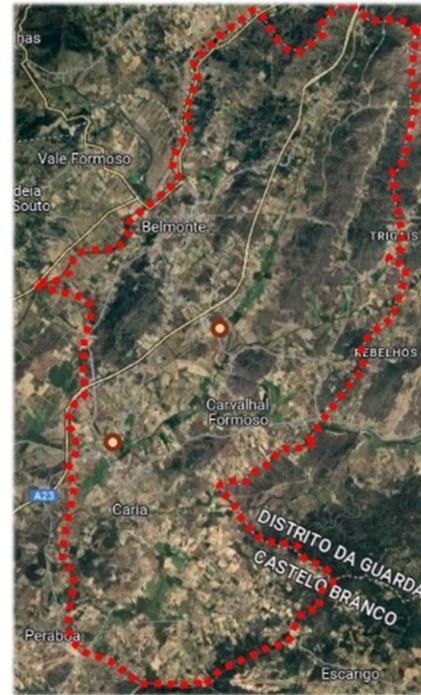
### 3.2.4. Belmonte

O concelho de Belmonte é marcadamente rural e conhecido pela sua comunidade judaica, tendo um conjunto de espaços museológicos. A sua atividade económica de maior relevância é a agricultura.

Tabela 7. Principais polos geradores e atratores de viagens no município de Belmonte

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>Economia</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Parque Empresarial de Belmonte</li></ul>  |
| <b>Educação</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>Agrupamento de Escolas Pedro Álvares Cabral - Escola Básica e Secundária Pedro Álvares Cabral</li></ul> |

Figura 60. Representação geográfica dos principais polos do município de Belmonte



### 3.2.5. Guarda

Segundo dados do INE, em 2022, a Guarda ocupava a 3ª posição do ranking das cidades na região centro que mais exportam. A Guarda posiciona-se como um importante hub logístico, consequência da sua localização geográfica estratégica, a proximidade com Espanha, as vias rodoviárias (A23, A25) e ferroviárias, e as ligações com os portos de Aveiro, Leixões, Figueira da Foz e com o restante território nacional.

Figura 61. Representação geográfica dos principais polos do município da Guarda

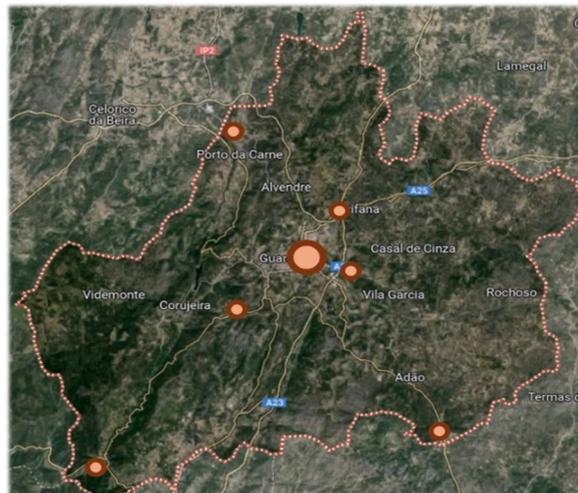


Tabela 8. Principais polos geradores e atratores de viagens no município da Guarda

|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>Economia</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· PLIE – Plataforma Logística</li> <li>· Parque Industrial Guarda</li> <li>· Parque Industrial Vale de Estrela</li> <li>· Parque Industrial Arrifana</li> </ul>   |
| <b>Saúde</b>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Hospital Sousa Martins</li> </ul>   |
| <b>Educação</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>· Instituto Politécnico da Guarda</li> <li>· Escola Superior de Educação, Comunicação e Desporto</li> <li>· Escola Superior de Tecnologia e Gestão</li> <li>· Escola Superior de Saúde</li> <li>· Escola Superior de Turismo e Hotelaria</li> <li>· Escola Profissional da Guarda</li> <li>· Agrupamento de Escolas da Sé – Escola Secundária da Sé e Escola Carolina Beatriz Ângelo</li> <li>· Agrupamento de Escolas Afonso de Albuquerque – Escola Secundária Afonso de Albuquerque</li> <li>· Escola Básica de S. Miguel</li> <li>· Escola Básica de Santa Clara</li> </ul> |

A CIM das Beiras e da Serra da Estrela estima que estes e outros polos atraiam cerca de 11000 trabalhadores/alunos.



# 4.

## OFERTA DE TRANSPORTES NA BEIRA INTERIOR





## 4. OFERTA DE TRANSPORTES NA BEIRA INTERIOR

### 4.1. Infraestruturas de Transporte

#### 4.1.1. Rede Ferroviária

Os territórios dos cinco municípios parceiros do projeto piloto e das CIM em que se integram são atravessados por duas linhas ferroviárias, a Linha da Beira Baixa e a Linha da Beira Alta. Ambas estas linhas têm via única e encontram-se eletrificadas e equipadas com sistemas de sinalização eletrónica e equipadas com sistemas de sinalização eletrónica e Controlado Automático de Comboios (ATC) através do sistema *ConVel*.

Inaugurada em 1891, a **Linha da Beira Baixa** liga as cidades do Entroncamento e Guarda, passando por Abrantes, Vila Velha de Ródão, Castelo Branco, Fundão e Covilhã.

A linha da Beira Baixa serve os cinco municípios parceiros com estações centrais ou próximas. Como indicado na **Tabela 9**, as cidades de Castelo Branco, Fundão e Covilhã, contam com estações inseridas na malha urbana e próximas do centro. No caso de Belmonte, a vila é servida pela estação de Belmonte-Manteigas, que se encontra a cerca de 5 quilómetros de distância. Já na Guarda, apesar de a estação se encontrar num local que faz parte do contínuo urbano que se estende desde o centro da cidade, numa localidade designada por Guarda Gare, esta encontra-se a cerca de 4 quilómetros do centro da cidade, com um percurso por estrada que se realiza em menos de 10 minutos.

A estação da Guarda é, também, o ponto onde a Linha da Beira Baixa entronca na Linha da Beira Alta, constituindo-se como o principal nó ferroviário do interior centro.

A **Linha da Beira Alta**, inaugurada em 1882, estabelece ligação entre a Pampilhosa e a fronteira em Vilar Formoso, sendo por isso considerada como um eixo ferroviário de grande importância e parte do Corredor Internacional Norte.

Tabela 9. Distância das estações ferroviárias às sedes de município por elas servidas.

| Distância ao centro | (min)                    | (km) |
|---------------------|--------------------------|------|
| Castelo Branco      | (dentro da malha urbana) |      |
| Fundão              | (dentro da malha urbana) |      |
| Covilhã             | (dentro da malha urbana) |      |
| Belmonte            | 7                        | 4,9  |
| Guarda              | 9                        | 3,9  |

A vila de Belmonte é servida pela estação Belmonte-Manteigas.

Tabela 10. Passageiros movimentados nas estações servem os cinco municípios parceiros do projeto piloto.

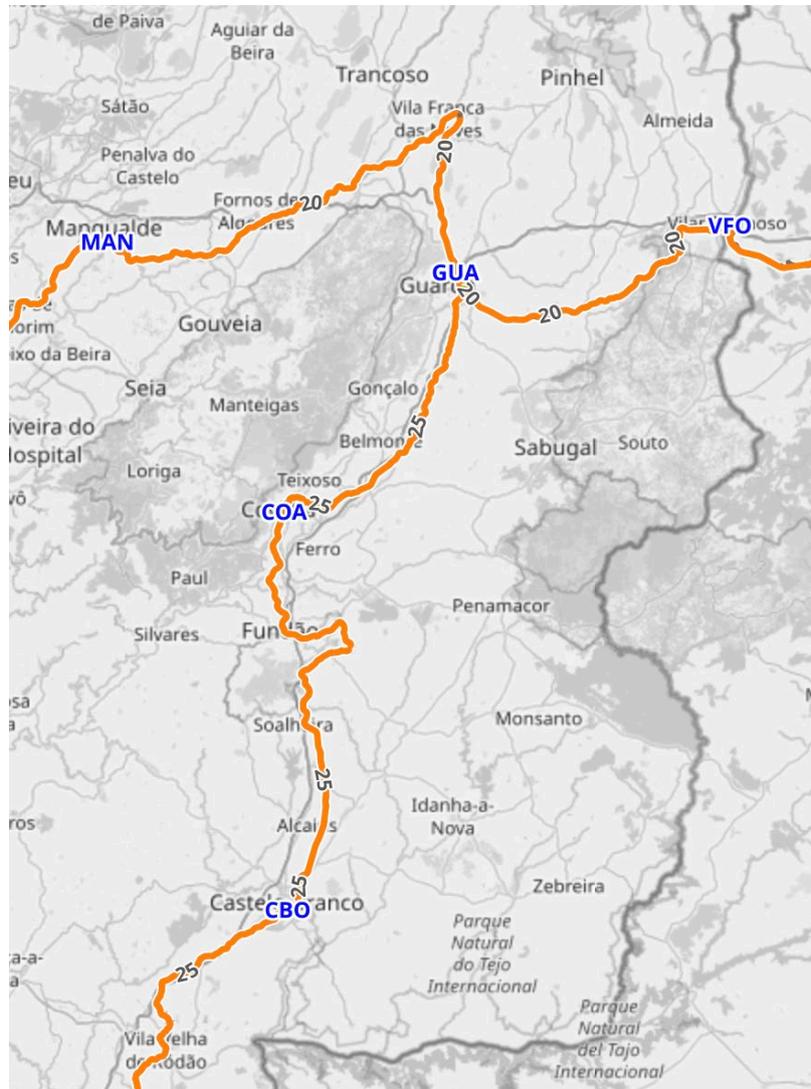
#### Movimento de Passageiros (2023)

|                           |        |
|---------------------------|--------|
| Castelo Branco            | 147153 |
| Fundão                    | 80466  |
| Covilhã                   | 118477 |
| Belmonte-Manteigas        | 10131  |
| Guarda                    | 74058  |
| (restantes 20 apeadeiros) | 60398) |

Na **Tabela 10**, encontramos o número de passageiros movimentados nas estações que servem as sedes de município, bem como do conjunto dos restantes apeadeiros que se encontram ao longo da Linha da Beira Baixa. Nestes dados, verificamos que as estações de Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda representam mais de 85% dos movimentos de passageiros ao longo do eixo que liga Castelo Branco à Guarda, de um total de cerca de 490 mil passageiros movimentados por ano.



Figura 62. Rede ferroviária da Beira Interior



Fonte: OpenRailwayMap

#### 4.1.2. Rede Rodoviária

A rede rodoviária que serve os cinco municípios que fazem parte do projeto piloto é estruturada por duas autoestradas, a A23 e a A25. A primeira liga as cinco sedes de município na orientação Norte-Sul entre a Guarda e Castelo Branco, enquanto a segunda, na orientação Este-Oeste, liga a Guarda a Viseu, ao litoral e a Espanha. Tanto a A23 como a A25 se prolongam para Oeste até entroncar com as autoestradas que estruturam o eixo Atlântico e fazem a ligação a Lisboa e ao Porto, desde logo, a A1.

Estas autoestradas permitem fazer o trajeto entre as sedes dos cinco municípios nos tempos indicados na Tabela 11.

Relativamente à rede prevista no Plano Rodoviário Nacional, importe referir que estão por construir o IC6, que ligará a Covilhã a Seia, e o IC31 que ligará Castelo Branco à fronteira em Monfortinho.

De resto, a rede de estradas nacionais e municipais assegura todas as ligações aos municípios vizinhos e a todos os lugares habitados.

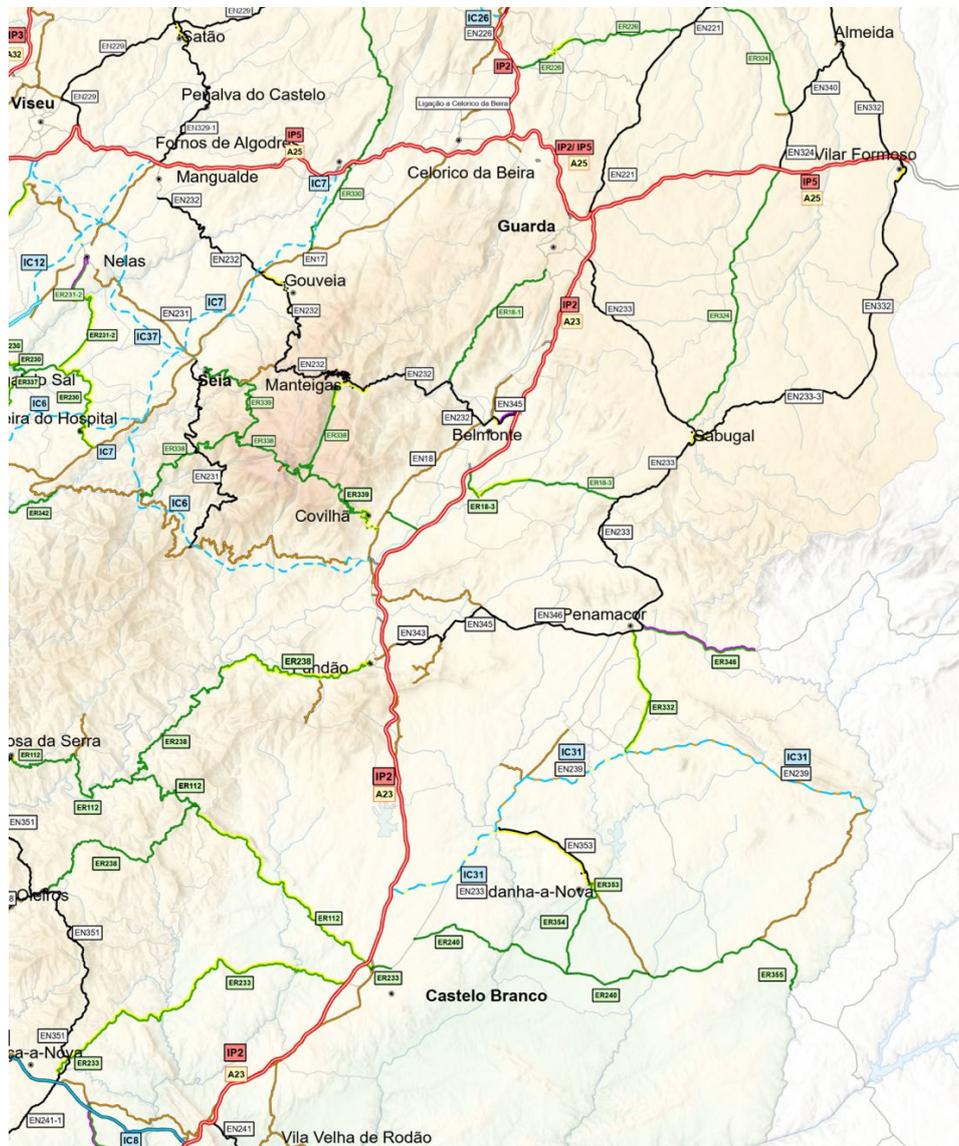
Tabela 11. Tempos de viagem, em minutos, por estrada entre as sedes de município parceiras.

| (minutos) | C. Branco | Fundão | Covilhã | Belmonte | Guarda |
|-----------|-----------|--------|---------|----------|--------|
| C. Branco |           | 31     | 45      | 48       | 64     |
| Fundão    |           |        | 25      | 28       | 44     |
| Covilhã   |           |        |         | 27       | 42     |
| Belmonte  |           |        |         |          | 27     |
| Guarda    |           |        |         |          |        |





Figura 63. Rede rodoviária da Beira Interior



Fonte: IP



## 4.2 Transporte ferroviário de passageiros

Os municípios de Castelo Branco, Fundão, Covilhã, Belmonte e Guarda são servidos por comboios do serviço Intercidades e do serviço Regional, com ligação até Lisboa, sendo possível, no Entroncamento, efetuar ligações com os Intercidades de e para o Porto.

O eixo da Cova da Beira, que liga as cidades da Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco, é um eixo de mobilidade importante no interior do país. No entanto, face à baixa densidade e procura, torna-se mais difícil justificar serviços de elevada frequência.

As ligações a Coimbra e ao Porto, a partir da Guarda, encontram-se a ser efetuadas, todo ou em parte, por modo rodoviário devido às obras em curso na Linha da Beira Alta entre a Pampilhosa da Serra e Celorico.

Está previsto que a reposição da totalidade do serviço na linha da Beira Alta ocorra durante este ano de 2025. No entanto, não existe, até ao momento, informação sobre os moldes em que será repostos.

Tabela 12. Frequências de serviço Intercidades e Regional, por dia e por sentido, entre as estações que servem as sedes de município parceiras.

| Frequência<br>(comb./dia·sent.) | IC | Reg. |
|---------------------------------|----|------|
| Guarda                          | 3  | 2    |
| Belmonte-Manteigas              | 3  | 2    |
| Covilhã                         | 3  | 4    |
| Fundão                          | 3  | 4    |
| Castelo Branco                  |    |      |

Tabela 13. Tempos de viagem, em minutos, por comboio Intercidades e Regional entre as estações que servem as sedes de município parceiras.

| Tempos de Viagem (min) | IC | Reg. |
|------------------------|----|------|
| Guarda                 | 27 | 27   |
| Belmonte-Manteigas     | 15 | 15   |
| Covilhã                | 13 | 16   |
| Fundão                 | 35 | 47   |
| Castelo Branco         |    |      |

Na Tabela 13, encontramos os tempos de viagem por comboio entre as cinco sedes de município deste eixo de mobilidade. Comparando com a Tabela 11, verificamos que estes tempos são, nalguns casos, competitivos com o tempo de viagem por estrada.

Há que ter em conta, no entanto, que pode faltar inserir uma “última milha” para completar o percurso de comboio. Tendo em conta a localização das estações, que estão no interior da malha urbana ou a menos de 10 minutos de distância do centro da localidade, reforça-se, por um lado, a viabilidade de um serviço de transportes público competitivo e, por outro, a necessidade de uma solução intermodal para o conseguir.

A Linha da Beira Alta encontra-se, ainda, parcialmente encerrada, pelo que estão interrompidas as ligações a Lisboa por esta linha em comboio Intercidades. No último horário anterior ao seu encerramento, existiam três ligações diárias da Guarda a Lisboa em cada sentido, com duas delas a serem prolongadas à Covilhã pela Linha da Beira Baixa, servindo também Belmonte. Os três serviços que usam a Linha da Beira Alta estabelecem,



também, ligação a Coimbra. Não existiam, no entanto, serviços ferroviários sem transbordo para o Porto.

Tabela 14. Número de ligações ferroviárias diárias a Lisboa (sem transbordo), tendo por referência o último horário anterior ao encerramento da Linha da Beira Alta para obras.

| Número de ligações diárias em comboio | Lisboa | Coimbra |
|---------------------------------------|--------|---------|
| Castelo Branco                        | 3      | -       |
| Fundão                                | 3      | -       |
| Covilhã                               | 5      | 2       |
| Belmonte-Manteigas                    | 5      | 2       |
| Guarda                                | 6      | 3       |

Todos os serviços ferroviários de passageiros operados, quer na Linhas da Beira Baixa, quer na Linha da Beira Alta, estão incluídos nas Obrigações de Serviço Público contratadas pelo Estado à CP, no contrato que se encontra atualmente em vigor até 2030, prorrogável por mais 5 anos.

### 4.3 Transporte Rodoviário Expresso

O autocarro expresso é a principal alternativa de transporte público interurbano ao comboio. Como veremos no Capítulo 5., trata-se de um mercado que se encontra liberalizado e onde existem dois operadores principais que servem este território, a Rede Expressos e a FlixBus.

Todas as sedes dos cinco municípios que fazem parte deste projeto piloto são servidas por, pelo menos, alguns serviços de autocarro expresso, sendo possível viajar entre todos os pares de sedes de município, como se pode verificar pela Tabela 1510. Belmonte é aquela que tem um menor número de serviços diários, com entre 3 e 4 serviços diários para as restantes cidades. Por outro lado, entre as cidades

de Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda, existem sempre, pelo menos, cerca de 20 ligações diárias por sentido, o que significa que, em média, há mais de uma ligação por hora durante o período diurno. Entre a Guarda e a Covilhã, o número supera mesmo das 40 ligações diárias.

Os tempos de viagem, listados na

Tabela 1611, são da mesma ordem de grandeza daqueles que o serviço ferroviário permite, sendo ligeiramente superior nalguns casos e ligeiramente inferior noutros.

Este grande número de ligações entre estes municípios da Beira Interior é assegurado por ligações mais longas, frequentemente com origem em Lisboa ou no Porto. Assim, quando olhamos para o número de serviços entre cada uma das localidades e Lisboa e Porto, existe um número significativo de ligações diárias, mais uma vez com a exceção de Belmonte, como se verifica na

Tabela 1712.

Há que levar, também, em consideração, a localização dos Terminais Rodoviários relativamente ao centro das localidades. Todas as sedes de município que aqui estudamos têm o seu terminal rodoviário ou paragem dentro da malha urbana, a menos de 2 quilómetros do ponto mais central. No caso de Castelo Branco e da Covilhã, o Terminal Rodoviário encontra-se junto à estação ferroviária.



Tabela 15. Número de ligações diárias em autocarro expresso entre as sedes dos municípios parceiros.

| (autocarros/dia) | C. Branco | Fundão | Covilhã | Belmonte | Guarda |    |
|------------------|-----------|--------|---------|----------|--------|----|
| C. Branco        |           |        | 24      | 35       | 3      | 28 |
| Fundão           | 23        |        |         | 25       | 3      | 22 |
| Covilhã          | 34        | 24     |         |          | 3      | 43 |
| Belmonte         | 4         | 4      | 4       |          |        | 3  |
| Guarda           | 24        | 19     | 41      | 4        |        |    |

Tabela 16. Tempo de viagem, em minutos, em autocarro expresso entre as sedes dos municípios parceiros.

| (minutos) | C. Branco | Fundão | Covilhã | Belmonte | Guarda |    |
|-----------|-----------|--------|---------|----------|--------|----|
| C. Branco |           |        | 35      | 45       | 75     | 80 |
| Fundão    |           |        |         | 20       | 40     | 55 |
| Covilhã   |           |        |         |          | 20     | 35 |
| Belmonte  |           |        |         |          |        | 25 |
| Guarda    |           |        |         |          |        |    |

Tabela 17. Tempos de viagem, em minutos, por estrada entre as sedes de município parceiras e as cidades de Lisboa, Porto e Coimbra.

| Número de ligações diárias em autocarro expresso | Lisboa | Porto | Coimbra |   |
|--|--------|-------|---------|---|
| Castelo Branco                                   |        | 27    | 15      | 9 |
| Fundão   |        | 14    | 6       | 3 |
| Covilhã  |        | 24    | 16      | 3 |
| Belmonte   |        | 2     | 1       | - |
| Guarda   |        | 17    | 22      | 5 |



#### 4.4. Transporte Público Rodoviário Regular

Tal como em quase todo o país, existe uma assimetria na abordagem dos municípios ao exercício das competências enquanto autoridade de transportes no seu território, existindo casos de municípios que as exercem diretamente e aqueles que as delegam na respetiva CIM. Tal abordagem está fundada nas considerações da administração local face às especificidades dos respetivos territórios.

Como veremos no Capítulo 5. , as competências relativas ao transporte público rodoviário de passageiros encontram-se atribuídas aos municípios, quando se trata de ligações intramunicipais, e às CIM, quando se trata de ligações intermunicipais. Tem sido frequente, um pouco por todo o país, a prática de os municípios delegarem na respetiva CIM as suas competências relativas ao transporte público rodoviário. Como se verifica na Tabela 18, dos cinco municípios que participam neste Projeto Piloto, apenas os municípios de Belmonte e do Fundão têm as competências relativas ao transporte rodoviário intermunicipal delegadas na CIM Beiras e Serra da Estrela. No caso da Guarda, existe uma delegação parcial, mantendo o município a responsabilidade pelo transporte urbano na cidade da Guarda.

Tabela 18. Autoridades responsáveis pelo transporte rodoviário municipal e intermunicipal em cada município

|                | Municipal                  | Intermunicipal |
|----------------|----------------------------|----------------|
| Guarda         | Município (apenas urbanos) | CIM BSE        |
| Belmonte       | CIM BSE                    | CIM BSE        |
| Covilhã        | Município                  | CIM BSE        |
| Fundão         | CIM BSE                    | CIM BSE        |
| Castelo Branco | Município                  | CIM BB         |

Vejamos, de seguida, a situação existente para cada um dos municípios e para as duas CIM.

##### 4.4.1. Castelo Branco

O Município de Castelo Branco assume-se como autoridade responsável pelos serviços públicos de transporte de passageiros municipais/urbanos

Na assunção das suas competências, contratualizou a rede municipal através de um contrato de serviço público de transporte de passageiros, na modalidade de concessão, por um prazo de 5 anos que termina em junho de 2027, sob a marca MOBICAB, operada pela RODONORTE Castelo Branco, Unipessoal, Lda.

A MOBICAB abrange a totalidade dos serviços de transporte rodoviário de passageiros, designadamente os serviços urbanos, interurbanos e o transporte público flexível.

O serviço rodoviário de passageiros em Castelo Branco é suportado por uma aplicação de mobilidade, que permite consultar informações detalhadas sobre todas as rotas, paragens e horários.

A rede municipal é complementada pelos serviços intermunicipais e inter-regionais da competência da Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa (CIMBB).

Com a entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que estabelece o novo Regime Jurídico de Serviço de Transporte de Passageiros (RJSPTP), a CIMBB assumiu competências de autoridade de transportes responsável pelos serviços de transporte público de âmbito intermunicipal que se desenvolvem na área geográfica do Beira Baixa e inter-regional em articulação com as Comunidades Intermunicipais da Região de Coimbra, Beiras e Serra da Estrela e Médio Tejo.

Tanto a rede inter-regional como a rede intermunicipal da competência da CIMBB são exploradas pela TRANSDEV Interior, S.A., através de Autorizações Provisórias que expiram em dezembro de 2025 e contratos de serviços essenciais, ao abrigo da situação da pandemia já desde 2020.



A CIMBB, lançou em junho 2023 um concurso público internacional para a concessão dos serviços de transporte público rodoviário do seu território, o qual viria a ser alvo de decisão de adjudicação em janeiro de 2024, contudo o concurso veio a ser objeto de impugnação.

#### 4.4.2. Fundão

O Município do Fundão, ao contrário de Castelo Branco, delegou na Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela (CIMBSE) a competência de autoridade de transportes, com responsabilidade sobre os serviços de transporte público de âmbito municipal, serviço urbano e o transporte flexível. Os serviços de transporte regular asseguram uma parte do transporte escolar do concelho, sendo posteriormente complementado por diversos circuitos especiais de transporte escolar, dedicados, num misto de atuações: parte operados por administração direta do próprio Município do Fundão, por meio de funcionários do quadro de pessoal da autarquia e com recurso a viaturas do município e outros veículos cedidos por protocolo para este fim exclusivo; outra parte dos circuitos especiais são contratados pelo município a operadores táxi, a operadores rodoviários, a IPSS e a Juntas de Freguesia.

A exploração da rede regular está atualmente em contratação pela CIMBSE, para o efeito, em 16 de setembro de 2024 foi publicado o anúncio de procedimento n.º 19126/2024, para contratação de serviço de transporte rodoviário de passageiros no território da CIM.

Assim, o contrato prevê, para o município do Fundão e outros que também delegaram nesta entidade essa competência, a obrigação de operar linhas que asseguram o serviço público de transporte de passageiros municipal, para além do intermunicipal e inter-regional, segundo percursos e horários definidos.

Por agora, o serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área de abrangência da CIM é objeto de exploração ao abrigo de autorizações

provisórias conjugadas com contratos de serviço público de enquadramento ao pagamento de compensações ou remunerações aos operadores de transportes, sempre que a elas houver lugar.

A rede de transportes públicos rodoviários das Beiras e Serra da Estrela da competência da CIMBSE tem sido explorada, mais recentemente, por 8 operadores, ATF-Auto-Transportes do Fundão, S.A., Auto Transportes do Fundão, S.A., Empresa Berrelhas de Camionagem, Lda., Lopes & Filhos, Lda., Marques, Lda., Transdev Interior, S.A., União de Sátão & Aguiar da Beira, Lda., Viúva Monteiro & Irmão, Lda., sendo que o operador Transdev Interior, S.A. é o que produz mais veic.Km/ano.

Os operadores que exercem a sua atividade no território da CIMBSE produziram mais de 2 mil milhões de veic.km no ano de 2023 e transportaram cerca de 800 mil passageiros no mesmo período.

Relativamente ao transporte escolar, muito embora os serviços de transporte público, objeto da concessão em contratação, venham a ser utilizados para efetuar este serviço, atualmente, os transportes escolares são concretizados pelas carreiras públicas das empresas que prestam serviço no município. E, em simultâneo, o município do Fundão assume a responsabilidade de alguns dos circuitos especiais do transporte escolar.

#### 4.4.3. Covilhã

Nos termos do RJSPTP, a Câmara Municipal da Covilhã é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal.

O serviço público de transporte de passageiros regular, municipal e urbano está concessionado à Transdev Interior, S.A., que assegurará o Sistema de Mobilidade da Covilhã até 2033.

A concessão do Sistema de Mobilidade da Covilhã inclui as seguintes componentes: a exploração do serviço público de transporte rodoviário, da rede de elevadores e funiculares públicos do Município, a mobilidade suave partilhada, que inclui a exploração



do serviço público de bicicletas e trotinetes elétricas e outros modos suaves partilhados através de estacionamento na via pública, o estacionamento automóvel tarifado e, por fim, a componente de manutenção de abrigos de passageiros e publicidade comercial.

Esta concessão, tal como em Castelo Branco, tem o apoio de uma aplicação móvel, porém apenas neste município está implementado um sistema de bilhética integrada que engloba todos os veículos utilizados na exploração dos transportes rodoviários, todos os elevadores e funiculares, bicicletas e trotinetes elétricas, e a utilização em todos os silos automóveis relativos ao estacionamento na via pública. Desta forma, a utilização de todas as componentes do sistema, que é necessário partilhar com o Concedente, ficarão registadas.

Relativamente aos serviços intermunicipais, estes estarão delegados na CIMBSE que, tal como referido anteriormente, iniciou procedimento de contratação para este serviço em setembro de 2024.

No que respeita ao transporte escolar importa referir que o Município da Covilhã, tal como o do Fundão, tem um plano específico para os transportes escolares e que a rede de transportes escolares do concelho integra as carreiras de transporte público, que servem os locais dos estabelecimentos de ensino e de residência dos alunos.

Para os alunos que residem em locais isolados e ou de acesso difícil, a Autarquia assume o seu transporte escolar através de contratação de circuitos especiais, realizado por táxis locais.

#### **4.4.4. Belmonte**

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros, de âmbito municipal e urbano, do concelho de Belmonte será assegurado pelo concessionário que resultará do procedimento em contratação pela CIMBSE desde setembro de 2024.

Por agora, o transporte regular municipal e o transporte escolar estão a ser assegurados pela Autarquia, com recurso a meios próprios, e o serviço

mantém a designação “Belmonte SIM”. Este serviço de transporte público coletivo abrange todas as localidades do Concelho, de modo a satisfazer as necessidades diárias de mobilidade, de toda a população e principalmente da população mais idosa e desfavorecida.

Importa destacar, que neste município, o custo de cada viagem varia entre 0,2€ e 0,5€, mesmo no transporte flexível, o qual é gerido pela Autarquia e prestado por operadores de táxi e outras empresas de transporte privado, para circuitos entre freguesias e a sede de Concelho.

#### **4.4.5. Guarda**

O Município da Guarda é a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte regular de passageiros de âmbito municipal e urbano, de forma parcial, em conjunto com a CIMBB que, por sua vez, é a entidade competente quanto à totalidade do serviço público de transporte que assegura as ligações intermunicipais e regionais).

A Autarquia adjudicou em 2021, à ETUG – Empresa de Transportes Urbanos da Guarda Unipessoal, Lda, a concessão do serviço público de transportes coletivos urbanos de passageiros, pelo período que decorre e que termina no início de 2027.

A Câmara, para além destes, contrata à Transdev Interior, S.A. uma prestação de serviços para colmatar lacunas e, desde o início deste ano, disponibiliza um sistema de utilização de partilha de bicicletas elétricas. Os circuitos especiais do transporte escolar são assegurados pelo município, com recurso a viaturas da frota municipal e táxis.

Este município é um dos que já mantém protocolado, com a CIM, o serviço de transporte flexível, que mais uma vez é operado por táxis locais.

A remuneração destas concessões, em termos genéricos, decorre das receitas provenientes das atividades concessionadas e acessórias e das compensações por operação do serviço público, ou



outras compensações atribuídas pelo Estado, pela CIM ou outra entidade.

Intermunicipal, no entanto o procedimento foi impugnado.

A CIMBB lançou um concurso em 28 de junho de 2023 para concessionar o serviço público de transporte de passageiros no território da Comunidade

Tabela 19. Concessões para Serviço público de transporte de passageiros regular municipal e urbano em vigor.

| Municípios     | Autoridade de Transportes | Designação da marca                             | Operador  | Início | Fim    |
|----------------|---------------------------|---|---|--------|--------|
| Castelo Branco | Autarquia                 | MOBICAB   | RODONORTE Castelo Branco, Unipessoal, Lda                       | Jan/22 | Jun/27 |
| Covilhã        | Autarquia                 | MOVICOVILHÃ                                     | Transdev Interior, SA   | Jan/22 | Mar/33 |
| Guarda         | Autarquia                 | STUG - Serviço de Transportes Urbanos da Guarda | ETUG - Empresa de transportes urbanos da Guarda Unipessoal, Lda | Jan/22 | Jan/27 |

## 4.2. Transporte Flexível

### 4.2.1. Castelo Branco

Em Castelo Branco está disponível um serviço de transporte de passageiros flexível, denominado por Mobicabflex, que carece de um pedido prévio. O serviço é realizado por operadores de táxis e distribui-se por 5 zonas.

### 4.2.2. Fundão

O município tem também protocolado com a CIMBSE o serviço de transporte flexível através do MobiFlex.BSE. Este serviço tem dois circuitos, que se realizam em dois dias por semana, e carece de prévio agendamento. Os apeadeiros do transporte flexível localizam-se nas paragens dos autocarros de cada uma das localidades.

### 4.2.3. Guarda

Na Guarda está disponível o MobiFlex.BSE, também implementado pela CIMBSE. O transporte é prestado por táxis, também carece de reserva antecipada, e as paragens estão definidas no itinerário.



Tabela 20. Serviço público de transporte de passageiros flexível

| Municípios     | Autoridade de Transportes | Designação da marca | Operador   | Início |
|----------------|---------------------------|---------------------|--|--------|
| Castelo Branco | Autarquia                 | MOBICAB FLEXÍVEL    | 5 Operadores de táxi (5 zonas)                                   | Set/22 |
| Belmonte       | Autarquia                 | -                   | 6 Operadores de táxi e 3 Operadores de transporte de mercadorias | Jan/24 |
| Fundão         | CIM BSE                   | MOBIFLEX.BSE        | Operadores de táxi   | Mar/23 |
| Guarda         | CIM BSE                   | MOBIFLEX.BSE        | Operadores de táxi   | Out/24 |

### 4.3. Mobilidade Ativa

De forma a potenciar a utilização do modo ciclável nos municípios, nomeadamente nas cidades da Guarda, Covilhã e Castelo Branco, foram implementados sistemas de mobilidade suave partilhada (*bikesharing*). Os sistemas são compostos por estações de estacionamento e carregamento de bicicletas e/ou trotinetes, para além da oferta de bicicletas e/ou trotinetes elétricas.

#### 4.3.1. Castelo Branco

A Câmara Municipal de Castelo Branco disponibiliza ainda um sistema de utilização partilhada de bicicletas elétricas, designadas por BINAS. No início de 2024, a autarquia instalou BINAS em Castelo Branco e Alcains, 25 na primeira e 8 na segunda.

O município de Castelo Branco tem investido em soluções de mobilidade ativa e suave, com o objetivo de promover um transporte mais sustentável, reduzir a dependência do automóvel e melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos.

Castelo Branco tem implementado uma rede de ciclovias estruturante, conectada e segura, que

facilita o uso da bicicleta como meio de transporte diário. Esta rede de ciclovias é projetada para garantir a segurança dos ciclistas e promover a utilização da bicicleta em deslocações urbanas.

O município lançou o Programa de Apoio à Aquisição de Bicicletas (PAABi), que oferece incentivos financeiros para a compra de bicicletas. Este programa visa aumentar o número de utilizadores de bicicletas, promovendo a mobilidade sustentável e reduzindo a emissão de gases com efeito de estufa.

Para complementar a rede de ciclovias, Castelo Branco tem investido na criação de uma rede de estacionamento para bicicletas. Estes parques de estacionamento são estrategicamente localizados em pontos-chave da cidade, como escolas, centros comerciais e áreas residenciais, facilitando o acesso e a segurança das bicicletas.

O município também se tem focado na promoção da mobilidade ativa entre os estudantes. Iniciativas como programas de aprendizagem de condução de bicicleta para adultos e crianças em idade escolar, promoção da bicicleta como meio de transporte para a escola e programas de segurança viária nas deslocações em bicicleta são algumas das ações implementadas.



A estratégia de mobilidade sustentável de Castelo Branco inclui o apoio ao comércio local de bicicletas e a adaptação das infraestruturas urbanas para melhor acomodar os modos de transporte ativos. A pandemia de COVID-19 destacou a necessidade de encontrar soluções de mobilidade seguras e sustentáveis, e o município tem respondido com iniciativas que incentivam o uso da bicicleta e outros modos de transporte ativo.

Figura 64. Informação ao Múncipe no site da Câmara Municipal de Castelo Branco sobre o sistema de utilização de bicicletas partilhada



Fonte: <https://www.cm-castelobranco.pt/>

Castelo Branco lançou também o BINAS, um sistema de bicicletas de utilização partilhada. Este serviço, consiste em bicicletas elétricas disponíveis para uso público, com estações de carregamento em áreas reservadas da cidade.

Existem várias estações de carregamento distribuídas pela cidade, incluindo locais como o Largo de São João, Praça de Camões, Jardim das Laranjeiras, Centro Cívico, Largo Melvin Jones ou o Centro Coordenador de Transportes, entre outros.

Figura 65. Cartaz informativo “Onde pode encontrar as Binás?”



Fonte: <https://www.cm-castelobranco.pt/>

O sistema é suportado por uma aplicação móvel disponível na Apple Store e Google Play Store, que permite aos utilizadores localizar e alugar bicicletas de forma conveniente. As bicicletas estão disponíveis todos os dias, das 7h às 22h e podem ser utilizadas em regime avulso ou de subscrição. Após um período inicial gratuito de seis meses, o custo é de 50 cêntimos para desbloquear a bicicleta e usá-la durante os primeiros 30 minutos, com um custo adicional de 5 cêntimos por minuto após esse período.

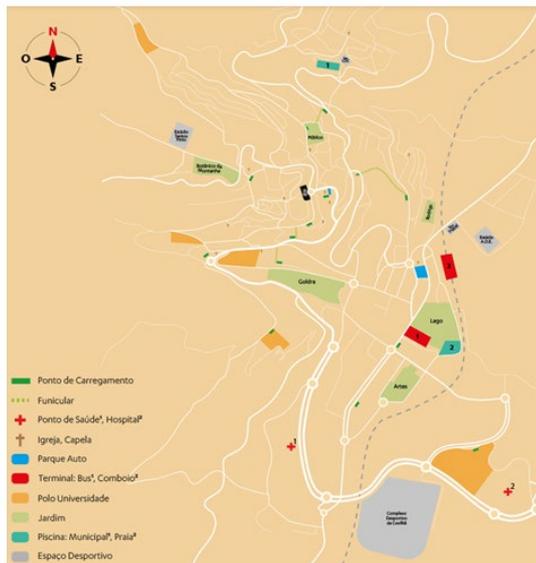


### 4.3.2. Covilhã

O Covilhã Bike, o Sistema de Bicicletas Partilhadas da Covilhã possui 40 bicicletas elétricas.

A utilização do sistema exige a posse de um cartão de membro, que servirá para desbloquear a bicicleta do carregador.

Figura 66. Mapa da rede ciclável da Covilhã



Fonte: <https://www.cm-covilha.pt/>

### 4.3.3. Guarda

A Guarda tem investido em soluções de mobilidade ativa e suave, como o serviço de Mobilidade Suave Partilhada da empresa BIRD, que disponibiliza trotinetes e bicicletas elétricas. Estas iniciativas visam promover o transporte ecológico e reduzir o impacto ambiental.

O sistema recentemente apresentado encontra-se dimensionado para 250 trotinetes elétricas, 50 bicicletas elétricas e 108 pontos de estacionamento, com um custo de 0,19€ para a ativação ao qual acresce um custo de 0,19€/min de uso.

Figura 67. Trotinetes e bicicletas elétricas do serviço de mobilidade suave partilhada em uso no município da Guarda



Fonte: <https://www.mun-guarda.pt/>

Figura 68. Contador de tempo de utilização instalado nos equipamentos



Fonte: <https://www.mun-guarda.pt/>



Tabela 21. Sistemas de utilização partilhada de bicicletas

| Municípios     | Autoridade de Transportes | Designação da marca | Operador  | Início | Aplicação Móvel                  |
|----------------|---------------------------|---------------------|---|--------|----------------------------------|
| Castelo Branco | Autarquia                 | BINAS               | 29 bicicletas elétricas e 9 docas de estacionamento                                       | Jan/24 | Sim                              |
| Covilhã        | Autarquia                 | COVILHÃ BIKE        | 40 bicicletas elétricas e 171 docas de estacionamento                                     | Jan/19 | Desbloqueio com cartão de membro |
| Guarda         | Autarquia                 | BIRD                | 250 trotinetes elétricas e 50 bicicletas elétricas em mais de 100 docas de estacionamento | Fev/25 | Sim                              |



# 5.

## ENQUADRAMENTO JURÍDICO DAS SOLUÇÕES DE MOBILIDADE





## 5. ENQUADRAMENTO JURÍDICO DAS SOLUÇÕES DE MOBILIDADE

Tendo por base os atuais modos de transporte existentes e aqueles que poderão vir a existir nos cinco concelhos que fazem parte do estudo, importa percorrer os regimes jurídicos mais relevantes que se aplicam.

O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros, estabelece a forma como as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros, com vista a garantir a prestação de serviços de interesse geral mais frequentes, seguros, de melhor qualidade e mais baratos, e define as condições em que as autoridades competentes, ao imporem obrigações de serviço público ou ao celebrarem contratos relativos a obrigações de serviço público, compensam os operadores de serviços públicos pelos custos incorridos e/ou concedem direitos exclusivos em contrapartida da execução de obrigações de serviço público. É aplicável à exploração nacional e internacional de serviços públicos de transporte de passageiros **por caminho-de-ferro** e outros sistemas guiados e **por estrada**, com exceção dos serviços explorados essencialmente por razões históricas ou de interesse turístico.

Os Estados-Membros podem aplicar o regulamento ao transporte público de passageiros por via navegável interior e por via marítima nacional.

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua última redação, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros (RJSPTP) representa uma profunda alteração do modelo institucional de planeamento e gestão do serviço público de transporte de passageiros e do quadro legal de organização do respetivo mercado, em Portugal.

Esta Lei estabelece o regime aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento,

divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo **rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados**, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.

O regime estabelece quais são as autoridades de transportes - o Estado, os Municípios, as Comunidades Intermunicipais e as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto -, bem como as respetivas atribuições e os mecanismos de financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros da sua competência.

No que respeita à exploração de serviço público de passageiros o diploma estabelece as regras que dispõem sobre o acesso à atividade, as formas de exploração e as normas para que os operadores internos possam explorar o serviço público de transportes.

Sobre os contratos trata dos tipos, da sua forma e conteúdo e do dever de comunicação, as obrigações de serviço público, os direitos a compensações por obrigação de serviço público a atribuir pela autoridade de transportes competente ao operador de serviço público em causa, a proibição de outras compensações auxílios ou ajudas de Estado que não estejam previstas neste regime jurídico.

Neste diploma também estão previstos o serviço público de transportes de passageiros expresso, o serviço de transporte de passageiros flexível e o transporte público de transporte escolar, os títulos e as tarifas de transporte.

O Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível e regulamenta o artigo 34.º e seguintes do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros. No diploma, serviço público de transporte de passageiros flexível é definido como 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. O estudo da AMT denominado “Serviço Público de Transporte de Passageiros Flexível em Portugal: Diagnóstico sobre a Implementação e Relatório da Ação de Supervisão realizada pela AMT” desenvolve de forma aprofundada e apresenta recomendações sobre esta temática em particular.

O Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro, na sua redação atual, transfere competências para os órgãos municipais e para as entidades intermunicipais no domínio da educação. No seu artigo 36.º, sob a epígrafe «Transportes escolares», determina que a organização e o controlo do funcionamento dos transportes escolares são da competência das câmaras municipais da área de residência dos alunos, nos termos definidos no plano de transportes intermunicipal respetivo, cabendo-lhes especificamente:

- Organizar o processo de acesso ao transporte escolar para cada aluno;
- Requisitar às entidades concessionárias dos serviços de transporte coletivo os bilhetes de assinatura (passe escolar) para os alunos abrangidos, nos termos a fixar por portaria dos

membros do Governo com competência na matéria;

- Pagar as faturas emitidas mensalmente pelas entidades concessionárias dos serviços de transporte coletivo;
- Contratar, gerir e pagar os circuitos especiais;
- Atribuir apoios ao transporte para a frequência do ensino secundário, no âmbito da escolaridade obrigatória, aos alunos cujo agregado familiar resida em concelho sem oferta de ensino secundário.

A Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, na sua redação atual, que define o regime jurídico do transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos, de e para os estabelecimentos de educação e ensino, creches, jardins-de-infância e outras instalações ou espaços em que decorram atividades educativas ou formativas, designadamente os transportes para locais destinados à prática de atividades desportivas ou culturais, visitas de estudo e outras deslocações organizadas para ocupação de tempos livres.



Estabelece que o regime jurídico do transporte coletivo de crianças e jovens até aos 16 anos é realizado em veículos cuja antiguidade não seja superior a 16 anos, contados desde a data da primeira matrícula após fabrico, sendo a licença automaticamente suspensa caso ultrapasse esta idade.

Através dos Decretos-Lei n.ºs 101/2021, de 19 de novembro e 74-A/2023, de 28 de agosto foram estabelecidos regimes excecionais, nos anos letivos de 2021-2022, 2022-2023 e 2023-2024, nos termos dos quais veio a ser permitida a utilização de veículos, com lotação superior a nove lugares e antiguidade não superior a 18 anos, contados desde a data da primeira matrícula, para o transporte coletivo de crianças.

O Decreto-Lei n.º 57-B/2024, de 24 de setembro, veio mais uma vez e a título excepcional, determinar que durante o ano letivo de 2024-2025, o transporte de crianças, pode ser realizado em veículos com lotação superior a nove lugares, com antiguidade não superior a 18 anos, contados desde a data da primeira matrícula, desde que o requerente comprove que o veículo foi anteriormente licenciado para este tipo de transporte e se encontrem asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança do respetivo veículo. Para o prazo de validade das licenças e de cálculo da antiguidade dos veículos, é considerado o período compreendido entre o dia 1 de setembro de 2024 e o dia 31 de agosto de 2025.

O Decreto-Lei n.º 140/2019, de 19 de novembro, regula as condições de acesso e de exploração do serviço público de transporte de passageiros expresso, incluindo o acesso transparente, equitativo e não discriminatório a interfaces e terminais rodoviários de passageiros, **com exceção** dos serviços públicos de transporte de passageiros abrangidos por contratos de serviço público.

O serviço público de transporte de passageiros expresso é o serviço público de transporte de passageiros realizado para ligações diretas e semirectas interurbanas entre aglomerados ou centros urbanos, complementares ao serviço público de transporte de passageiros intermunicipal e inter-

regional, que deve ser, preferencialmente, um serviço regular, admitindo-se a exploração em regime flexível ou misto, em determinadas condições.

O Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi. Este decreto-lei regula o acesso à atividade, o acesso ao mercado e respetiva organização, os regimes especiais e a fiscalização e regime sancionatório.

A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), incluindo o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a modalidade deste tipo de transporte.

O Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, na sua redação atual, regula as condições de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor (*rent-a-car*), incluindo a atividade de partilha ou *sharing* de veículos, com e sem motor.

Para além destes regimes que se aplicam aos diferentes modos de transporte, elencam-se pela sua importância os seguintes regimes:

No plano tarifário/financiamento:

Decreto-Lei n.º 21/2024, de 19 de março, que cria o Programa de Incentivo ao Transporte Público Coletivo de Passageiros (Incentiva+TP);

- Portaria n.º 7-A/2024, de 5 de janeiro, que define, ao abrigo do artigo 23.º do RJSPTP, as condições de atribuição dos passes gratuitos para jovens estudantes, nas modalidades sub 18+TP e estudante sub 23+TP, bem como os procedimentos relativos à sua operacionalização e compensação;
- Portaria n.º 322-A/2024/1, de 10 de dezembro, que procede à regulamentação do Circula PT, criado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 134-C/2024, de 11 de outubro, definindo as



condições da sua atribuição, assim como os procedimentos relativos à sua operacionalização e compensação;

- Portaria n.º 359-A/2017, de 20 de novembro, que procede à criação e regulamentação do Fundo para o Serviço Público de Transportes, que se destina a auxiliar o financiamento das autoridades de transportes;
- Regulamento da AMT n.º 430/2019, de 16 de maio, alterado e republicado pelo Regulamento da AMT n.º 273/2021, de 23 de março, que aprova regras gerais tarifárias e procedimentos de recolha e transmissão de informação à AMT.

No plano ambiental:

- Decreto-Lei n.º 84/2022, de 9 de dezembro, que estabelece metas relativas ao consumo de energia proveniente de fontes renováveis, transpondo parcialmente a Diretiva (UE) 2018/2001;
- A Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2020 (ENCPE 2020), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2016, de 29 de julho;
- O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho;
- O Programa de Ação para a Adaptação às Alterações Climáticas (P-3AC), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 130/2019, de 2 de agosto;
- O Plano Nacional Energia e Clima 2021-2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho;
- A Estratégia Nacional para o Hidrogénio (ENH), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2020, de 14 de agosto;

- A Estratégia Portugal 2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 29 de outubro;
- A Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro, que define as bases gerais da política do clima (Lei de Bases do Clima);
- O Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), na dimensão “transição climática”.

No plano do ordenamento do território:

- A Lei n.º 99/2019, de 5 de setembro, que aprova a 1.ª revisão do Programa Nacional da Política do Ordenamento do Território (PNPOT).



# 6.

## MOBILIDADE INTEGRADA





## 6. MOBILIDADE INTEGRADA

### 6.1. Conceito

O conceito de Mobilidade Integrada tem fortes semelhanças com outros que têm surgido nos últimos anos, como o de Mobilidade Inteligente (*Smart Mobility*) ou o de Mobilidade como um Serviço (MaaS: *Mobility as a Service*).

As definições destes conceitos nem sempre são claras, por isso, vale a pena explorá-los um pouco. Importa, portanto, analisar alguns exemplos da forma como são aplicados estes termos e conceitos, através de uma análise comparativa, antes de tentarmos formular uma definição.

### 6.2. Análise Comparativa

A primeira componente da Mobilidade Integrada, tal como desenvolvida no presente estudo, implica avaliar a mobilidade em territórios de baixa densidade e dispersos, onde o transporte público regular geralmente não é viável por motivos financeiros.

Na maioria dos casos, as soluções convencionais de transporte público não são suficientemente capazes de satisfazer as necessidades de acessibilidade e os princípios de eficiência em simultâneo. E essa ineficiência do serviço resulta na dependência do transporte privado da grande maioria da população.

Em zonas rurais esta situação piora, devido à acessibilidade limitada a estes serviços, pela distância aos centros urbanos, pela densidade populacional ainda mais baixa, pelos elevados custos de operação dos serviços para uma utilização reduzida, o que conduz ao uso do transporte privado como a única solução para a grande maioria de todos os movimentos.

Assim, as questões relacionadas com os transportes públicos nas zonas rurais prendem-se, sobretudo,

com a eficiência, frequência do serviço e com a adaptabilidade às necessidades dos potenciais utilizadores. Integrada, tal como desenvolvida no presente estudo, implica avaliar a mobilidade em territórios de baixa densidade e dispersos, onde o transporte público regular geralmente não é viável por motivos financeiros.

Na maioria dos casos, as soluções convencionais de transporte público não são suficientemente capazes de satisfazer as necessidades de acessibilidade e os princípios de eficiência em simultâneo. E essa ineficiência do serviço resulta na dependência do transporte privado da grande maioria da população.

Importa, não desconsiderando totalmente o elevado custo operacional da prestação do serviço, manter o foco na necessidade contínua de otimizar as rotas de acordo com a procura e condições dos utilizadores.

Devemos também manter em consideração a necessidade do transporte de mercadorias nas zonas rurais, também caracterizada por custos elevados e fraca qualidade do serviço, pelas pequenas distâncias de rede e longos períodos de distribuição.

Melhorar a mobilidade nestas áreas promoverá o desenvolvimento económico, melhorará a equidade social e ajudará a enfrentar melhor a crise climática. Contudo, as soluções têm de atender à especificidade das circunstâncias locais.

O projeto "*SMARTA 2 – Demonstrators*"<sup>7</sup> surgiu com o objetivo de projetar, testar e avaliar soluções inteligentes de mobilidade sustentável, integrada e interconectada com o transporte público. As quatro áreas rurais analisadas localizam-se na Europa e uma delas em Portugal: Tirol Oriental (Áustria), Trikala (Grécia), Águeda (Portugal) e Brasov (Romênia).

Os tipos de serviços considerados foram personalizados em função das características geográficas, populações e desafios de mobilidade de cada área e os resultados constituíram um conjunto de recomendações práticas. Em sequência, este

---

<sup>7</sup> <https://ruralsharedmobility.eu/smarta-2/>



projeto alavancou a implementação de um sistema de partilha de bicicletas elétricas no município de Águeda, prolongado até às áreas rurais e usando-o para complementar o serviço ferroviário e rodoviário existentes, especialmente para jovens/estudantes na utilização diária casa/escola/casa. Com o intuito de promover o uso deste sistema foi desenvolvida uma aplicação, para computador e telemóvel, para planejar viagens multimodais, que permite logo ao utilizador reservar online uma das e-bikes.

Nos restantes municípios analisados no âmbito deste estudo foram sugeridas outras possibilidades de resolução de intermodalidade, serviços de transporte a pedido, partilha de veículos, serviços de transporte comunitário, ou seja, soluções de menor escala com o objetivo de complementar o serviço regular de transporte público.

Destes casos de estudo, destaca-se em Brasov a hipótese de definir linhas dedicadas, infraestruturas que incentivam as pessoas a migrar para o transporte público, por redução dos tempos de percurso. Aqui também foram indicados novos estacionamento nos arredores da cidade e melhores condições para a circulação pedonal e ciclável.

Em Trikala, considerada como a primeira cidade inteligente da Grécia, foi desenvolvida uma app que permite aos cidadãos aceder a informações de transporte público em tempo real, incluindo boleias disponíveis para facilitar a ligação entre aldeias periféricas e a cidade. O aplicativo inclui assim um serviço fixo de autocarros, serviços complementares como táxis ou boleias e um sistema de reserva de serviços, tais como cacifos de bagagem e bicicletas.

Em Tirol Oriental, na Áustria, verificou-se que ter utilizadores de referência, tais como professores, médicos, autarcas e CEOs de empresas, normaliza e incentiva o uso dos serviços. A principal indicação foi construir solidariedade e aumentar a resiliência das comunidades locais.

Em áreas rurais pequenas, com fortes laços sociais e de confiança entre as pessoas, este fator deve ser tomado em consideração e com proveito na intermodalidade. Por exemplo, em Oberes Glantal, na Alemanha, o serviço de transporte flexível é gerido por um grupo de voluntários que têm fortes vínculos com a comunidade local e com as autoridades locais. Todos os recursos humanos associados ao serviço fazem-no de forma voluntária e com grande acolhimento pela comunidade.

Em resumo, por comparação dos exemplos analisados com os serviços de transporte público já implementados na área da Beira Interior, registam-se como boas práticas a avaliar, as seguintes:

- A possibilidade de operar na modalidade "stop-to-stop", em oposição ao "door-to-door", para otimizar as rotas, oferecendo uma solução de deslocação entre as paragens de autocarro ou outros pontos centrais de interesse. Alguns dos municípios protocolados, designadamente a Guarda e o Fundão, têm esta modalidade implementada com o serviço de transporte flexível MobiFlex.BSE.
- Outra sugestão é a possibilidade de o transporte público ser combinado com serviços de mobilidade compartilhados, incluindo soluções que consideram a participação de membros da comunidade e baseados em adesão voluntária.
- Incentivar o uso, através do exemplo.

Num outro projeto, as Comunidades Intermunicipais da Região de Coimbra, Viseu e Dão Lafões, Tâmega e Sousa e dezenas de municípios nacionais participam no programa URBACT<sup>8</sup>, ainda em desenvolvimento.

O programa URBACT tem como objetivo promover a partilha de boas práticas de desenvolvimento urbano sustentável e promover discussões alargadas sobre temas como mobilidade, acessibilidade, coesão territorial, inovação digital e infraestruturas de

---

<sup>8</sup> <https://urbact.eu>



transporte para implementação de políticas integradas.

Um dos exemplos é o do município de Santa Maria da Feira, que integra o projeto “*Beyond the Urban*” precisamente para melhorar a mobilidade urbano-rural, com recurso a soluções de mobilidade sustentável, integrada e acessível.

O grupo de trabalho reúne os participantes para promover a discussão e partilha de ideias, com o intuito de identificar soluções à medida da caracterização local inicialmente realizada.

A competência deste município é limitada, porque delegou a competência do transporte rodoviário público na Área Metropolitana do Porto. O município é agora servido por seis operadores de transporte privados, além do serviço de transporte municipal.

Porém Santa Maria da Feira regista dificuldades com o serviço de transporte público ao nível das zonas rurais e enfrenta desafios na promoção da transferência modal do carro particular para modos de viagem mais sustentáveis, uma vez que, atualmente, 79,5% dos moradores usam o carro como meio de transporte.

O município dispõe de um sistema de partilha de bicicletas e trotinetes elétricas, fornecidas por uma operadora privada e a cidade conta com uma rede ciclável de 14,4 km.

Por ora, foi já identificado que Santa Maria da Feira carece de políticas específicas focadas na melhoria da acessibilidade para indivíduos com mobilidade reduzida e na integração de serviços de transporte, para reduzir a dependência de viagens de carro particular e reconhece-se a falta de frequência no transporte público, paragens de autocarros inadequadas e problemas relacionados com as infraestruturas pedonais.

O grupo de trabalho continua em atividade e a avaliar necessidades específicas dos diferentes segmentos de utilizadores, com foco particular nos mais velhos e na população escolar, com vista a construir uma infraestrutura de mobilidade mais inclusiva.

Reconhecidas algumas das eventuais soluções de incremento da oferta nos municípios da Beira Interior em estudo, importa identificar igualmente boas práticas para divulgar a oferta de serviços existente, de planeamento, reserva e aquisição da respetiva bilhética. É aqui que a Mobilidade como um Serviço (MaaS: *Mobility as a Service*) e a Mobilidade Inteligente (*Smart Mobility*) complementam de forma assertiva e eficiente a mobilidade integrada.

### 6.3. Conceitos Relacionados

#### 6.3.1. MaaS (Mobility as a Service)

O conceito de Mobilidade como Serviço (MaaS) é considerado como uma resposta associada à mudança crescente de urbanização e sustentabilidade. E espera-se que contribua positivamente para aliviar o congestionamento e os problemas ambientais.

Em termos práticos, o MaaS consubstancia-se numa plataforma online que permite aos utilizadores planear uma viagem, combinada se necessário, perante uma oferta variada de diferentes modos de transporte.

Sendo que não deverá estar associada a uma entidade, mas sim ao serviço como um todo.

O utilizador espera que a plataforma lhe forneça algumas possibilidades para realizar a viagem, com um ou com mais do que um meio de transporte, sem que seja necessário consultar outras fontes de informação, que ele próprio teria que avaliar e conjugar.

Idealmente o resultado da ferramenta deve fornecer ao utilizador informações como percurso, tempo e custo da viagem, de forma que lhe permita, em função do seu critério pessoal, determinar a sua escolha.

A expectativa inicial era de que a facilidade de acesso à informação da oferta de serviços fomentasse a transferência modal do transporte individual para o transporte coletivo.



No entanto, num estudo realizado na Holanda verificou-se que os proprietários de veículos particulares que habitualmente usam transporte público e modos ativos estarão mais motivados para usar o MaaS, enquanto os proprietários de veículos de passageiros "mais conservadores", que habitualmente usam o carro como o seu principal meio de transporte para todas as suas viagens, mostraram uma menor intenção de usar MaaS.

Importa assim, para verificar os espectáveis benefícios sociais da utilização do MaaS, designadamente a redução de poluição e o congestionamento, que estes utilizadores de transporte privado encontrem benefício na utilização do MaaS, pelo que, do ponto de vista da política da sua implementação seria importante influenciar a motivação para a sua utilização, especialmente dos proprietários de veículos particulares.

Em resultado, para estimular a utilização, sugere-se a introdução de elevadas taxas de estacionamento, melhoria dos serviços de transporte público e implementação de restrição de entrada de veículos em certas áreas urbanas.

Estas medidas seriam igualmente aplicáveis em zonas de menor densidade, até porque os resultados da pesquisa indicaram que uma grande parte dos proprietários de veículos que não pretendem usar MaaS vive em municípios menores, não tem experiência com serviços de compartilhamento de veículos e não está familiarizada com MaaS.

Mas, para além do referido, para facilitar a utilização ao passageiro importa simplificar o acesso ao transporte público, no que respeita aos tarifários e à bilhética. E nessa componente da mobilidade integrada, conta-se com a *Smart Mobility*.

### **6.3.2. Smart Mobility**

O conceito de *Smart Mobility*, ou mobilidade inteligente, refere-se a uma solução integrada, que se traduzirá numa utilização mais simples e rápida, tornando-a apelativa, pela sua eficiência, segurança e sustentabilidade.

Com a implementação deste conceito na solução de mobilidade integrada, pretende-se incrementar o acesso aos transportes públicos através de tecnologia associada a todo o ecossistema, que permitirá ao utilizador ter informação em tempo real, da infraestrutura e dos veículos, dos diferentes serviços, do tráfego, dos locais de estacionamento e dos diferentes operadores e tarifários.

O que, na prática, possibilitará ao utilizador fazer a sua escolha, com a melhor informação possível. Preferencialmente, optar por transportes públicos e, como tal, poderá desde logo reservar a sua viagem e adquirir o respetivo bilhete, num só local e sem perda de tempo.

A nível nacional, o município de Cascais é um bom exemplo de aplicação destas últimas componentes da mobilidade integrada.

Mas num território como o da Beira Interior, assim como em muitos outros a nível nacional, seria benéfico ter esta visão a um nível macro e não apenas ao nível de um ou outro município e até mesmo de uma Comunidade Intermunicipal.

Considerando o exemplo da *Transport for Wales* vê-se como vantajosa a existência de uma autoridade de transportes ao nível de uma região mais alargada.

### **6.4. A Flexibilidade como fator determinante**

Um ponto comum das soluções de Mobilidade Integrada, bem como aquelas às quais se aplicam as designações conexas, é a flexibilidade.

Sabemos que, hoje, a flexibilidade é um dos fatores determinantes na escolha modal e um dos principais fatores a favorecer a utilização do automóvel. A sensação de liberdade de se poder deslocar para onde se quer à hora que se quer é algo que dá muito conforto e se apresenta como uma forte vantagem.

Para se manterem competitivos, os sistemas de transportes públicos têm de ser capazes de oferecer uma flexibilidade que se aproxime da de um transporte individual. Por exemplo, numa deslocação regular entre casa e trabalho, a ausência ou escassez



da oferta a partir de determinada hora pode ser um fator impeditivo de uma saída para jantar. Se um atraso na chegada à paragem ou à estação, que leva a perder um autocarro ou um comboio significa uma espera prolongada pelo seguinte, isso cria um incentivo para a utilização do automóvel.

Nas Áreas Metropolitanas, em especial, nas zonas mais densas, o problema da flexibilidade na utilização do transporte é resolvido com uma abundância de oferta, isto é, frequências elevadas e horários alargados, idealmente, somados a uma cobertura territorial abrangente. Em zonas densamente povoadas, a procura suporta estes níveis elevados de oferta.

Em zonas de baixa densidade, providenciar uma oferta de transporte no mesmo modelo que é praticado em Áreas Metropolitanas significaria um enorme excedente de oferta, com custos muito elevados face ao benefício gerado pela sua baixa ocupação. Por outro lado, a escassez de oferta e de alternativas afasta uma parte significativa dos potenciais utilizadores.

Figura 69. Três níveis de flexibilidade necessários na construção de sistemas de mobilidade integrada em territórios de baixa densidade



Desta forma, pode argumentar-se que um dos problemas fundamentais a resolver na criação de sistemas de Mobilidade Integrada em territórios de baixa densidade é o de como permitir flexibilidade na utilização dos transportes públicos.

Nos territórios de baixa densidade, a compatibilização de uma procura reduzida com a necessidade de dar flexibilidade aos utilizadores dá origem às soluções de transporte flexível. Neste contexto, pode dizer-se que se cria flexibilidade na oferta para permitir que esta corresponda à procura, não só na quantidade, mas também nos horários e nos percursos.

A flexibilidade na oferta cria, naturalmente, a necessidade de flexibilidade na operação. Não sendo objeto deste estudo uma análise detalhada das implicações desta flexibilidade, importa referir que tem surgido um leque de soluções que vai desde um transporte a pedido com percurso flexível, semelhante a um táxi, até um transporte coletivo com percurso e horário fixos, mas com paragem ou circulação dependente da existência de passageiros.

Dentro deste leque de soluções, torna-se claro que o transporte flexível é uma parte incontornável dos sistemas de mobilidade partilhada em territórios com as características da Beira Interior. Testemunho disso é o facto de já existirem serviços deste tipo em operação em vários dos municípios, com muito bons resultados, como vimos no Capítulo 4. .

## 6.5. A Experiência do Passageiro

A discussão sobre os sistemas de mobilidade está, muitas vezes, focada na perspetiva do operador ou da autoridade de transportes, e não na do utilizador.

Do ponto de vista de um passageiro, para que este possa considerar que está perante um sistema de Mobilidade Integrada existem, pelo menos, três componentes do sistema que devem ser asseguradas:

- A oferta de serviços de transporte, incluindo os vários modos, coletivos ou individuais, regulares ou flexíveis;

- A **informação sobre os serviços de transporte**, por meios estáticos ou dinâmicos, analógicos ou digitais;
- O **acesso aos serviços transporte**, que inclui o tarifário e a bilhética.

Cada uma destas componentes do sistema visa ultrapassar uma barreira à utilização dos transportes públicos:

- A **inexistência de serviços** que cubram as necessidades de mobilidade;
- A **dificuldade em planear o percurso** e obter informação sobre horários e combinações de diferentes transportes para ir da origem ao destino;
- A **complexidade do sistema tarifário** e a necessidade de comprar mais do que um título de transporte para uma única deslocação.

Figura 70. Componentes de um sistema de mobilidade integrada



# 7.

## UMA OFERTA INTEGRADA DE TRANSPORTES PARA A BEIRA INTERIOR

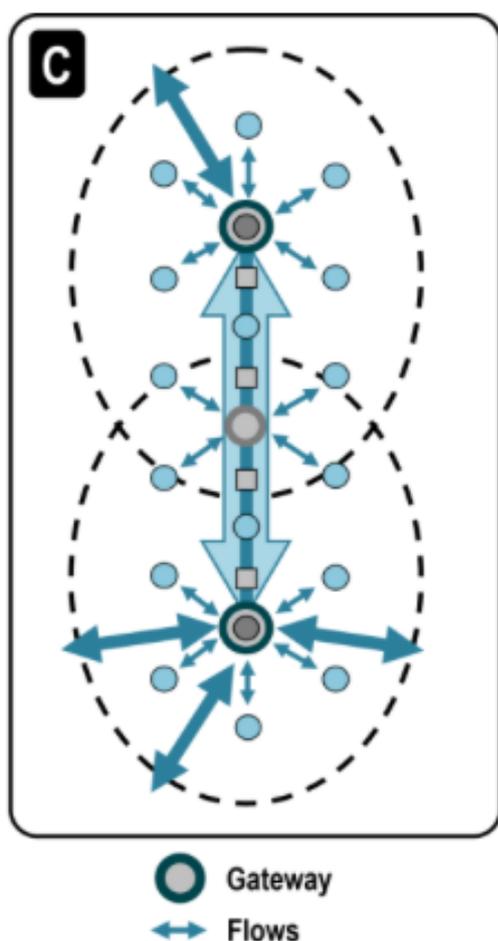


## 7. UMA OFERTA INTEGRADA DE TRANSPORTES PARA A BEIRA INTERIOR

### 7.1. Estrutura da Rede

A configuração do território sobre o qual incide este estudo, com os principais centros urbanos localizados ao longo de um mesmo eixo, induz uma rede de deslocações com uma configuração com um corredor dominante sobre o qual se dá a maioria das deslocações de média e longa distância, com os nós desse corredor a servirem de porta de entrada e saída.

Figura 71. Esquema de rede de transportes configurada num corredor com nós que funcionam como portais de acesso



Fonte: [The Geography of Transport Systems](#), Jean-Paul Rodrigue (2024), New York: Routledge.

Esta configuração, que resulta da distribuição da população pelos centros urbanos não é, naturalmente, alheia à orografia. Da mesma forma que os centros urbanos mais importantes da região se encontram alinhados ao longo da chamada Cova da Beira, como as principais infraestruturas de transportes, nomeadamente a autoestrada A23 e a Linha da Beira Baixa, percorrem o mesmo alinhamento genérico.

Desta forma, é especialmente adequada a designação de “Bacia de Mobilidade”, por analogia com as bacias hidrográficas onde múltiplos afluentes convergem progressivamente em direção ao rio principal, que drena todo o fluxo no mar.

No caso concreto, as sedes dos cinco municípios que fazem parte do protocolo funcionam como portais de acesso ao corredor de mobilidade, isto é, alguém que precise de se deslocar para outro ponto nesta região ou fora dela, tem de chegar, em primeiro lugar, a um desses nós, para depois prosseguir a viagem até ao seu destino. Isto mantém-se válido tanto para percursos em transporte individual como em transporte público.

Desta forma, propõe-se que o sistema de acessibilidade, tendo em conta as redes existentes e planeadas, bem como os exercícios de planeamento de sustentabilidade já realizados localmente, seja organizado, de forma complementar, em três camadas:

- O Eixo Principal, ao longo do eixo da Cova da Beira, ligando as cinco sedes de município, onde se encontram as infraestruturas de transporte principais e também a maioria dos movimentos;
- O acesso às sedes de município, onde está a origem ou o destino da grande maioria dos movimentos neste território e onde é provável que existe volume suficiente para transporte regular;
- A distribuição no restante território dos municípios, dando acessibilidade às diferentes freguesias e lugares habitados, onde a procura é reduzida.



## 7.2. O Eixo Principal

Neste contexto geográfico, a estruturação eficaz da mobilidade ao longo do eixo principal entre a Guarda e Castelo Branco torna-se uma condição indispensável à mobilidade à escala regional.

Mesmo quando alargamos o âmbito da análise a todo o território das duas CIM, mantém-se a função destes nós como portais para o sistema de mobilidade regional e nacional.

A mobilidade em transporte individual está, efetivamente, solucionada após a construção da A23, que providencia uma acessibilidade rodoviária de grande qualidade aos cinco municípios que participam neste projeto. Com a recente eliminação da cobrança de portagens, pode argumentar-se que desapareceu a única potencial barreira à mobilidade em transporte individual.

Contudo, o principal objetivo deste projeto de Mobilidade Integrada é oferecer soluções de mobilidade que não passem pela utilização do automóvel, quer para quem essa não é uma opção, quer para quem poderia trocá-la por uma deslocação em transportes públicos.

Tendo em conta a existência tanto de uma autoestrada como de uma linha ferroviária, coloca-se a questão da escolha do modo mais vantajoso para a prestação do serviço de ligação entre estas sedes de município.

Como vimos, o serviço ferroviário existente é reduzido, contrastando com uma oferta muito significativa de autocarros Expresso, com exceção de Belmonte.

Parece claro que a estruturação deste eixo de mobilidade em transporte público exige a existência de um serviço regular com horário cadenciado e tempos de viagem competitivos. Para tal, existem fundamentalmente a opção de um serviço rodoviário ou ferroviário. Apenas com um estudo de procura seria possível aferir qual o modo mais adequado para prestar este serviço. Contudo, os dados disponíveis

permitem, desde já, apontar aquela que aparenta ser mais vantajosa.

Quer no caso rodoviário quer no caso ferroviário, falamos de um serviço do tipo Regional Expresso, com paragem apenas nas cinco sedes de município da Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco, sendo possível, caso se decidisse, prolongar a Vila Velha de Ródão.

Olhemos, então, para os tempos de viagem. Para criar o serviço descrito, os tempos de viagem em comboio e em autocarro são da mesma ordem de grandeza, sendo certo que, no caso do autocarro há um acréscimo de tempo nalguns pares origem-destino pelos tempos de acesso da A23 às localidades. Assim se explica que, nesta comparação, o tempo de viagem de comboio seja sempre mais curto do que de autocarro, ao contrário do que ocorre com algumas ligações mais diretas em autocarro, como vimos no Capítulo 4. Assim o serviço ferroviário, com um tempo de percurso de 87 minutos entre a Guarda e Castelo Branco, apresenta-se como mais favorável do que os 100 por rodovia. A possível extensão a Vila Velha de Ródão pode fazer-se com um acréscimo de 24 minutos.

Tabela 22. Tempos de viagem (min)

| Tempos de Viagem           | Comboio | Autocarro |
|----------------------------|---------|-----------|
| <b>Guarda</b>              | 25 min  | 25 min    |
| <b>Belmonte-Manteigas</b>  | 14 min  | 20 min    |
| <b>Covilhã</b>             | 13 min  | 20 min    |
| <b>Fundão</b>              | 35 min  | 35 min    |
| <b>Castelo Branco</b>      | 24 min  | 30 min    |
| <b>Vila Velha de Ródão</b> |         |           |

Ao comparar a opção rodoviária com a opção ferroviária, há também que considerar o local onde se encontra a estação ou paragem em cada localidade.

Neste aspeto, as cidades de Castelo Branco, Fundão e Covilhã, bem como Vila Velha de Ródão, contam com estações dentro do núcleo urbano central. No caso de Belmonte e da Guarda, a estação ferroviária encontra-se a 5 e a 4 quilómetros do centro, respetivamente, distância que se percorre em menos de 10 minutos por estrada, mas é demasiado longa para percorrer a pé.

Como também já vimos, das cinco sedes de município, as da Guarda e Belmonte são aquelas onde a estação ferroviária se encontra mais distante do centro urbano.

Figura 72. Proposta de serviço ferroviário Regional Expresso com horário cadenciado entre a Guarda e Castelo Branco, com possível prolongamento de alguns serviços a Vila Velha de Ródão



Mais do que os tempos de viagem, para que um serviço de transportes possa funcionar de forma eficaz como elemento estruturante de um corredor, a sua frequência, a fiabilidade e a flexibilidade são fundamentais. Os utilizadores têm de ter a possibilidade de viajar a qualquer hora do dia e, inclusive, poder alterar os seus planos de regresso. Para assegurar isso, é necessário que o serviço tenha um horário cadenciado ao longo de todo o dia, com partidas a intervalos regulares.

Existindo a infraestrutura com as características adequadas, o modo ferroviário surge como especialmente adaptado a este tipo de serviço.

Desta forma, considera-se como solução principal a criação de um serviço ferroviário do tipo Regional Expresso entre a Guarda e Castelo Branco, com paragem em Belmonte-Manteigas, Covilhã e Fundão, e eventual prolongamento a Vila Velha de Ródão, pelo menos, numa parte dos horários. É de referir que se propõe que este serviço ferroviário efetue paragem apenas nestas estações, e não em todas as estações e apeadeiros, de forma a não tornar o tempo de viagem mais desfavorável na comparação com a rodovia.

Este serviço deverá ter um horário cadenciado com circulações a cada hora em ambos os sentidos e partidas sempre ao mesmo minuto. Com uma adequada coordenação de horários, nada impede que alguns destes serviços sejam assegurados pelos comboios Intercidades que depois seguiriam viagem até Lisboa ou até ao Porto, caso venham a existir estes serviços.

A existência deste serviço Expresso não impede que se mantenham alguns serviços por dia, com paragem em todas as estações e apeadeiros. Idealmente, estes comboios também teriam um horário cadenciado, alternado com os serviços expresso, seguindo um modelo de serviço que se encontra com frequência em países como a Alemanha ou a Suíça. Esse modelo de oferta exigiria, provavelmente, a duplicação da linha, o que se aponta apenas como um cenário de longo prazo, condicionado à existência de resultados positivos de um sistema regional de mobilidade integrada.



### 7.3. Distribuição nas Sedes de Município

O serviço descrito na secção anterior servirá, na sua grande maioria, deslocações entre as próprias sedes de município. Por essa razão, para que o transporte público seja uma alternativa atrativa, é necessário assegurar um acesso fácil desde a estação ferroviária (ou do terminal rodoviário, se a escolha fosse por um serviço de autocarro) e toda a área urbana da vila ou cidade. Isto é especialmente relevante na Guarda e em Belmonte, onde a estação ferroviária não se encontra no núcleo urbano central, ainda que esteja a uma distância inferior a 10 minutos por estrada.

Na Guarda, a estação ferroviária já está servida pela rede de transportes urbanos, em especial por duas linhas que a ligam diretamente ao centro da cidade, a várias escolas e ao Instituto Politécnico, com frequências de aproximadamente duas circulações por hora, ainda que não cadenciadas.

No caso de Belmonte, o núcleo urbano tem uma dimensão reduzida, pelo que importaria estabelecer uma paragem num local central.

Para as restantes cidades, Fundão, Covilhã e Castelo Branco, a localização da estação permite que muitos dos potenciais destinos de interesse se encontrem a uma distância percorrível a pé da estação ferroviária. Contudo, a dimensão destes centros urbanos não dispensa a existência de serviços de transporte público que permitam aceder com facilidade a outros locais das respetivas cidades, como já ocorre na Covilhã e em Castelo Branco.

Para que estas ligações sejam eficazes, os seus horários têm de estar coordenados com os horários dos serviços ferroviários, com a mesma cadência, com chegada à estação poucos minutos antes da passagem do comboio e regresso à vila poucos minutos depois. Desta forma, permite-se um transbordo fácil e coordenado, evitando tempos de espera longos e providenciando uma opção de transporte conveniente. Para centros urbanos de pequena e média dimensão, são raras as situações em que é possível criar serviços com cadências elevadas, semelhantes às de um Metro ou a serviços de autocarro em cidades de maior dimensão.

### 7.4. Distribuição nos municípios

Uma vez estruturado o eixo principal entre as cinco sedes de município, há que criar as ligações às restantes freguesias dos respetivos municípios.

Aqui, encontramos uma situação muito assimétrica entre os municípios que têm serviços de transporte público rodoviário próprios e aqueles que se apoiam nas CIM, como vimos no Capítulo 4.

A implementação de um Sistema de Mobilidade Integrada nos cinco municípios que participam deste projeto piloto deverá passar pelo progressivo alargamento da oferta de transportes públicos, necessariamente em modo rodoviário, às diferentes freguesias de cada município.

Tendo em conta a baixa densidade do território, é certo que o transporte flexível deverá desempenhar um papel muito importante em algumas destas ligações.

### 7.5. Alargamento às CIM Beira Baixa e Beiras e Serra da Estrela

Um Sistema de Mobilidade Integrada da Beira Interior não deverá, numa perspetiva futura que se estende para lá deste projeto piloto, ficar limitado aos cinco municípios participantes do protocolo. É, na verdade, natural e essencial que o sistema se estenda às duas CIM que compõem o território que podemos designar de Beira Interior, tendo em conta as competências das CIM.

As duas redes de transporte público rodoviário que estão em processo de contratação pelas respetivas CIM são um passo muito importante na criação de uma oferta de transportes com uma cobertura territorial mais uniforme e abrangente.

O eixo que liga Castelo Branco à Guarda continuará a constituir-se como a primeira camada do sistema de mobilidade, que coincide com o eixo através do qual se fazem, também, as ligações ao exterior da região e pode ser, com facilidade, estendida até Vila Velha de Ródão, no prolongamento do mesmo eixo, como já vimos.



Por outro lado, há que ter em conta que a Serra da Estrela constitui uma barreira importante à mobilidade, pelo que será difícil criar a acessibilidade através desta. A consequência, é que municípios como Seia ou Gouveia podem ter a sua ligação mais natural para o eixo da Linha da Beira Alta e da A25, o eixo Aveiro – Viseu – Guarda.

Mais do que as fronteiras administrativas, a geografia deve ser o fator basilar no planeamento do sistema de mobilidade, pela influência inevitável que tem na forma como as redes de deslocações se configuram no território.

## 7.6. Ligações ao exterior

As ligações da Beira Interior ao resto do país em transporte público fazem-se, essencialmente, por ferrovia ou por autocarro expresso.

Por ferrovia, atualmente, das principais cidades do país, apenas Lisboa está ligada às cinco sedes de município do eixo da Cova da Beira, com a Covilhã, Belmonte e a Guarda a disporem, também, de ligações diretas a Coimbra, como vimos no Capítulo 4.

A somar a estas ligações já existentes, quer pela Linha da Beira Alta, quer pela Linha da Beira Baixa, tornar-se-á possível e será desejável criar ligações diretas ao Porto através da Linha da Beira Alta, com construção e inauguração para breve da Concordância da Mealhada.

Como foi descrito acima, é possível planejar o serviço ferroviário de forma que os comboios Intercidades da Linha da Beira Baixa se sobreponham com os da Linha da Beira Alta, assegurando alguns dos horários do serviço Regional Expresso entre a Guarda e Castelo Branco. Este é, aliás, o modelo que está proposto no Plano Ferroviário Nacional, recentemente aprovado.

Naturalmente, a existência e o reforço das ligações ferroviárias não reduzem a necessidade de serviços rodoviários que, pela sua maior flexibilidade, podem oferecer um leque mais alargado de destinos e de horários.

# 8.

## CENÁRIOS PARA A CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE MOBILIDADE INTEGRADA NA BEIRA INTERIOR





## 8. CENÁRIOS PARA A CRIAÇÃO DE UM SISTEMA DE MOBILIDADE INTEGRADA NA BEIRA INTERIOR

A criação de um sistema de mobilidade integrada não depende apenas de existência de uma oferta de serviços de transportes que dê uma cobertura adequada, quer em termos geográficos, quer em termos de horários e de flexibilidade na sua utilização.

Para se possa dizer que um dado território dispõe de um sistema de mobilidade integrada, é necessário que os seus utilizadores acedam aos serviços e à informação sobre os mesmos como um sistema único e não como um somatório de diferentes camadas de oferta ou de operadores de transportes. Este último cenário é aquele que se encontra na Beira Interior e em muitas outras regiões do país. Mesmo nas Áreas Metropolitanas, o nível de integração do sistema de transportes tem ainda algumas insuficiências relevantes.

Desta forma, apresentam-se de seguida as diferentes componentes necessárias para que se possa falar de um Sistema de Mobilidade Integrada e as soluções para a sua implementação eficaz. Essas componentes constituem cenários incrementais de aplicação do conceito que podem ser progressivamente implementados, ao ritmo que for decidido, sem colocar em causa a oferta e os contratos que estão atualmente em vigor ou em processo de contratação.

### 8.1. Interoperabilidade da bilhética

Do ponto de vista do utilizador, a necessidade de possuir diferentes cartões ou diferentes aplicações ou de ir a diferentes bilheteiras para poder usar dois transportes diferentes pode constituir uma barreira significativa à mobilidade.

Por esta razão, o primeiro passo rumo a uma integração do sistema de mobilidade é permitir que os utilizadores se relacionem com esse sistema sem terem de ser portadores de múltiplos cartões ou estar registados em múltiplas plataformas.

Esta discussão está, naturalmente, muito ligada com a disponibilização de diferentes sistemas de

pagamento. Pode argumentar-se que o sistema tradicional de pagamento em dinheiro e bilhete em papel é plenamente interoperável, já que não levanta nenhuma barreira na sua utilização. Por outro lado, não há qualquer dúvida de que a desmaterialização da bilhética, seja parcial com cartões recarregáveis ou total com bilhete digital, traz um acréscimo de conveniência para os utilizadores.

O desafio é conseguir combinar as virtudes de ambos, com a unificação dos sistemas de bilhética ou, pelo menos, com a sua interoperabilidade. A disponibilização de meios de pagamento diretos e automáticos, com cartão bancário ou coim telemóvel, sem a necessidade de emissão de um título de transporte, permite recuperar a flexibilidade do sistema tradicional, sem comprometer o acréscimo de conveniência trazido pelos sistemas modernos.

De um modo geral, deve apostar-se na maior diversidade possível de formas de acesso ao sistema, providenciado as soluções digitais, mas sem esquecer que há camadas da população para quem a impossibilidade de pagar em dinheiro no próprio veículo pode constituir uma barreira à utilização do transporte.

Naturalmente, os meios digitais de acesso ao sistema não poderão ser os únicos, tendo em atenção que nem todas as pessoas podem utilizá-los com a mesma facilidade.

### 8.2. Informação sobre a oferta de transportes

A informação sobre a oferta de transportes disponível deve poder ser consultada de forma uniforme em todo o sistema e com múltiplos canais de acesso. Por uniforme, entende-se um mesmo grafismo, um mesmo esquema de designação de linhas, que permitam que um passageiro habituado a utilizar os transportes públicos numa determinada cidade consiga compreender de forma intuitiva o da cidade vizinha.

Tal como discutimos para o caso da bilhética, é importante manter as formas tradicionais de



informação, como placas estáticas e horários e diagramas de rede em papel afixados nas paragens. Este constitui o nível básico e indispensável de informação ao público, a que se podem somar depois outros elementos – aliás como estabelecido no regime de serviços mínimos de informação previstos no RJSPTP. como:

- Painéis com informação dinâmica sobre horários e percursos;
- Sítios de internet com pesquisa de horários e percursos;
- Aplicações móveis com a totalidade da informação e que incluam, também, funcionalidades de bilhética.

Além dos meios de informação próprios do sistema de mobilidade, as aplicações móveis de uso generalizado, como o *Google Maps*, facilitam grandemente a disponibilização integrada desta informação.

Sem prejuízo da existência de aplicações próprias, que disponibilizem mais informação e outras funcionalidades, a integração com as plataformas de uso generalizado, aumentam em muito o alcance da disponibilização da informação e permitem, por exemplo, que um potencial utilizador, ao pesquisar um dado percurso em automóvel, possa verificar imediatamente a alternativa em transporte público. Esta possibilidade deverá incluir, forçosamente, o acesso a pessoas com mobilidade condicionada.

Frequentemente, pensa-se a integração da informação apenas através dos meios digitais, mas é importante não esquecer a informação estática, que é acessível a todos, seja nas paragens, seja no espaço público.

### 8.3. Integração tarifária

A existência de um grande número e diversidade de títulos de transporte constitui uma barreira significativa à compreensão e, por conseguinte, à utilização do sistema de transportes públicos. A dificuldade dos potenciais utilizadores em saber

quanto vão pagar pelo seu transporte cria dificuldades no acesso, que são maiores em meios e com públicos que têm menor facilidade em utilizar meios eletrónicos de pagamento ou aplicações móveis.

Atualmente, entre os cinco municípios que fazem parte deste projeto piloto e as duas CIM, existem dezenas de títulos de transporte diferentes, com esquemas de descontos diferentes entre os vários operadores. Os contratos lançados à concorrência pelas CIM constituem já uma plataforma para simplificar esta situação, assim que possam entrar em pleno funcionamento.

Seja como for, um sistema de mobilidade integrada num eixo de mobilidade entre duas CIM exige, como condição necessária, um sistema tarifário único com títulos de transporte uniformes em toda a região abrangida pelo sistema.

### 8.4. Planeamento integrado da oferta

Conforme vimos no Capítulo 7. , a existência de uma oferta de transportes integrada é um fator transformador na forma como as pessoas se relacionam com os transportes e fazem as suas escolhas modais. A existência de serviços articulados que permitam efetuar deslocações entre um maior número de pares origem-destino aumenta, desde logo, o leque de potenciais utilizadores.

Na verdade, trata-se de uma forma mais rigorosa de avaliar a cobertura territorial do sistema de transportes. Não basta que um transporte chegue a um determinado local, é necessário determinar a quantos locais é possível chegar a partir de cada local.

A melhor forma a dar uma cobertura adequada de transportes ao território que não fique demasiado limitada pelas fronteiras administrativas e pelas diferentes abordagens entre cada município ou CIM será avançar para um planeamento conjunto da oferta de transportes por parte dos cinco municípios que participam neste projeto piloto, desejavelmente, incluindo as duas CIM de que fazem parte.

### 8.5. Criação de uma autoridade de transportes única

Um sistema de mobilidade integrada num determinado território, que inclua todas as componentes descritas na secção 6. deste estudo poderá beneficiar de uma gestão, também ela, integrada e centralizada numa única entidade.

A criação de uma autoridade de Transportes comum às duas CIM pode ser ponderada para a implementação de um sistema de mobilidade integrada, para gerir todas as componentes do sistema que apresentámos até agora.

A criação desta autoridade de transportes de âmbito regional, caso seja uma opção viável e considerada relevante pela administração local, poderá ser feita a partir de um mecanismo contratual que envolvesse as duas CIM e todos os municípios que delas fazem parte, bem como o Estado, no que se refere à ferrovia.

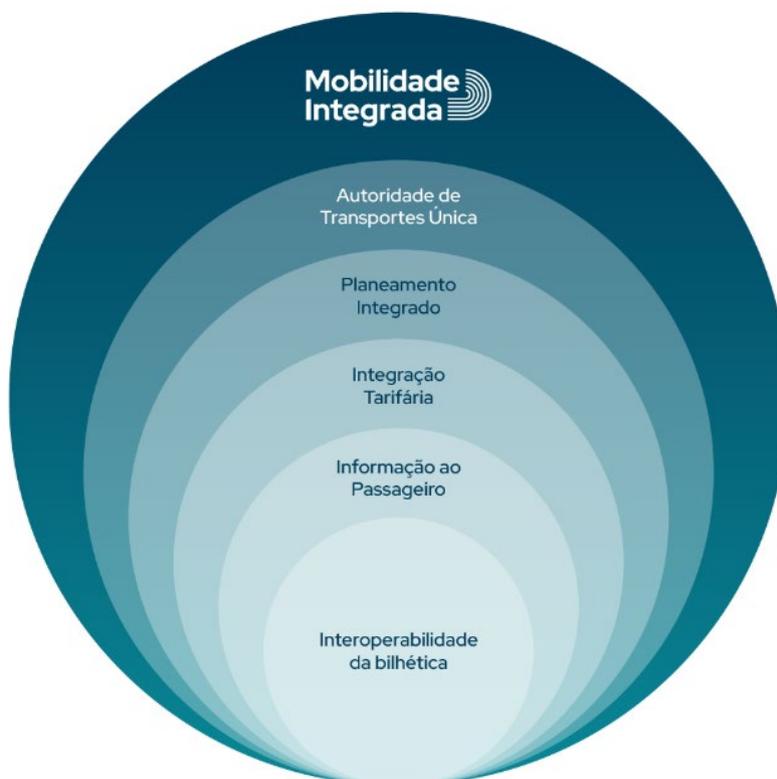
### 8.6. Criação de interfaces de transportes

Além dos passos incrementais enunciados acima do ponto de vista da organização e administração do sistema, tendo em conta a configuração geográfica da rede onde as principais cidades da região funcionam como focos de distribuição radial, isto é, múltiplos *hubs*, e como portais de acesso ao corredor de transportes que atravessa a Beira Interior e dá acesso ao resto do país, o funcionamento destes nós da rede é especialmente importante.

Neste caso particular, a mobilidade interurbana em transporte coletivo, quer dentro da região, quer para o exterior, realiza-se ou por comboio ou por autocarros expresso.

As estações ferroviárias são as interfaces de transportes por excelência. Por esta razão, existe toda a vantagem em que o terminal rodoviário se encontre junto à estação ferroviária.

Figura 73. Representação da operacionalização de um sistema de mobilidade integrada



# 9.

## CONCLUSÕES E PRÓXIMOS PASSOS





## 9. CONCLUSÕES E PRÓXIMOS PASSOS

Antes de mais, como consideração prévia, importa referir que a administração local, no âmbito das suas competências de planeamento e ordenamento do território, bem como da mobilidade e transportes, já efetuou diversos e extensos diagnósticos da realidade local.

Muita das necessidades há muito que estão identificadas e têm sido progressivamente resolvidas ou mitigadas em diversas iniciativas, designadamente em novos contratos de serviço público, já adjudicados ou a caminho disso.

O que resulta claro deste trabalho é que um dos eixos estruturais de desenvolvimento - serviço ferroviário - não mereceu a atenção devida por diversas razões. Não sendo esta uma competência da administração local, será natural alguma falta de articulação com o serviço rodoviário. Seja como for, uma maior articulação não seria expectável, dada a ausência de oferta adequada.

Tal como foi identificado no Estudo “Obrigações de Serviço Público Verdes” estão em causa questões muito mais abrangentes e estruturais como: o desinvestimento na ferrovia; o financiamento pouco equitativo, por parte do Estado, para investimento no interior; e a ausência de fontes alternativas, estáveis e previsíveis, sobretudo no interior.

Antes de olhar para uma região em concreto, é muito importante e essencial:

Promover um instrumento de gestão territorial de âmbito nacional de integração dos vários planos de mobilidade sustentável:

- Promover o planeamento de investimentos em serviços e infraestruturas de transportes, que tenham em conta as dimensões de desenvolvimento económico sustentável, com especial atenção para a coesão ambiental, social e territorial e os objetivos das transições;
- Alteração dos mecanismos de distribuição de verbas do Orçamento do Estado, incluindo receitas fiscais, pelas autoridades de transportes,

para efeitos de gestão do sistema de transportes, privilegiando não a população ou a complexidade existente, das redes mas discriminando positivamente zonas de baixa densidade, interioridade e a rarefação de serviços e infraestruturas de mobilidade e de transportes;

- Incluir as dimensões do desenvolvimento económico sustentável, com especial atenção para a coesão ambiental, social e territorial na atribuição de financiamento europeu e nacional à sustentabilidade e descarbonização;
- Promover a “fiscalidade verde” pode ser uma abordagem eficaz para promover a descarbonização do transporte rodoviário e fluvial de passageiros, incentivando a adoção de tecnologias mais limpas e reduzindo as emissões de gases de efeito estufa, condicionando comportamentos e constituindo-se como uma fonte de financiamento alternativa;
- Aplicação mais coerente do princípio do poluidor-pagador, designadamente em termos de apoios públicos, taxação e impostos, uniformizando critérios entre os diversos modos de transporte, discriminando positivamente modos e meios menos poluentes;
- No caso da aplicação de taxação mais penalizadora a veículos mais poluentes, deverá ser acautelada uma discriminação positiva dos cidadãos com rendimentos mais baixos e residentes em zonas de baixa densidade, com menor oferta de transporte público e onde não existam infraestruturas facilitadoras (como por exemplo redes de carregamento elétrico e locais de abastecimento);
- Proceder à introdução de um «mecanismo de repartição de esforços», ou seja, repartir os esforços para cumprir os objetivos mínimos no cumprimento de metas ambientais no âmbito de cada território, tendo em conta diferentes fatores – como as diferenças em termos de capacidade económica, a qualidade do ar, a densidade



populacional, as características dos sistemas de transporte, as políticas em matéria de descarbonização dos transportes e redução da poluição atmosférica – ou quaisquer outros critérios pertinentes;

- Internalizar o conceito de “pobreza de mobilidade”, geralmente causada por um fator ou por uma combinação de fatores, tais como rendimentos baixos, elevadas despesas com combustíveis ou a falta de transportes privados ou públicos acessíveis ou a preços comportáveis. A pobreza de mobilidade pode afetar particularmente os indivíduos e as famílias nas zonas rurais, insulares, periféricas, montanhosas, remotas e menos acessíveis ou de regiões ou territórios menos desenvolvidos, incluindo as zonas periurbanas menos desenvolvidas e as regiões ultraperiféricas. Importa refletir tal conceito no quadro legal, no sentido de mitigar a diminuição do acesso a atividades e serviços socioeconómicos essenciais, como o emprego, a educação ou os cuidados de saúde, em especial para as pessoas e as famílias vulneráveis;
- Programas nacionais de (i) Promoção de informação digital e física sobre a disponibilidade

de meios de acesso a veículos e estações para pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência; (II) Criação de percursos citadinos e rurais de acesso preferencial a meios de transporte, com as condições necessárias a garantir a deslocação de pessoas com mobilidade reduzida ou portadoras de deficiência; (iii) Incentivar as entidades patronais a promover a utilização de transportes públicos nas deslocações necessárias dos seus trabalhadores;

- Introdução de conteúdos de mobilidade sustentável em todos os níveis de ensino, na formação de cargos superiores e técnicos de empresas de mobilidade e transportes, como critérios de acesso à atividade.

Este estudo preliminar estabelece o diagnóstico sobre a situação da mobilidade no território dos cinco municípios que são parte do protocolo para o Projeto Piloto de Mobilidade Integrada na Beira Interior: a saber, Guarda, Belmonte, Covilhã, Fundão e Castelo Branco. Não sendo formalmente parte do protocolo, quer a inserção territorial, quer a estrutura administrativa determinam a inevitabilidade de envolver as Comunidades Intermunicipais (CIM) da Beira Baixa e das Beiras e Serra da Estrela



Fica, também, descrito o que se entende por um sistema de Mobilidade Integrada e indicadas quais as componentes que dele devem fazer parte, sem prejuízo de existirem cenários de implementação incremental com apenas um subconjunto dessas componentes. Tendo em conta a complexidade da implementação de um sistema completo de Mobilidade Integrada que, verdadeiramente, não existe ainda em nenhum ponto do país, é natural que a implementação tivesse de ser faseada.

Também a existência de sistemas municipais com diferentes níveis de integração, diferentes modelos institucionais e contratuais e diferentes prazos até à nova geração de contratos de serviço público, apontam para que a implementação de qualquer sistema de Mobilidade Integrada à escala regional tivesse de ser faseada e, porventura, não simultânea para todos os municípios.

Além do modelo para o sistema de Mobilidade Integrada, ficam aqui definidos os princípios para o desenho da rede estruturante de transportes públicos na Beira Interior, sem prejuízo de posteriores estudos de procura e análises mais aprofundadas.

Desta forma, o próximo passo, será planear a implementação do sistema pelos parceiros signatários do protocolo, de acordo com as componentes indicadas no Capítulo 8. Nesta definição, deverão ficar decididas quais as componentes que são passíveis de avançar para a implementação no âmbito da execução deste protocolo, lançando as bases para a futura implementação integral do sistema. Aqui, destacam-se a interoperabilidade da bilhética e a disponibilização de informação aos passageiros como componentes que podem ser implementadas sem a necessidade de alterações aos contratos de prestação de serviço público em vigor ou em processo de contratação.

Por outro lado, uma vez que o transporte ferroviário é um dos elementos decisivos da proposta de modelo de oferta de transportes públicos, será também necessário iniciar um diálogo com a autoridade de transportes, neste caso, o Estado, e o operador titular do serviço público ferroviário, a CP, de forma a dar

passos em direção à implementação de um modelo de serviço que se aproxime daquilo que é proposto neste estudo.

Conforme descrito no Capítulo 8. , a criação de uma autoridade de transportes única para as duas CIM de que fazem parte os cinco municípios parceiros seria o cenário final de plena integração do sistema de mobilidade Beira Interior e nos territórios circundantes. Até à data não existem autoridades de transportes únicas para várias CIM, mas é uma solução possível, apenas dependendo da vontade das autarquias. Caso se chegue à perspetiva de criar esta autoridade de transportes, será necessário encontrar o enquadramento institucional mais adequado. Contudo, considera-se prematuro estudar já a fundo essas soluções, antes do trabalho que terá de ser realizado para definir o modelo e o faseamento da implementação do Sistema de Mobilidade Integrada da Beira Interior e considerado o exercício de planeamento, ordenamento do território e da mobilidade e os enquadramentos contratuais já lançados ou em execução pela administração local.

# APÊNDICES





## APÊNDICE A: TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO NAS AUTOESTRADAS A23 E A25

Tabela 23. Tráfego média diário nos sublanços da autoestrada A23 que atravessam a CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela

| A23<br>Sublanço                        | TMDA   |       |        |        |        | Ext. (km) |
|--|--------|-------|--------|--------|--------|-----------|
|  | 2019   | 2020  | 2021   | 2022   | 2023   |           |
| Gardete – Riscada                      | 8 309  | 6 352 | 7 391  | 8 627  | 9 252  | 4,8       |
| Riscada – Fratel                       | 8 232  | 6 293 | 7 349  | 8 551  | 9 115  | 4,5       |
| Fratel – Perdigão (IC8)                | 6 878  | 5 237 | 6 282  | 7 267  | 8 163  | 5,4       |
| Perdigão (IC8) – Alvaiade              | 8 232  | 6 434 | 7 446  | 8 771  | 9 548  | 4,8       |
| Alvaiade – Sarnadas (Retaxo)           | 7 457  | 5 707 | 6 735  | 8 140  | 8 883  | 11,4      |
| Sarnadas (Retaxo) – Castelo Branco Sul | 7 239  | 5 574 | 6 341  | 7 508  | 8 651  | 4,4       |
| Castelo Branco Sul – Hospital          | 6 399  | 5 006 | 5 992  | 6 807  | 7 533  | 5,7       |
| Hospital – Castelo Branco Norte        | 5 190  | 3 994 | 4 792  | 5 745  | 6 202  | 3,7       |
| Castelo Branco Norte – Alcains         | 11 505 | 9 261 | 10 511 | 11 785 | 12 536 | 7,9       |
| Alcains – Lardosa                      | 6 344  | 4 899 | 5 823  | 6 785  | 7 529  | 8,1       |
| Lardosa – Soalheira                    | 7 359  | 5 516 | 6 618  | 7 589  | 8 314  | 4,7       |
| Soalheira – Castelo Novo               | 6 436  | 4 980 | 5 909  | 6 989  | 7 606  | 5,8       |
| Castelo Novo – Fundão                  | 9 445  | 7 452 | 8 406  | 9 531  | 10 162 | 7,8       |
| Fundão – Alcaria                       | 8 368  | 6 597 | 7 396  | 8 272  | 8 895  | 4,2       |
| Alcaria – Covilhã Sul                  | 5 335  | 4 099 | 4 974  | 5 950  | 6 416  | 6,6       |
| Covilhã Sul – Covilhã Norte            | 4 836  | 3 731 | 4 398  | 5 143  | 5 553  | 5,8       |
| Covilhã Norte – Belmonte Sul           | 7 003  | 5 417 | 6 258  | 7 257  | 7 911  | 9,1       |
| Belmonte Sul – Belmonte Norte          | 4 892  | 3 757 | 4 328  | 5 309  | 5 779  | 8,5       |
| Belmonte Norte – Benespera             | 5 306  | 4 060 | 4 846  | 5 771  | 6 310  | 9,0       |
| Benespera – Guarda                     | 5 527  | 4 317 | 5 101  | 6 032  | 6 586  | 9,6       |
| Guarda – Pinhel (A25)                  | 6 610  | 5 299 | 6 227  | 7 121  | 7 650  | 5,4       |



Tabela 24. Tráfego média diário nos sublanços da autoestrada A25 que atravessam a CIM Beiras e Serra da Estrela

| <b>A25</b>                                    | <b>TMDA</b> |             |             |             |             | <b>Ext. (km)</b> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
|   | <b>2019</b> | <b>2020</b> | <b>2021</b> | <b>2022</b> | <b>2023</b> |                  |
| <b>Sublanço</b>                               |             |             |             |             |             |                  |
| <b>Chãs de Tavares – Fornos de Algodres</b>   | 9 131       | 7 088       | 8 352       | 9 654       | 10 304      | 8,2              |
| <b>Fornos de Algodres – Celorico da Beira</b> | 8 661       | 6 692       | 7 870       | 9 081       | 9 659       | 12,1             |
| <b>Celorico da Beira – EN17</b>               | 9 031       | 7 084       | 8 337       | 9 614       | 10 229      | 1,1              |
| <b>EN17 – Ratoeira Poente</b>                 | 9 204       | 7 143       | 8 352       | 9 618       | 10 245      | 5,0              |
| <b>Ratoeira Poente – Ratoeira Nascente</b>    | 9 312       | 7 116       | 8 311       | 9 571       | 10 206      | 2,3              |
| <b>Ratoeira Nascente – A25/IP2</b>            | 8 695       | 6 808       | 8 144       | 9 558       | 10 277      | 0,6              |
| <b>A25/IP2 – Guarda (A25)</b>                 | 8 724       | 6 781       | 8 085       | 9 486       | 10 204      | 14,2             |
| <b>Guarda (A25) – Pinhel</b>                  | 8 332       | 6 438       | 7 734       | 9 166       | 9 679       | 1,9              |
| <b>Pinhel – Pínzio</b>                        | 7 092       | 5 295       | 6 380       | 7 647       | 7 918       | 14,3             |
| <b>Pínzio – Alto do Leomil</b>                | 7 650       | 5 489       | 6 579       | 7 954       | 8 177       | 7,4              |
| <b>Alto do Leomil – EN332</b>                 | 6 324       | 4 674       | 5 613       | 6 845       | 6 991       | 12,2             |



## APÊNDICE B: INDICADORES DO TRANSPORTE PÚBLICO RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Tabela 25. Indicadores de oferta do transporte rodoviário de passageiros para as CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela

| Autoridade de Transportes | Ano  | Veic.Km produzidos | Lug.km     | N.º de Circulações |
|---------------------------|------|--------------------|------------|--------------------|
| CIM BB                    | 2022 | 311 397            | 20 552 002 | 6 275              |
| CIM BSE                   | 2022 | 2 581 654          |            |                    |
| CIM BB                    | 2023 | 629 935            | 37 796 097 | 14 546             |
| CIM BSE                   | 2023 | 2 389 346          |            |                    |

Tabela 26. Indicadores de procura do transporte rodoviário de passageiros para as CIM Beira Baixa e CIM Beiras e Serra da Estrela

| Autoridade de Transportes | Ano  | N.º de passageiros |
|---------------------------|------|--------------------|
| CIM BB                    | 2022 | 17 839             |
| CIM BSE                   | 2022 | 808 684            |
| CIM BB                    | 2023 | 32 665             |
| CIM BSE                   | 2023 | 795 265            |

Tabela 27. Indicadores económico-financeiros

| Autoridade de Transportes | Ano  | Custo TPP      | Receitas       | Compensações tarifárias | Custo/veic.km |
|---------------------------|------|----------------|----------------|-------------------------|---------------|
| CIM BB                    | 2022 | 738 603,00 €   | 313 994,81 €   | 762 163,00 €            | 2,37 €        |
| CIM BSE                   | 2022 | 5 628 114,37 € | 2 377 714,52 € | 3 250 399,85 €          | 2,18 €        |
| CIM BB                    | 2023 | 1 345 532,00 € | 284 085,70 €   | 1 776 624,00 €          | 2,14 €        |
| CIM BSE                   | 2023 | 6 121 709,00 € | 2 286 418 €    | 3 835 291,16 €          | 2,56 €        |



## APÊNDICE C: SISTEMA TARIFÁRIO DOS SERVIÇOS EXISTENTES

### C.1. Tarifário dos operadores contratados pelos Municípios

O tarifário dos serviços interurbanos no município de Castelo Branco e os passes combinados suportam-se numa base quilométrica, por escalões que variam entre os 2 e os 4 km.

Tabela 28. Tarifário da MOBICAB no município de Castelo Branco

| <b>Títulos de transporte</b>                       | <b>Valor</b>       |
|--|--------------------|
| <b>Bilhete simples urbano</b>                      | 1,00 €             |
| <b>Bilhete diário urbano</b>                       | 3,85 €             |
| <b>Bilhete pré-comprado 10 viagens urbano</b>      | 9,40 €             |
| <b>Meio bilhete simples urbano</b>                 | 0,50 €             |
| <b>Bilhete simples interurbano</b>                 | De 1,15€ a 5,25€   |
| <b>Bilhete pré-comprado 10 viagens interurbano</b> | De 10,30€ a 47,40€ |
| <b>Meio bilhete simples interurbano</b>            | De 0,55€ a 2,65€   |
| <b>Passe PART social urbano</b>                    | 10,20€             |
| <b>Passe PART sénior urbano</b>                    | - €                |
| <b>Passe PART desempregado urbano</b>              | 6,40 €             |
| <b>Passe ex-combatente urbano</b>                  | - €                |
| <b>Passe PART social interurbano</b>               | De 7,75€ a 62,55€  |
| <b>Passe PART sénior interurbano</b>               | - €                |
| <b>Passe PART desempregado interurbano</b>         | De 4,85€ a 39,10€  |
| <b>Passe ex-combatente interurbano</b>             | De 0,00€ a 16,95€  |
| <b>Passe ex-combatente sénior interurbano</b>      | - €                |
| <b>Passes 4_18 urbano</b>                          | - €                |
| <b>Passes sub_23 urbano</b>                        | -                  |
| <b>Passes 4_18 interurbano</b>                     | -                  |
| <b>Passes sub_23 interurbano</b>                   | -                  |



Tabela 29. Tarifário da MoviCovilhã no município da Covilhã

| <b>Títulos de transporte</b>                               | <b>Valor</b> |
|--|--------------|
| Bilhete simples urbano                                     | 1,80 €       |
| Bilhete simples suburbano                                  | 1,80 €       |
| Bilhete de ida e volta (Covilhã-Serra da Estrela)          | 12,10 €      |
| Bilhete de ida e volta (Penhas da Saúde-Serra da Estrela)  | 8,50 €       |
| Bilhete pré-comprado multiviagens urbano                   | 12,15 €      |
| Bilhete pré-comprado multiviagens suburbano                | 12,15 €      |
| Bilhete pré-comprado multiviagens urbano+suburbano         | 13,60 €      |
| Bilhete pré-comprado diário urbano                         | 3,65 €       |
| Bilhete pré-comprado diário urbano+suburbano               | 4,25 €       |
| Bilhete pré-comprado criança multiviagens urbano           | 6,05 €       |
| Bilhete pré-comprado criança multiviagens suburbano        | 6,05 €       |
| Bilhete pré-comprado criança multiviagens urbano+suburbano | 6,80 €       |
| Bilhete pré-comprado criança diário urbano                 | 1,80 €       |
| Bilhete pré-comprado criança diário urbano+suburbano       | 2,10 €       |
| Bilhete pré-comprado sénior multiviagens urbano            | 3,05 €       |
| Bilhete pré-comprado sénior multiviagens suburbano         | 3,05 €       |
| Bilhete pré-comprado sénior multiviagens urbano+suburbano  | 3,40 €       |
| Bilhete pré-comprado sénior diário urbano                  | 0,90 €       |
| Bilhete pré-comprado criança diário urbano+suburbano       | 1,05 €       |
| Complemento de mobilidade suave                            | 18,20 €      |
| Passe mensal urbano  | 34,50 €      |
| Passe mensal suburbano                                     | 34,50 €      |
| Passe mensal urbano+suburbano                              | 39,60 €      |
| Passe sénior mensal urbano                                 | 8,65 €       |
| Passe sénior mensal suburbano                              | 8,65 €       |
| Passe sénior mensal urbano+suburbano                       | 9,90 €       |
| Passe mensal criança e jovens                              | - €          |



Tabela 30. Tarifário do Belmonte SIM no município de Belmonte

| <b>Títulos de transporte</b>          | <b>Valor</b> |
|---------------------------------------|--------------|
| <b>Bilhete simples - rede regular</b> | 0,50 €       |
| <b>Bilhete simples - rede urbana</b>  | 0,20 €       |
| <b>Bilhete simples - a pedido</b>     | 0,50 €       |

Tabela 31. Tarifário da STUG no município da Guarda

| <b>Títulos de transporte</b>            | <b>Valor</b> |
|---|--------------|
| <b>Bilhete simples</b>                  | 1,15 €       |
| <b>Pré-comprado 10 bilhetes</b>         | 9,00 €       |
| <b>Passe geral</b>                      | 24,50 €      |
| <b>Passe sub_23_60%</b>                 | 9,80 €       |
| <b>Passe sub_23_25%</b>                 | 18,80 € €    |
| <b>Passe social (+65 ou port. Def.)</b> | 9,80 €       |



## C.2. Tarifário dos restantes operadores na Comunidade Intermunicipal das Beiras e Serra da Estrela

Todos os operadores que prestam serviço no território da CIM BSE aplicam tarifários de base quilométrica, em função da origem e do destino.

Tabela 32. Tarifário do operador Trasndev e Rodoviária da Beira Interior

| <b>Títulos de Transporte</b> | <b>Valor</b>        |
|------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 7,75€    |
| <b>Meio bilhete simples</b>  | De 0,50€ a 3,90€    |
| <b>Pré-comprado</b>          | De 9,40€ a 69,95€   |
| <b>Assinatura linha</b>      | De 28,20€ a 148,95€ |
| <b>Passe 44 viagens</b>      | De 19,05€ a 166,35€ |
| <b>Passe 4_18</b>            | De 21,15€ a 111,70€ |
| <b>Passe 4_18_A</b>          | De 11,30€ a 59,55€  |
| <b>Passe sub_23</b>          | De 21,15€ a 111,70€ |
| <b>Passe sub_23_A</b>        | De 11,30€ a 59,55€  |
| <b>Passe 4_18_44</b>         | De 14,30€ a 124,75€ |
| <b>Passe 4_18_A_44</b>       | De 7,60€ a 66,65€   |
| <b>Passe sub_23_44</b>       | De 14,30€ a 124,75€ |
| <b>Passe sub_23_A_44</b>     | De 7,60€ a 66,65€   |
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 7,75€    |
| <b>Meio bilhete simples</b>  | De 0,50€ a 3,90€    |



Tabela 33. Tarifário dos operadores ATF, Auto Transportes do Fundão, Empresa Berrelhas de Camionagem

| <b>Títulos de Transporte</b> | <b>Valor</b>        |
|------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 4,65€    |
| <b>Meio bilhete simples</b>  | De 0,50€ a 2,30€    |
| <b>Assinatura linha</b>      | De 28,20€ a 129,80€ |
| <b>Passe 4_18</b>            | De 28,20€ a 129,80€ |
| <b>Passe sub_23</b>          | De 28,20€ a 129,80€ |
| <b>Passe 4_18_25%</b>        | De 21,15€ a 97,35€  |
| <b>Passe sub_23_25%</b>      | De 21,15€ a 97,35€  |
| <b>Passe 4_18_60%</b>        | De 11,30€ a 51,90€  |
| <b>Passe sub_23_60%</b>      | De 11,30€ a 51,90€  |

Tabela 34. Tarifário do operador União de Satão & Aguiar da Beira

| <b>Títulos de Transporte</b> | <b>Valor</b>        |
|------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 5,55€    |
| <b>Assinatura linha</b>      | De 28,35€ a 130,30€ |

Tabela 35. Tarifário do operador Lopes & Filhos

| <b>Títulos de Transporte</b> | <b>Valor</b>     |
|------------------------------|------------------|
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 6,50€ |

Tabela 36. Tarifário do operador Viúva Monteiro e Irmão

| <b>Títulos de Transporte</b> | <b>Valor</b>        |
|------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>       | De 1,05€ a 4,80€    |
| <b>Assinatura ilimitada</b>  | De 29,20€ a 134,35€ |
| <b>Passe 44 viagens</b>      | De 19,75€ a 160,40€ |



Tabela 37. Tarifário do operador Marques, Lda

| <b>Títulos de Transporte</b>        | <b>Valor</b>        |
|-------------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>              | De 1,05€ a 4,65€    |
| <b>Pré-comprado 10 viagens</b>      | De 9,45€ a 41,85€   |
| <b>Meio bilhete</b>                 | De 0,50€ a 2,30€    |
| <b>Assinatura ilimitada</b>         | De 28,35€ a 128,10€ |
| <b>4_18 e sub_23_25%</b>            | De 14,20€ a 64,05€  |
| <b>4_18 e sub_23_60%</b>            | De 11,35€ a 51,25€  |
| <b>44 viagens</b>                   | De 19,10€ a 152,40€ |
| <b>44 viagens 4_18 e sub_23_25%</b> | De 9,55€ a 76,20€   |
| <b>44 viagens 4_18 e sub_23_60%</b> | De 7,65€ a 60,95€   |

Em setembro de 2024, a CIM BSE procedeu ao lançamento de um concurso público para a contratação de serviço de transporte rodoviário de passageiros na região da Comunidade Intermunicipal.

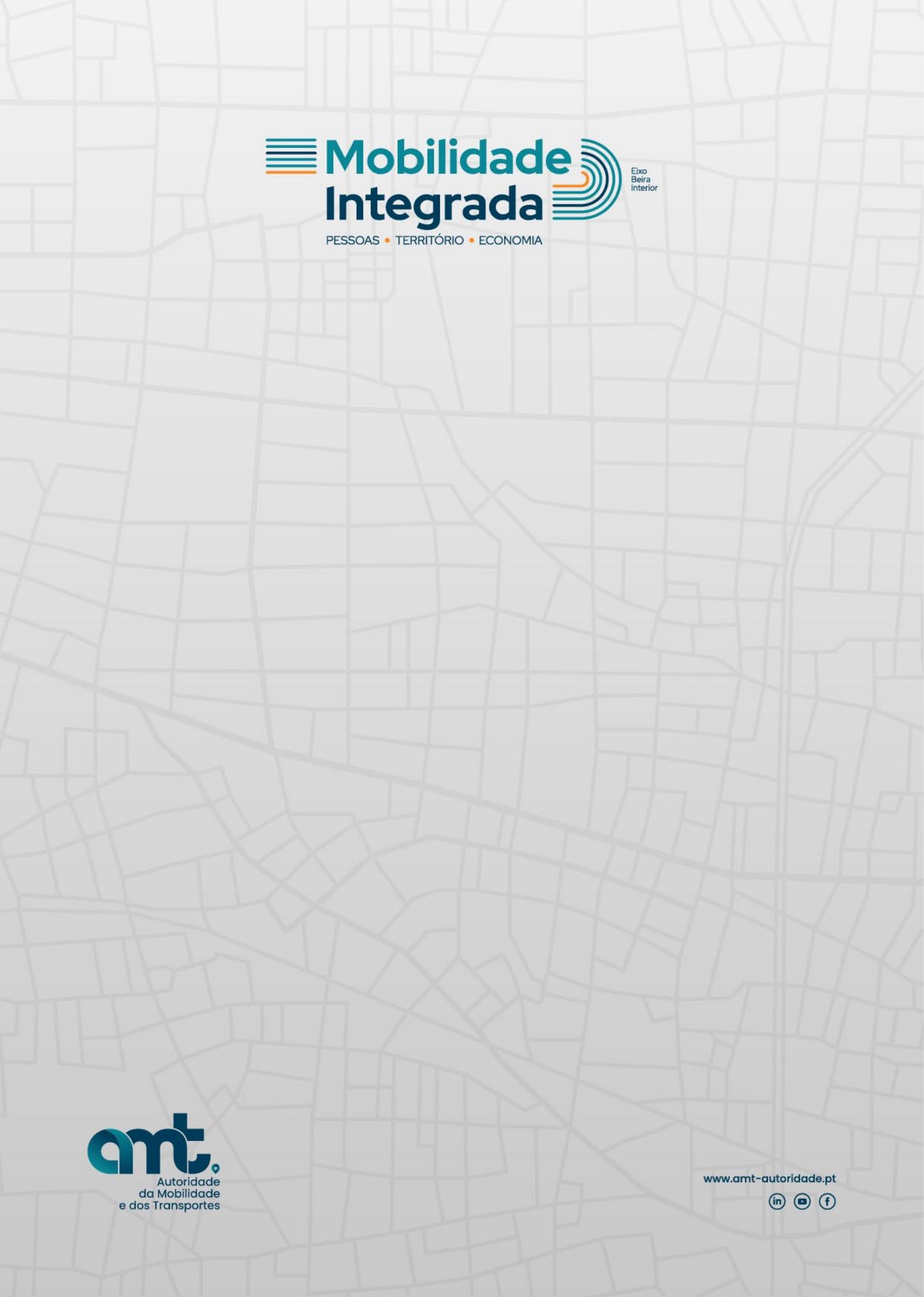


## C.2. Tarifário dos restantes operadores na Comunidade Intermunicipal da Beira Baixa

A Transdev, operador de transportes públicos coletivos rodoviários de passageiros, que explora os serviços ao abrigo de autorizações provisórias emitidas pela CIM BB, aplica um tarifário de base quilométrica, definido em função da origem e do destino.

Tabela 38. Tarifário do operador Trasndev

| <b>Títulos de Transporte</b>    | <b>Valor</b>        |
|---------------------------------|---------------------|
| <b>Bilhete simples</b>          | De 1,20€ a 8,80€    |
| <b>Meio bilhete simples</b>     | De 0,60€ a 4,40€    |
| <b>Pré-comprado 10 bilhetes</b> | De 10,60€ a 79,00€  |
| <b>Passe social</b>             | De 31,85€ a 168,20€ |
| <b>Passe social 44 viagens</b>  | De 21,50€ a 187,85€ |
| <b>Passe 4_18</b>               | - €                 |
| <b>Passe sub_23</b>             | - €                 |



 **Mobilidade Integrada** 

Eixo Beira Interior

PESSOAS • TERRITÓRIO • ECONOMIA