



# SISTEMA DE TRANSPORTES DA AML: ONDE ESTAMOS E PARA ONDE QUEREMOS IR?

fev 2024







1

AML | Como vamos responder aos desafios (compromissos) globais?



# SÓ PARA NOS LEMBRARMOS ...



## Metas até 2030:



**55%** de redução do CO2  
(relativamente aos níveis de 1990)  
e neutralidade carbónica até 2050



Tender para **zero** acidentes  
rodoviários



**7,5%** das deslocações em  
bicicleta, **10%** nas cidades.



**35%** das deslocações a pé  
(duplicam face à situação atual)

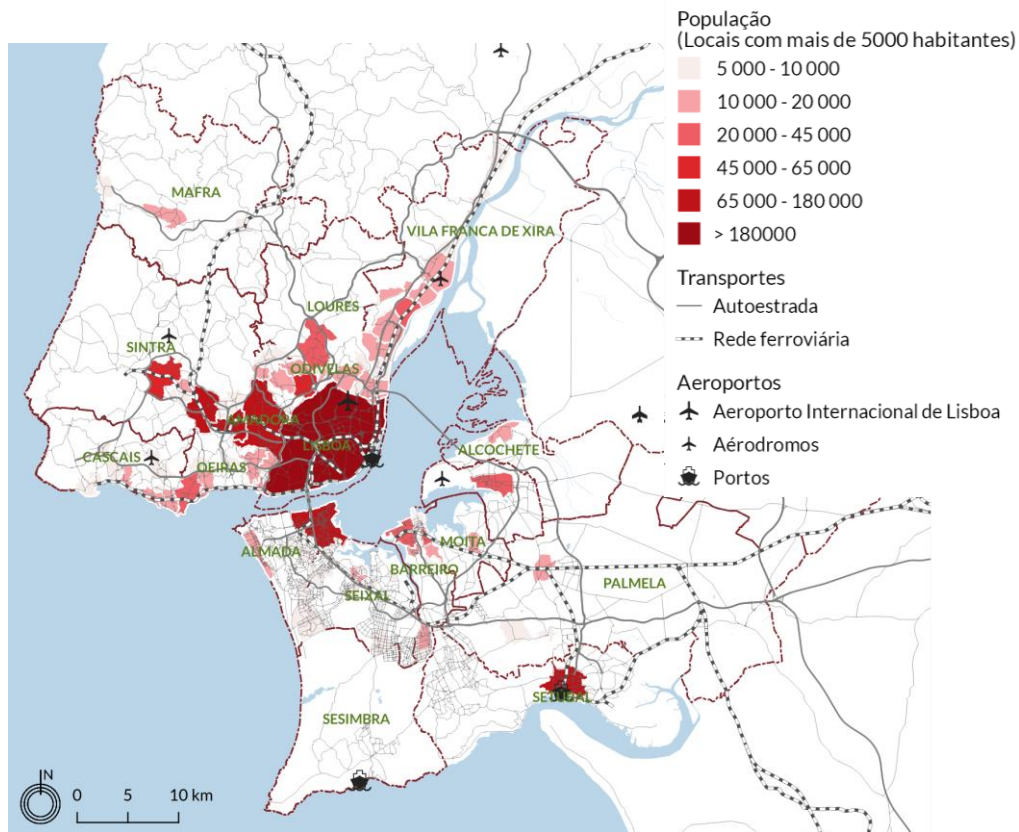




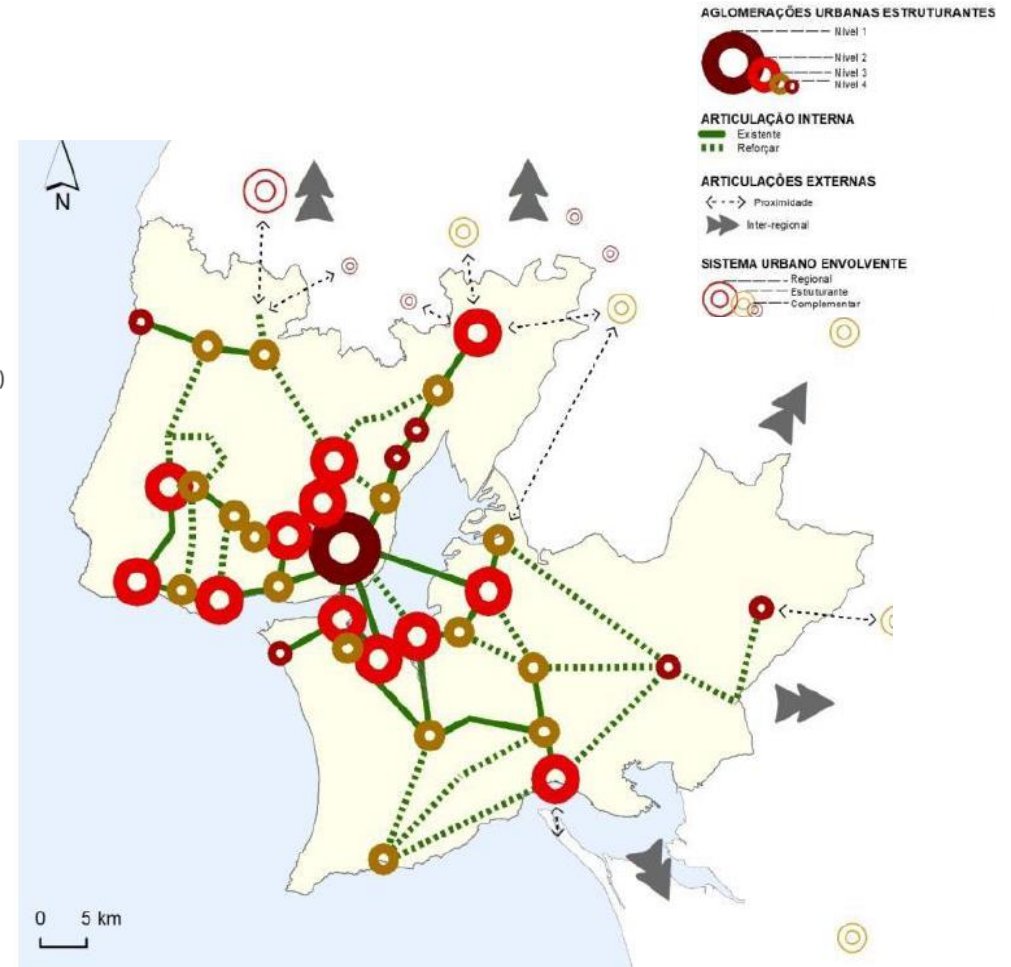
2

AML | A importância de não esquecer a dimensão metropolitana

2,8 milhões de habitantes na AML em 2021 (+ 1,7% do que em 2011)



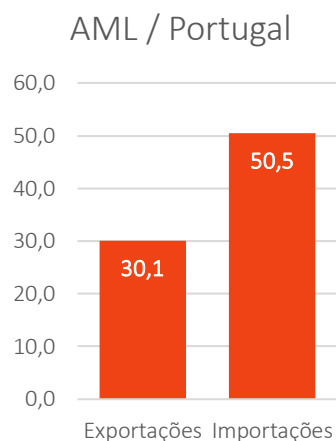
Concentração da população na AML



Sistema urbano da AML

Fonte: Adaptado do PROT-AML – Proposta de Alteração

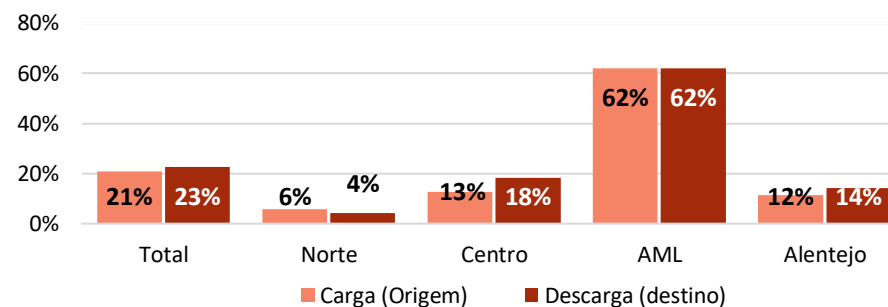
- 50% das importações nacionais de produtos (2018) tinham origem na AML: é um dos principais mercados de consumo interno a nível nacional



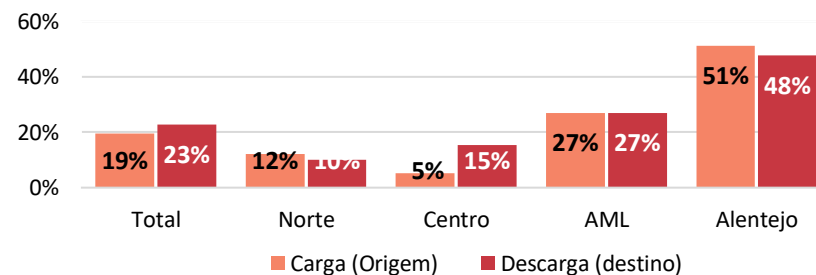
Fonte: INE, Estatísticas do Comércio Internacional de Bens em AML em Números, 2018

- Mais de 60% dos movimentos de mercadorias são internos à própria AML.

Modo rodoviário | Tráfego nacional de mercadorias intra e inter-regional, por regiões de carga e descarga



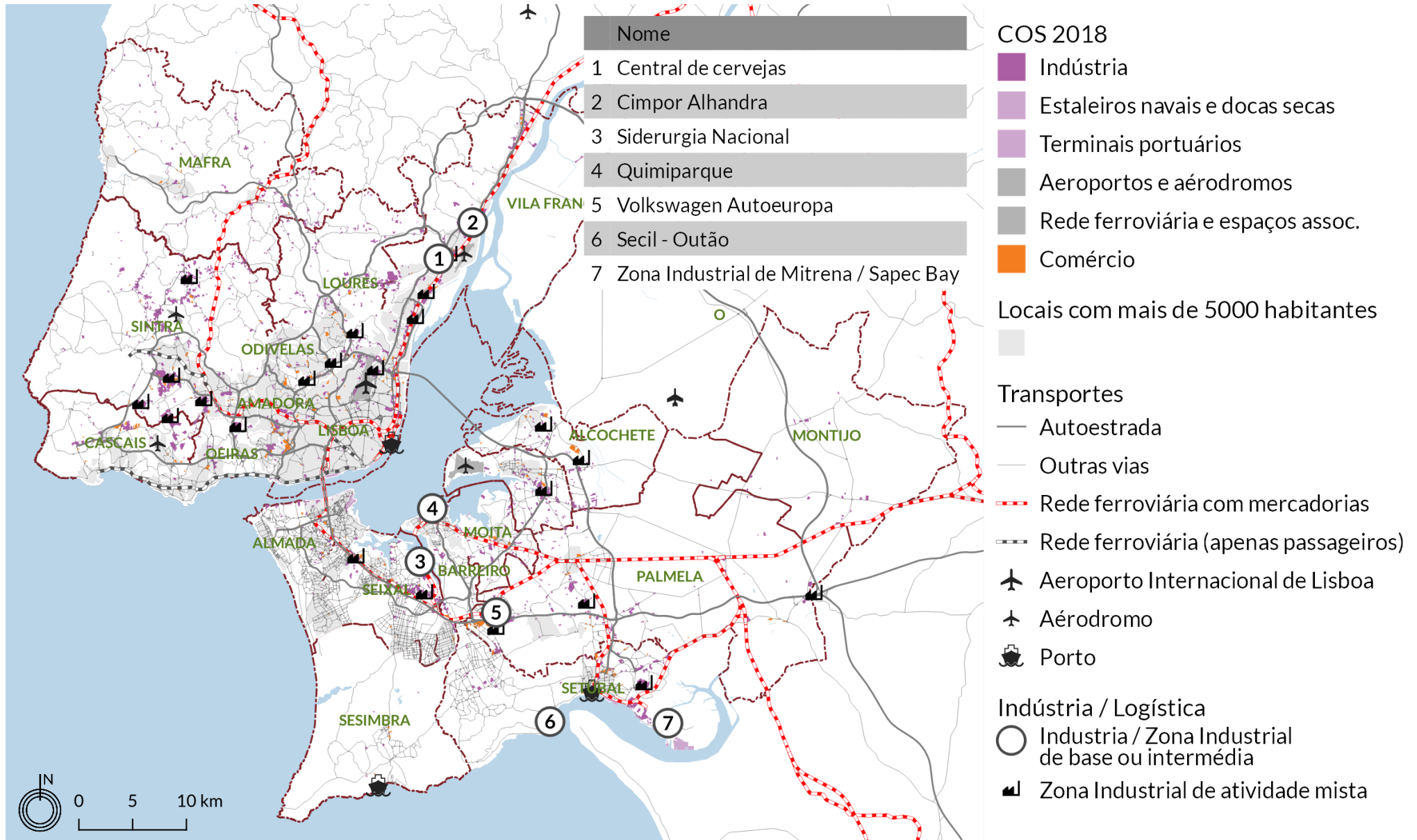
Modo ferroviário | Tráfego nacional de mercadorias intra e inter-regional, por regiões de carga e descarga



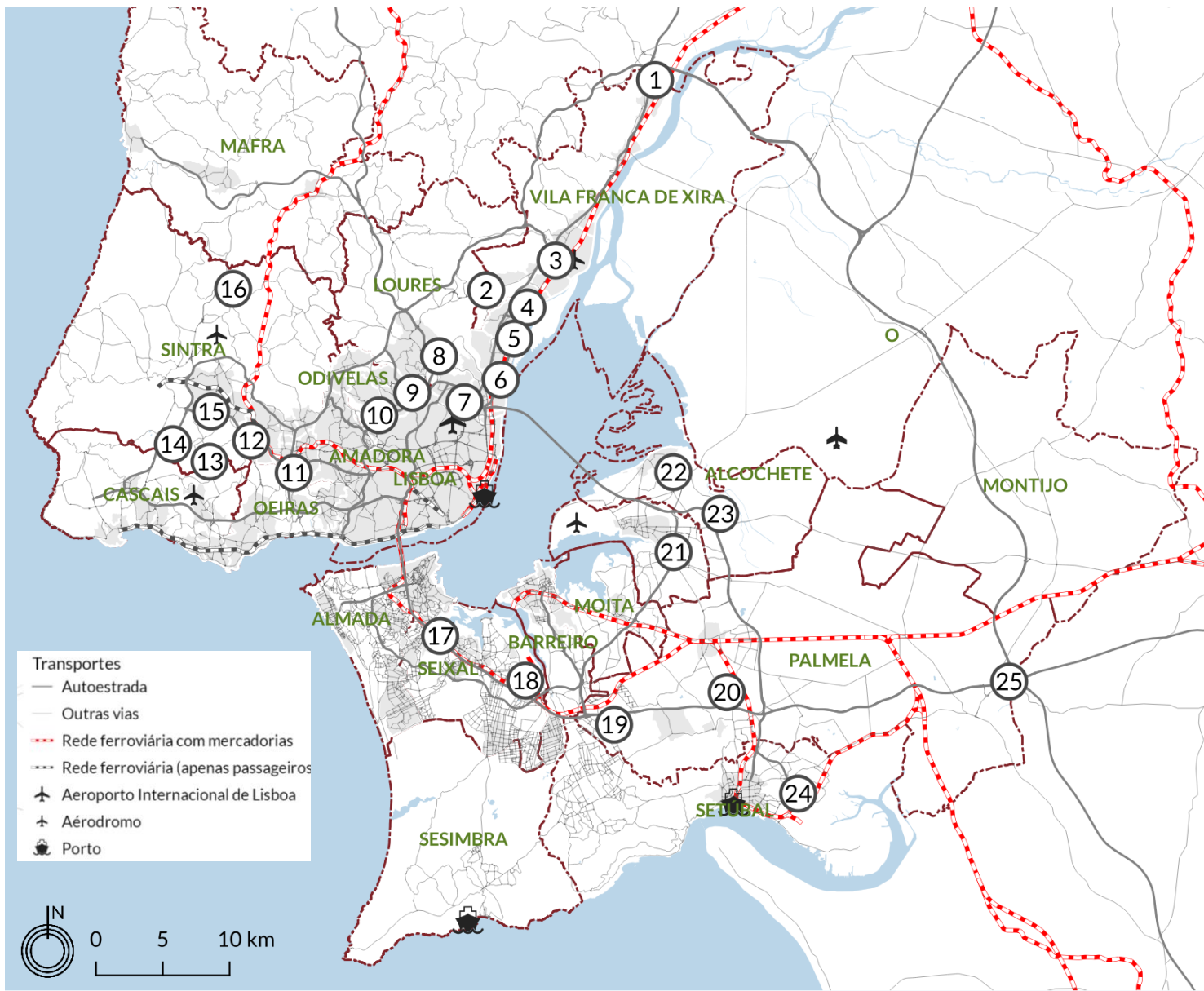
	Total	Agricultura, produção animal, ...	Indústrias Transformadoras	Construção	Comércio por grosso e retalho	Alojamento, restauração e similares
<b>Portugal</b>	<b>98 652 564</b>	<b>1 955 142</b>	<b>22 471 939</b>	<b>6 708 162</b>	<b>19 019 226</b>	<b>6 329 195</b>
<b>AML</b>	<b>43 425 554</b>	<b>213 340</b>	<b>4 989 169</b>	<b>1 976 659</b>	<b>8 686 930</b>	<b>2 522 827</b>
	<b>44%</b>	<b>11%</b>	<b>22%</b>	<b>29%</b>	<b>63%</b>	<b>40%</b>



# INFRAESTRUTURAS ESTRATÉGICAS E PRINCIPAIS PRODUTORES



# PRINCIPAIS PLATAFORMAS LOGÍSTICAS



Nome
1 Plataforma Logística Lisboa Norte
2 Mercado Abastecedor da Região de Lisboa
3 Polo Industrial Alverca do Ribatejo / Vialonga
4 Zona Industrial Póvoa Santa Iria
5 Zona Industrial Santa Iria da Azoia
6 Área Logística da Bobadela
7 Zona Industrial de Camarate / Prior Velho
8 Zona Industrial de Frielas
9 Área Empresarial Heróis de Chaimite
10 Área Empresarial de Paiã
11 Parque Industrial de Queluz de Baixo
12 Área Empresarial de Alto da Bela Vista
13 Zona industrial de Varge Mondar Tabaqueira
14 Área Empresarial de Albarraque / Linhó
15 Área Empresarial de São Carlos / Abrunheira Alto do Forte
16 Área Empresarial de Pêro Pinheiro Moralena
17 PAE de Santa Marta de Corroios
18 Parque Industrial do Seixal
19 Pólo Industrial e Logístico da AutoEuropa/Vila Amélia
20 Vale do Alecrim
21 Zona Industrial de Pau Queimado
22 Zona Industrial do Batel
23 Zona Industrial do Passil
24 Parque Empresarial da BlueBiz
25 Zona Logística Nód da Marateca

Foto de Trans-European Transport Network (TEN-T)



3

AML | Assumir plenamente o seu papel nas redes TEN-T





- A AML integra a rede Trans-europeia de transportes (TEN-T).
- Esta é composta pelas infraestruturas de transporte ferroviário, de transporte das vias navegáveis interiores, de transporte rodoviário, marítimo, aéreo e multimodal.
- A rede TEN-T tem associado o conceito de nós urbanos, sendo que a AML como um todo e Lisboa em particular são entendidos como nós urbanos.

# REFORÇO DOS NÓS URBANOS NAS RTE-T

## Componentes

- Infra-estruturas que fazem parte da RTE-T, incluindo desvios
- Pontos de acesso à RTE-T, nomeadamente estações multimodais, terminais multimodais, portos ou aeroportos
- Ligações de primeira e última milha entre e para esses pontos de acesso

## Requisitos

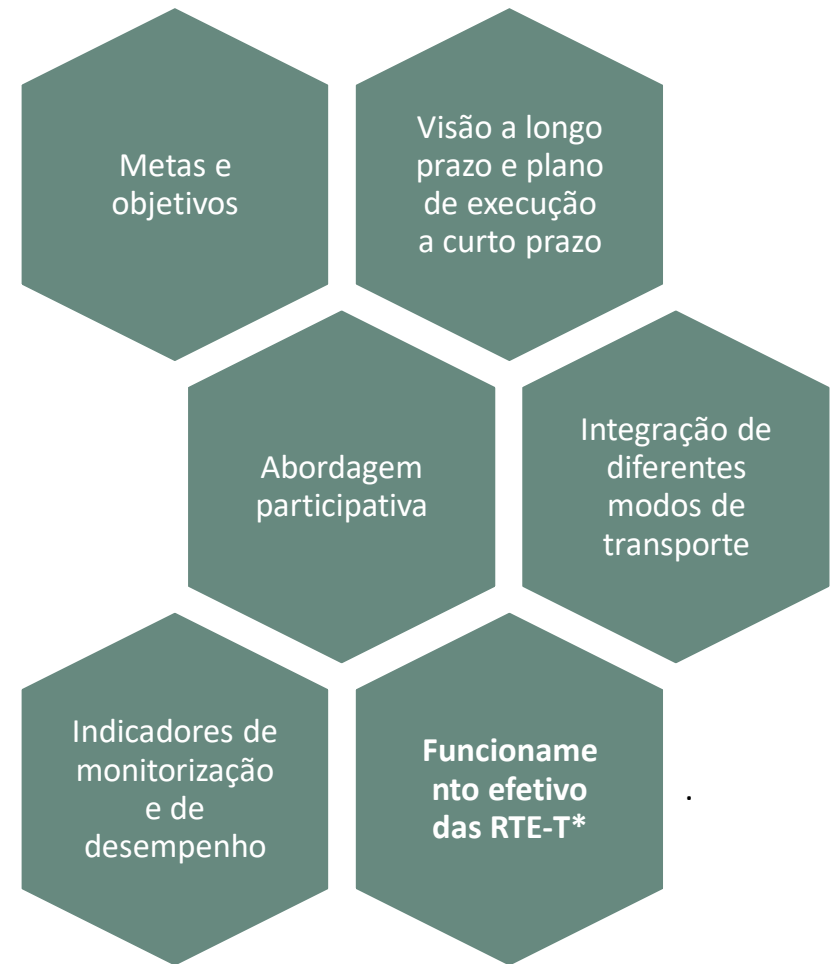
- Disponibilidade de recarga e reabastecimento da FA, incluindo para os transportes públicos
- Adoção do SUMP até 2025
- Recolha e apresentação de dados de mobilidade urbana por nó urbano (indicadores SUMI)
- Cumprimento de padrões de GEE mínimos, congestionamento, mortes e ferimentos graves causados por acidentes rodoviários, quota modal para todos os modos e acesso a serviços de mobilidade, bem como dados sobre a poluição atmosférica e sonora nas cidades
- Centros multimodais de passageiros e terminais multimodais de mercadorias com, pelo menos, uma estação de recarga

## Prioridades

- Plataformas multimodais de passageiros, incluindo parques de estacionamento de dissuasão, para melhorar as ligações de primeira e última milha e reforçar as capacidades necessárias para a conectividade a longa distância nos nós urbanos e entre eles (aumento da quota modal dos transportes públicos e dos modos activos) com os passageiros a poderem aceder a informações, reservar, pagar e recuperar os seus bilhetes de transporte através de serviços de mobilidade digital multimodal
- Mitigação nas zonas urbanas expostas aos efeitos negativos do transporte de atravessamento
- Transportes eficientes e com baixo nível de ruído e zero emissões, incluindo frotas urbanas ecológicas

# PMUS PARA OS NÓS URBANOS

- Impacto de várias medidas urbanas nos fluxos de tráfego, tanto de passageiros como de mercadorias, na rede transeuropeia de transportes, com o objetivo de assegurar a fluidez do tráfego, o desvio ou a interligação sem descontinuidades através e em torno dos nós urbanos, incluindo veículos com emissões zero.
- Incluir ações para aliviar o congestionamento, melhorar a segurança rodoviária e eliminar os estrangulamentos que afetam os fluxos de tráfego na RTE-T
- Maior ênfase na multimodalidade (em especial no que respeita a uma melhor integração dos terminais e nós urbanos na rede)
- Disponibilidade de plataformas multimodais de passageiros e de terminais multimodais de mercadorias nos nós urbanos e existência de planos de mobilidade urbana sustentável (PMUS)



COM(2021) 812 final, **Annex V – SUMP requirements for urban nodes**





4

AML | A importância de atender à logística regional e urbana



## PENSAR NA ESTRATÉGIA DE LOGÍSTICA URBANA



### Quem?

- Cidades com mais de 15-20 mil habitantes apresentam problemas associados à gestão da distribuição urbana nas zonas centrais. Estas provocam constrangimentos à circulação e à segurança de pessoas e bens.

### Porquê?

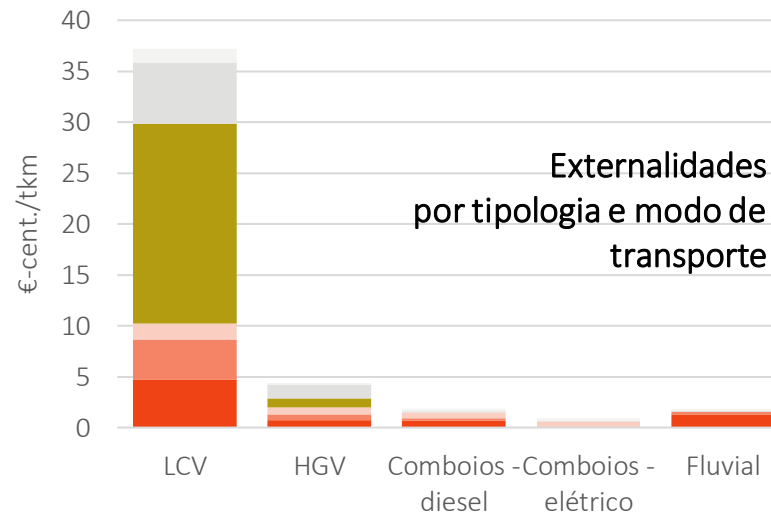
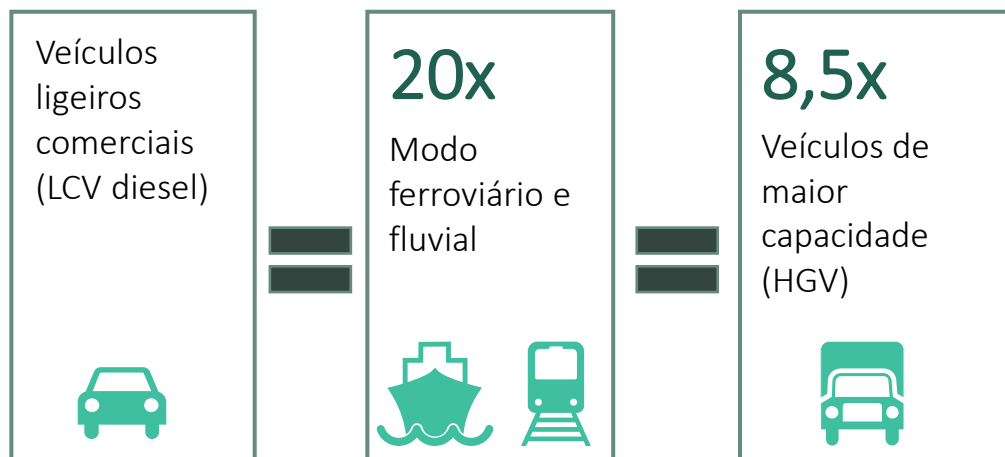
- Logística contribui para agravar o congestionamento das cidades
- Logística deve contribuir para a descarbonização
- Dar orientações aos agentes económicos sobre o funcionamento das cidades (regras claras) e necessárias ao planeamento futuro dos seus investimentos.

### O quê?

- Desenvolvimento de Planos de Logística Urbana Sustentável (SULP)
- Promover a articulação das diferentes partes interessadas procurando respostas flexíveis.



## PENSAR NA ESTRATÉGIA DE LOGÍSTICA URBANA



	LCV	HGV	Comboio diesel	Comboio elétrico	Fluvial
Danos nos habitats	1,35	0,19	0,25	0,24	0,20
Acidentes	6,00	1,30	0,10	0,10	0,10
Congestionamento	19,60	0,90			
Poluição sonora	1,60	0,70	0,60	0,60	0
Emissões de gases com efeito de estufa	3,98	0,53	0,25	0	0,27
Poluição Atmosférica	4,68	0,76	0,68	0,004	1,29
<b>TOTAL</b>	<b>37,21</b>	<b>4,40</b>	<b>1,88</b>	<b>0,944</b>	<b>1,86</b>

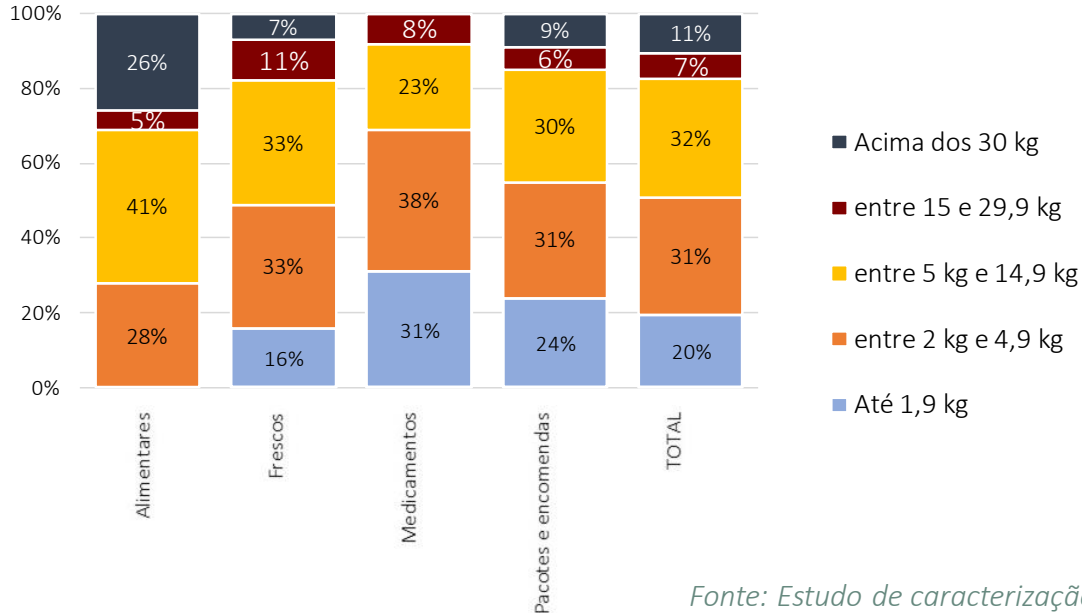




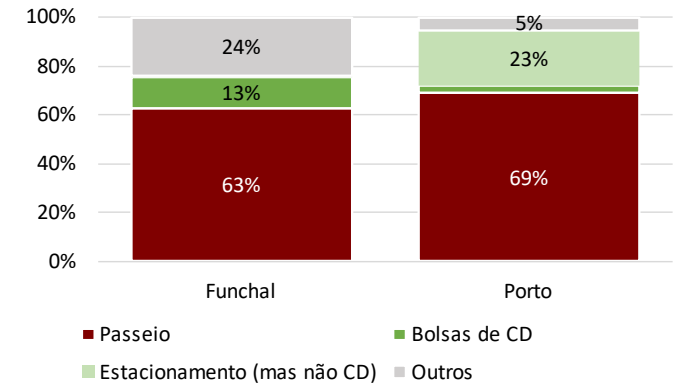
# PENSAR NA ESTRATÉGIA DE LOGÍSTICA URBANA

- Forte desconhecimento dos impactes associados ao setor
- Mas alguns estudos realizados para contextos urbanos permitem evidenciar conclusões interessantes...

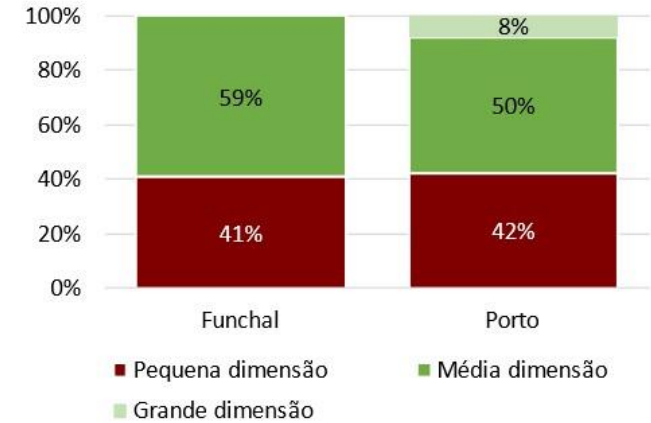
Distribuição de mercadorias por peso de carga entregue



Fonte: Estudo de caracterização da logística urbana na cidade do Porto



Local onde estacionam os veículos para realizar as CD



Tipo de veículos

Fonte: Plano de Ação em Logística Urbana no Funchal  
Estudo de caracterização da logística urbana na cidade do Porto



## ESTRATÉGIA PARA A LOGÍSTICA URBANA



Criação  
centros  
distribuição  
urbana

- Avaliar a possibilidade de criação de CCU e/ou *micro hubs* nos principais centros urbanos ou na periferia, aproveitando espaços expetantes e/ou lojas de maiores dimensões
- Distribuição final por veículos de menor dimensão, veículos elétricos e/ou bicicletas de carga



Gestão da  
ocupação de  
lugares de  
C/D

- Gestão de lugares reservados a C/D com base em soluções tecnológicas
- Introdução de dispositivos de presença nos lugares e/ou desenvolvimento de aplicações para reserva/permanência de lugares

Exemplos a reter:

- Centro de Consolidação Urbana de San Sebastian
- *Centre de distribution Urbaine à la Rochelle*

Exemplos a reter:

- Instalação de sensores de presença nos lugares de PMR e de carga/descarga na cidade de Montpellier
- Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (RGEPVP) de Lisboa



## IMPACTES DO E-COMMERCE

- Porque são bastante desconhecidos, em outubro de 2023 começámos a fazer a análise das encomendas que chegam à TIS
- Recolha de informação relativa a nº de entregas, nº de pacotes por entrega e dimensão dos mesmos (pequeno, médio e grande)

### Valores médios:

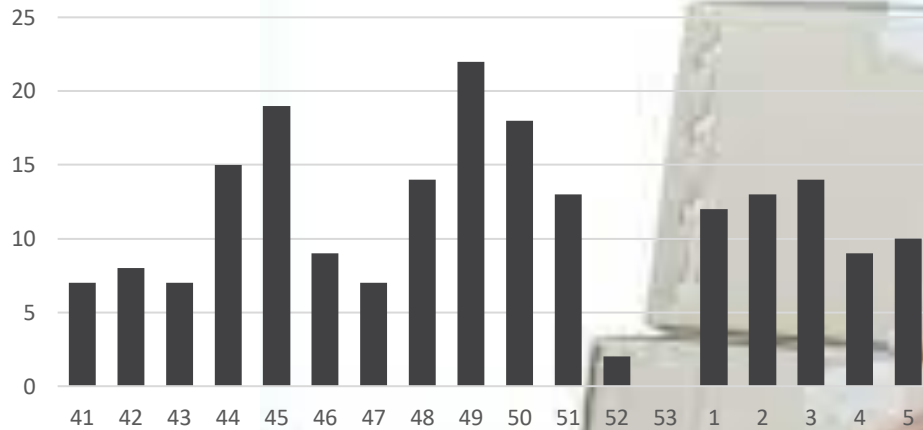
nº médio de pacotes por entrega	1,4
nº médio de entregas por dia (excluindo os dias sem entregas)	2,4
nº médio de entregas por mês (excluindo outubro, que não foi analisado desde o dia 1)	58
nº máximo de entregas num dia	14 (04/12)





# IMPACTES DO E-COMMERCE: UMA ANÁLISE BASEADA NA NOSSA EXPERIÊNCIA

# encomendas ao longo das semanas do ano



Indicadores	Por mês	Por dia
nº médio de pacotes por pessoa	2,01	0,09
nº máximo de pacotes por pessoa	2,14	0,48
nº médio de entregas por pessoa	1,46	0,07
nº máximo de entregas por pessoa	1,56	0,28







# IMPACTES DO E-COMMERCE: UMA ANÁLISE BASEADA NA NOSSA EXPERIÊNCIA

## Pressupostos:

- Total de empregos na AML: 1 467 000 (29,6% do país) (Fonte: [Economia de Lisboa em Números 2021](#))
- Percentagem de empregos do setor dos serviços: 57,0%
- ([economia lisboa em numeros 2020.pdf](#))\*
- Total de empregos do setor terciário na AML: 836 190

\*Só disponível para o ano de 2020



Não tem de ser necessariamente verdade, mas faz pensar...



Expandindo estes resultados para o universo da AML atingem-se valores impressionantes:

- 1,7 milhões de encomendas / 1,2 milhões de entregas por mês
- 76 mil encomendas / 56 mil entregas por dia



## EXPLORAR OUTRAS POSSIBILIDADES...

# METRO DE MADRID APOSTA EM PROJETO PILOTO DE ENTREGA DE ÚLTIMA MILHA

Fev 12, 2024



**O Metro de Madrid está a trabalhar num projeto piloto que consiste na entrega de mercadorias para distribuição de última milha, dividido em dois cenários: em Valência, com a Cosco Shipping Lines Espanha e parceiros da La Fundación Valencia Port, através do projeto FOR-FREIGHT;**

**e em Madrid, com a DHL Exel Supply Chain Espanha e o Metro de Madrid, avança o C de Comunicación.**

Os contentores que chegam ao porto de Valência são descarregados dos navios, carregados em camiões ou comboios, e transportados até ao armazém da DHL em Madrid, onde a mercadoria é armazenada. Daí, os pacotes são recolhidos e agrupados em contentores, que a transportadora leva até ao depósito do Metro de Madrid.

O projeto FOR-FREIGHT já existe há um ano e tem permitido vários benefícios, como uma gestão mais eficaz e sustentável dos fluxos de mercadorias, fretes em aeroportos, portos, terminais terrestres e vários nós logísticos.

Há ainda o projeto Delphi Mobility, no qual o Metro de Madrid também efetua entregas ao domicílio com a ajuda da associação Koiki.

[Metro de Madrid aposta em projeto piloto de entrega de última milha - Supply Chain Magazine](#)





5

AML | Responder aos desafios da  
eletrificação





## MOBILIDADE ELETRICA



**42%** dos portugueses tenciona comprar um veículo elétrico. A média europeia é de 31% (Barómetro da Mobilidade da europa assistance).

no final de 2022, **44%** da potência elétrica nacional estava concentrada em 14 concelhos  
**21%** dos novos veículos vendidos são elétricos



# METAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

## FIT for 55

**2035:**

Proibição de venda de veículos que não **tenham emissões zero de Carbono à saída do escape.**

## Regulamento AFIR \*

**2025:**

1,3 kW por BEV e 0,8 kW por PHEV

Métricas exigentes para disponibilidade de pontos de carregamento

## RNC2050

- **2050 – Neutralidade carbónica em Portugal**
- **2030** – ligeiros de passageiros: 36% da mobilidade é elétrica; ligeiros de mercadorias: 100% da mobilidade é elétrica
- **2040** – pesados de mercadorias: hidrogénio e eletricidade assegura 70% a 88% da procura de mobilidade
- **2050** – ligeiros de passageiros: 100% da mobilidade é elétrica
- Previsões para **2050**:
  - 8% e 14% da mobilidade de curta distância será feita com recurso a modos suaves
  - 50% da procura de mobilidade assegurada por mobilidade partilhada e/ou autónoma

## Roteiro e Plano de Ação para o Hidrogénio

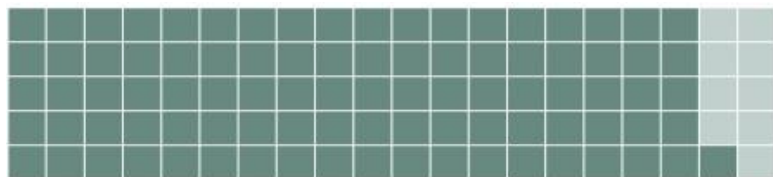
- Estações de abastecimento
  - 2025: 10 a 25
  - 2030: 50 a 100
  - 2040: 500 a 700
  - 2050: 1000 a 1500
- Veículos ligeiros em circulação:
  - 2025: 400 a 500
  - 2030: 750 a 1000
  - 2040: 4000 a 5000
  - 2050: 25000 a 30000
- Veículos pesados em circulação:
  - 2025: 50 a 100
  - 2030: 450 a 750
  - 2040: 5500 a 7500
  - 2050: 14500 a 18000

## PRR

**2025:** 15.000 pontos de carregamento de veículos elétricos

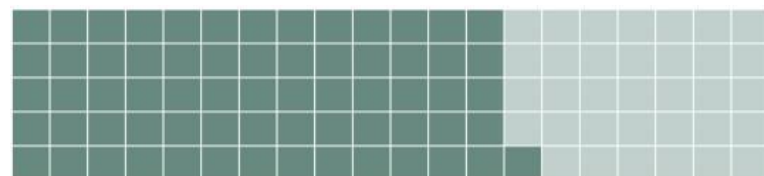
\* AFIR - Alternative Fuels Infrastructure Regulation

# MOBILIDADE E ELETRIFICAÇÃO DAS FROTAS



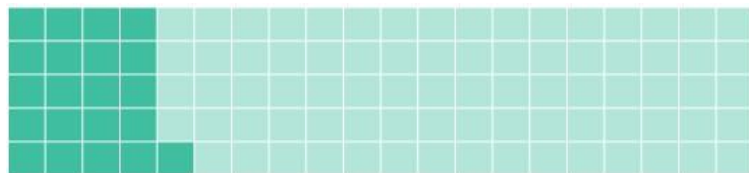
92%

dos portugueses têm pelo menos um carro no agregado familiar (Barómetro da Mobilidade, 2023)



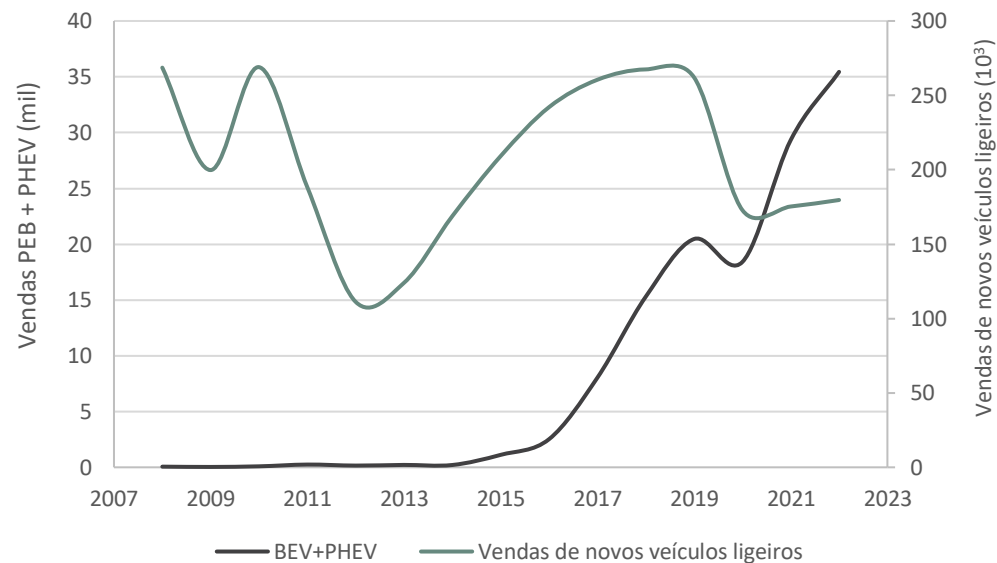
66%

dos portugueses utiliza o carro nas deslocações diárias (Censos 2021)



21%

Carros elétricos (BEV ou PHEV) nas vendas de veículos ligeiros (ACAP, 2023)



Bev: Battery electric vehicle

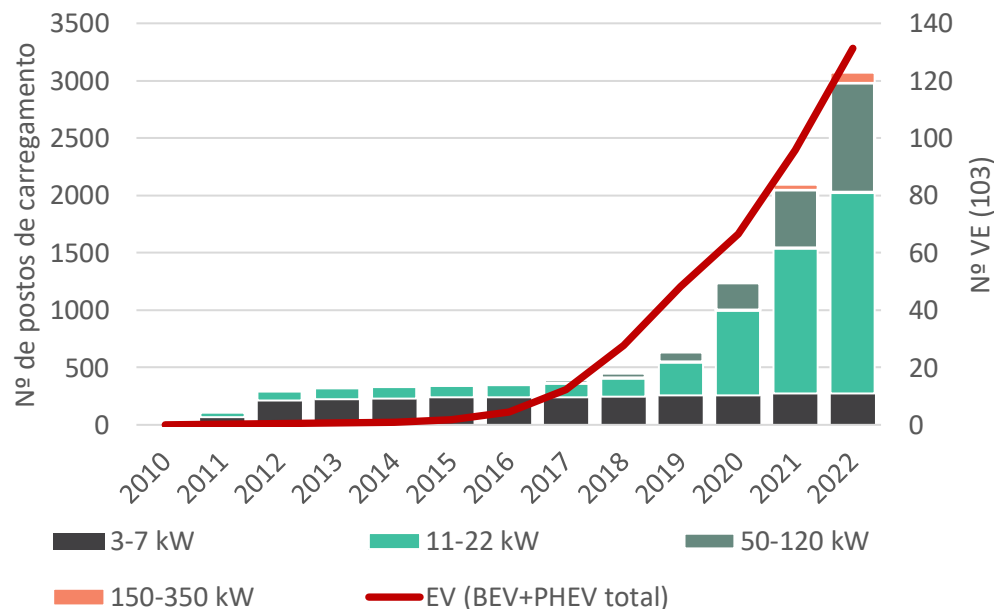
PHEV: Plug-in hybrid electric vehicles

- Grande dependência do veículo automóvel
- Resposta muito positiva à mobilidade elétrica

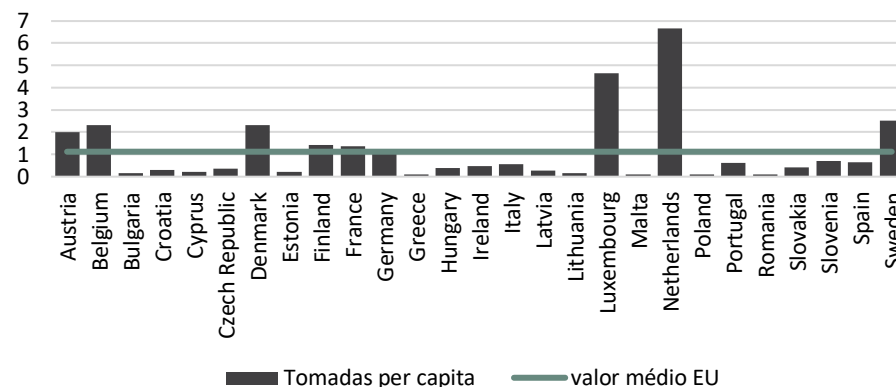


# MOBILIDADE E ELETRIFICAÇÃO DAS FROTAS

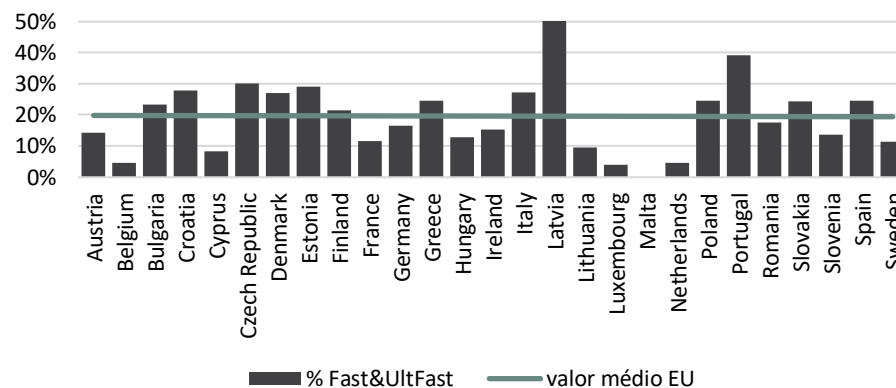
- Crescimento do parque automóvel elétrico acompanhado (e até incentivado) pela consolidação das infraestruturas de carregamento de VE.



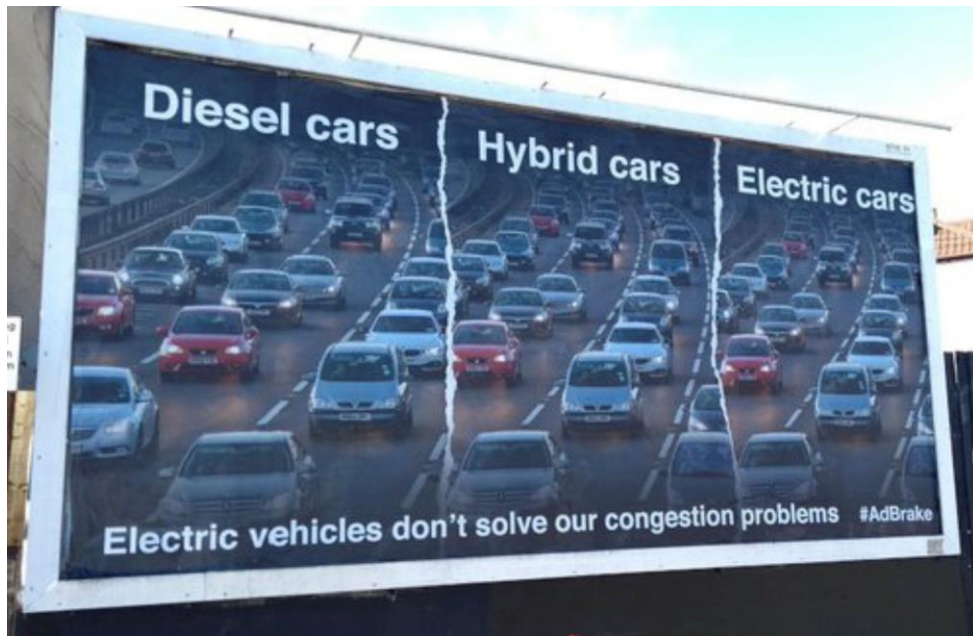
Total tomadas por 1000 habitantes



% tomadas rápidas e ultrarrápidas



# DESCARBONIZAÇÃO DAS FROTAS É IMPORTANTE, MAS NÃO PODE SER TUDO...



[Joe Noonan no X: "Electric vehicles don't solve our congestion problems. #AdBrake https://t.co/rZxGjaH2Ro" / X \(twitter.com\)](https://t.co/rZxGjaH2Ro)

**ELECTRIC VEHICLES**

**INTERNAL COMBUSTION ENGINE VEHICLES**

Electric vehicles are not the answer to congestion.

EVs and petrol/diesel vehicles occupy the same amount of road space.

[Electric cars will not solve congestion. - 9GAG](#)



# DESCARBONIZAÇÃO DAS FROTAS É IMPORTANTE, MAS NÃO PODE SER TUDO...



Os compromissos nacionais e internacionais obrigam **medidas concretas** para atingir uma **mobilidade mais sustentável**, e o **modo elétrico** é uma das dimensões a considerar **na estratégia**, mas não pode ser a única.



As **metas** para a dotação de **infraestruturas de carregamento** de VE, apesar de bastante ambiciosas, **podem ser alcançadas**



Para o **hidrogénio**, a rede ainda está **totalmente por concretizar**, e será de esperar uma **alteração significativa** nos próximos anos.

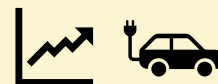


**Lisboa, Porto e Guimarães** - compromissos para atingir a neutralidade carbónica até 2030 >> **idades potenciais para projetos-piloto**

- **+76 mil novos pontos de carregamento** para cumprimento as metas de Portugal



**Importante:**



**Monitorizar anualmente a venda de veículos elétricos** (ligeiros e pesados), e a distribuição por concelhos

# DESCARBONIZAÇÃO DAS FROTAS É IMPORTANTE, MAS NÃO PODE SER TUDO...



Encontrar **soluções** que viabilizem a **migração prioritária** das **redes profissionais de transporte para o modo elétrico** (incluindo táxis / TVDE e veículos ligeiros de transportes de mercadorias).



Testar implementação de **Hubs de carregamento para frotas de distribuição urbana**, centralizados em locais mais periféricos e com postos de carregamento de baixas potências (baixo custo).





6

AML | Atender às necessidades dos diferentes grupos





Até hoje tendemos a pensar na resposta às necessidades de mobilidade como um “*one size fits all*”





Adotamos uma abordagem baseada na análise por modos de transporte e/ou por estádios no ciclo de vida



Mas a maior parte das vezes não foram consideradas as necessidades específicas das pessoas

# CONTEXTO ATUAL, DESAFIA-NOS A MUDAR:



Mobilidade em TP **gratuita ou cada vez mais barata**



**Qualidade de vida** é hoje um fator decisivo na competitividade das cidades e da economia



Exercício físico como um **motor de saúde e bem-estar**



Desejo de encontrar **soluções que respondam às necessidades individuais** de modo imediato



**Infraestruturas e redes de transporte** asseguram níveis de qualidade razoáveis a bons (e estão ainda a melhorar)



Promover a **descarbonização** dos transportes e reduzir a dependência energética



**Tecnologia e capacidade de processamento** da informação muito elevada, facilitando o desenvolvimento e implementação de soluções *smart*



# ATENDER ÀS NECESSIDADES INDIVIDUAIS



Então, com o foco nas pessoas e nas suas motivações, o que se pode fazer em concreto para melhorar a mobilidade?





Foto de **Max Fischer** no **Pexels**

## CRIANÇAS E ADOLESCENTES

**2,4** milhões de crianças e adolescentes em Portugal, dos quais mais de **720 mil** vivem na **AML** (Censos, 2021)

Na AML **46%** das crianças com 14 anos ou menos vai para a escola de carro (Imob\_2017).  
**25%** no escalão dos 15 aos 24 anos.

**41%** das crianças com idade igual ou inferior a 14 anos vai para a escola a pé (Imob\_2017).  
**29%** no escalão seguinte (15 aos 24 anos).

Nota: Inclui todos os residentes dos 0 aos 24 anos



# DESENVOLVER UMA ESTRATÉGIA INTEGRADA DE MOBILIDADE ESCOLAR



Principais benefícios:



## Para as crianças

- Mais ativas e saudáveis
- Menos dependentes dos pais
- Com maior autoestima
- Com maior autonomia



## Para os pais e encarregados de educação

- Menos reféns dos horários escolares
- Menor dependência da utilização do carro
- Menos stress e melhor gestão do tempo



## Para a sociedade

- Menos congestionamento
- Menos acidentes rodoviários
- Maior qualidade de vida
- Ambiente menos poluído

# CRIANÇAS E ADOLESCENTES



Foto de Pixabay no Pexels

**81,5%** dos rapazes e **91,2%** das raparigas não realizavam atividade física suficiente durante a semana (Portugal, 2010) <sup>1</sup>

Em 2030 estima-se que **17,6%** das crianças entre 5 e 9 anos serão obesas (**11%** das crianças entre 10 e 19 anos) <sup>1</sup>

Acidentes de transporte corresponderam a **68,7%** das mortes por acidentes entre crianças e adolescentes (Portugal, 2011-2015)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> World Obesity Federation

<sup>2</sup> Associação para a Promoção da Segurança Infantil



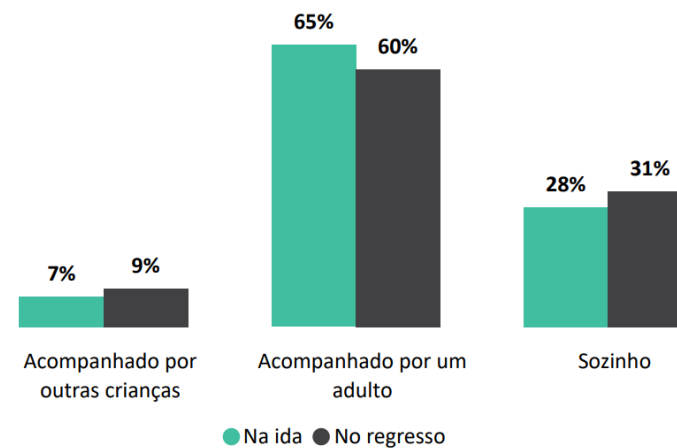
# CRIANÇAS E ADOLESCENTES



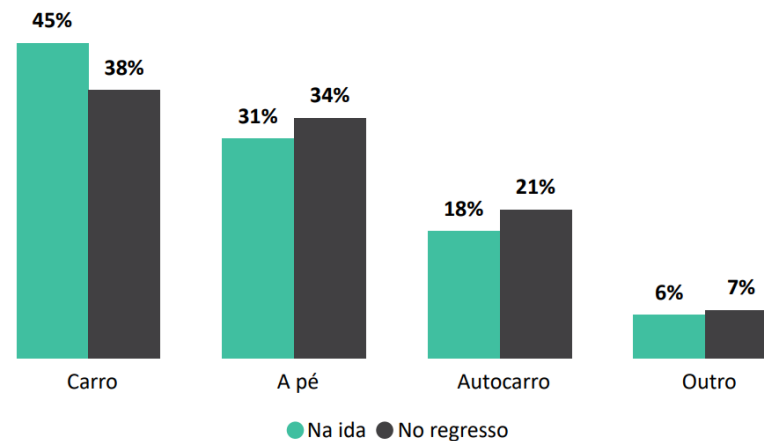
<https://www.publico.pt/2018/10/16/local/noticia/criancas-pedalam-de-casa-ate-a-escola-num-comboio-conduzido-por-alguns-pais-1847576>

Fonte: Adriano Miranda – Público

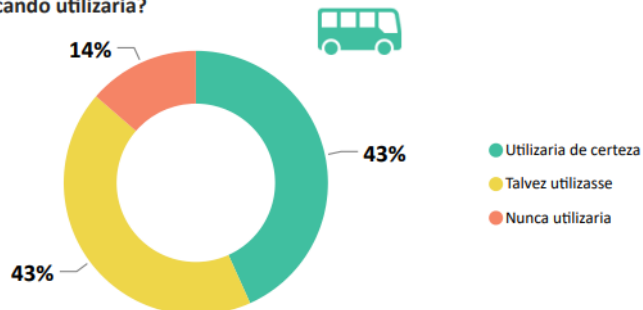
## Vai acompanhado(a) para a escola?



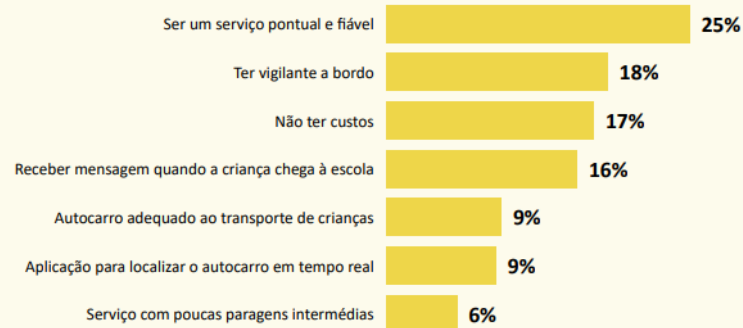
## Distribuição modal



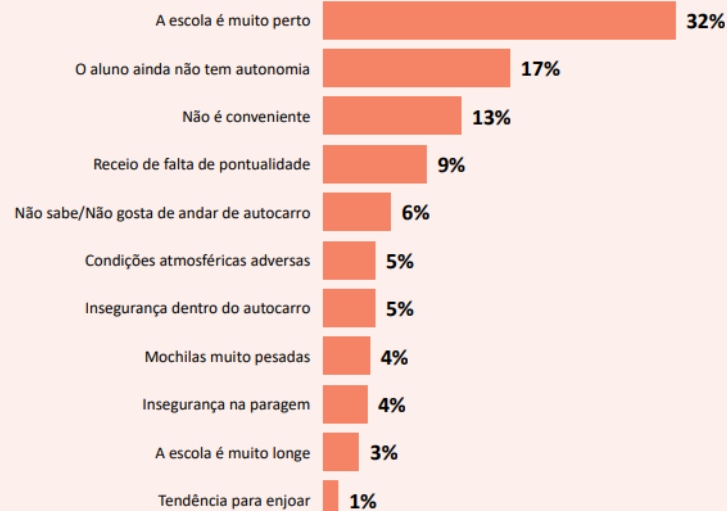
Se tivesse um serviço de TP entre casa/escola, seu educando utilizaria?



Qual a razão que o levaria a utilizar?



Qual o principal motivo para não utilizar?



Ciclo de ensino

- Pré-escolar
- 1º ciclo
- 2º ciclo
- 3º ciclo
- Secundário

Escolas

All

Modo de transporte ...

- A pé
- Autocarro
- Bicicleta
- Carro
- Outro
- Táxi Uber /Cabify

**Somos ou não capazes de influenciar esta mudança?**

Muitas soluções possíveis, mas estas têm de responder às necessidades sentidas:

- Intervenções no espaço público
- Circuitos de Pedibus e Bikebus
- Gamificação da mobilidade...





Foto de Harun no Pexels

# SENIORES

De quem mesmo é que estamos a falar?

# SENIORES

Idade da reforma: **66 anos e 7 meses**

Esperança média de vida: **81 anos**

**2,4 milhões de pessoas** com + de 65 anos em Portugal e **620 mil** na AML (Censos, 2021)

A única faixa etária que cresceu nos últimos anos, tendo aumentado **+20,6 %** face a **2011**

Será que estamos a ter as respostas corretas para esta população? E estamos a comunicar bem?





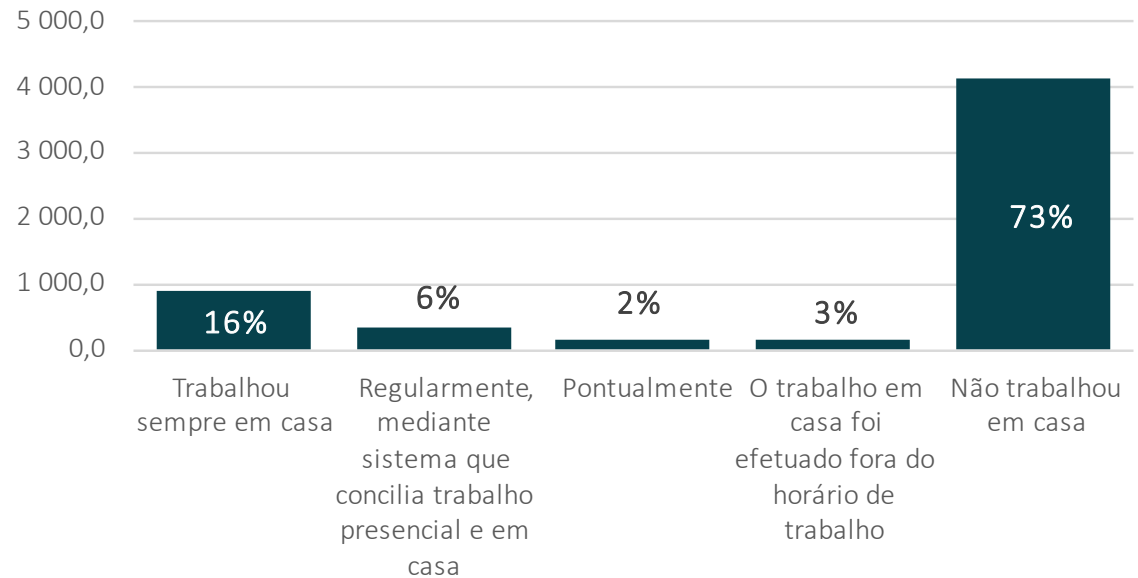
# MOBILIDADE DOS TRABALHADORES PÓS-PANDEMIA

Soluções de mobilidade alternativas...





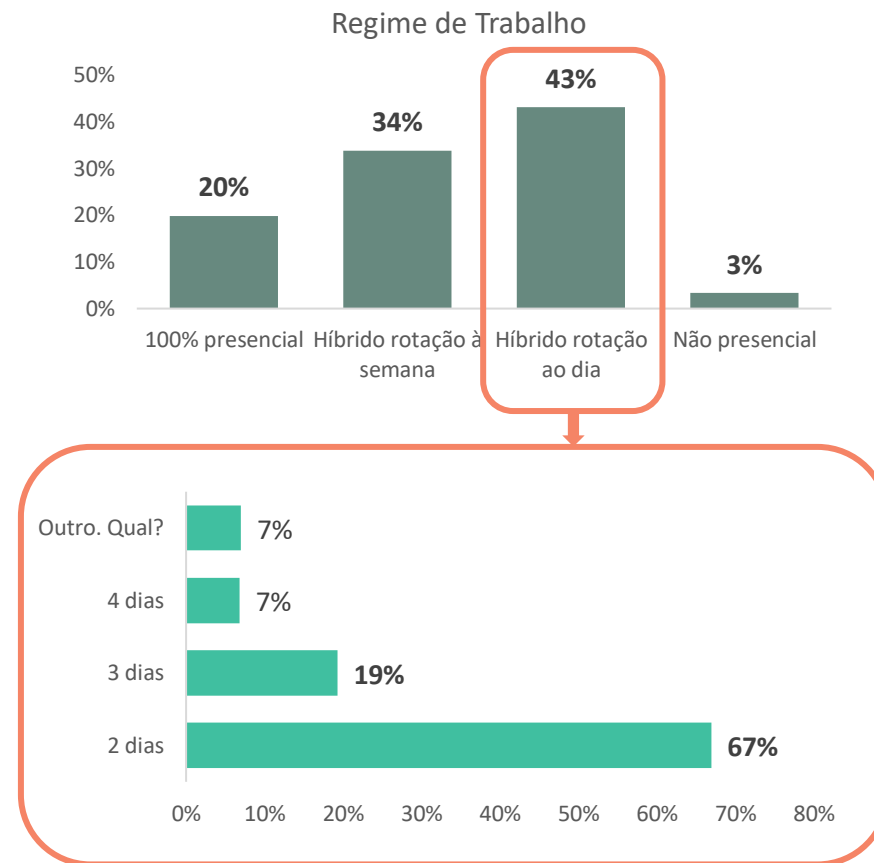
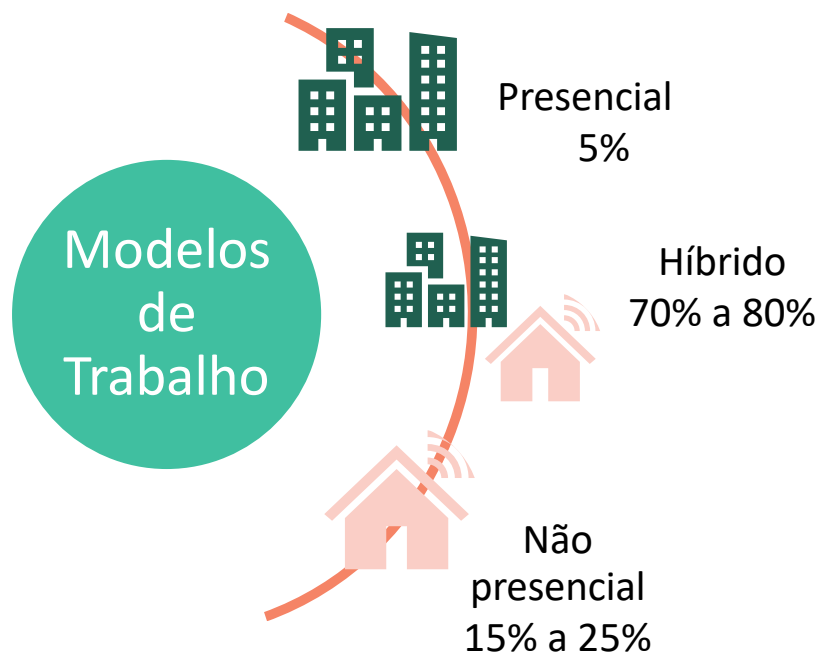
## Teletrabalho versus trabalho presencial



Fonte: INE, Inquérito ao emprego “Trabalho a partir de casa”, 3.º trimestre de 2023

- Em função do contexto, a questão do teletrabalho pode ter muitos impactos na forma como o sistema de transporte é experienciado
- A oferta de TP tem de acompanhar esta flexibilidade

# Mobilidade dos Trabalhadores pós-pandemia



Serviços | Compreender os diferentes modelos de coexistência no escritório

# PLANOS DE MOBILIDADE EMPRESARIAL

Empresas e autoridades precisam de encontrar soluções

E para isso precisam de conhecer as necessidades (e desejos) dos trabalhadores

## Ações para a REDUÇÃO DA NECESSIDADE DE VIAJAR À HORA DE ALMOÇO:

- Permitir o acesso dos trabalhadores a todas as cantinas existentes;
- Melhoria e diversificação dos menus atuais;
- Permitir a utilização dos *shuttles* de ligação aos interfaces e parques de estacionamento para sair do perímetro durante o período de almoço;
- Dinamização de um conjunto de atividades de lazer nas instalações das empresas;
- Implementação de um centro de serviços de saúde e bem-estar a ser utilizado pelos trabalhadores;
- Abertura de uma oficina de manutenção de bicicletas.

### FASE 1

Caracterização e diagnóstico da situação de referência

Caracterização da empresa & auscultação das necessidades sentidas

Políticas de Estacionamento

Padrões de Mobilidade dos trabalhadores

Oferta de Transportes

### FASE 2

Elaboração do Plano de Ação

Pacotes de medidas de mobilidade

Divulgação

Necessidade de recursos e priorização de medidas

Procedimentos para monitorização



# PLANOS DE MOBILIDADE EMPRESARIAL

## Encontrar novas soluções de mobilidade quando existe realocização da empresa



**500 Colaboradores (32%)**

ficam mais perto da nova localização

**444 Colaboradores (29%)**

demoram menos tempo na deslocação, mas parte deles altera o modo de transporte de TP para carro

**453 Colaboradores (29%)**

reduzem os custos de deslocação



**86 Colaboradores (6%)**

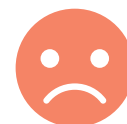
ficam praticamente a igual distância (variação inferior a 500m)

**747 Colaboradores (49%)**

demoram um tempo semelhante na deslocação (variação inferior a 5 min)

**293 Colaboradores (19%)**

mantêm os custos de deslocação



**953 Colaboradores (62%)**

ficam mais longe da nova localização

**348 Colaboradores (23%)**

demoram mais tempo na deslocação

**807 Colaboradores (52%)**

umentam os custos de deslocação

**Nota metodológica:** Modos de transporte considerados na análise são os identificados no inquérito como utilizados atualmente e previstos. Para a estimativa de custos utilizou-se um valor de referência de 0.35€/km para o automóvel particular, 0.25 €/km para mota (30% menos que o carro) e um custo mensal de 30€/mês (passe municipal) ou 40€/mês (passe metropolitano) para Transporte Público. Foram considerados os dias de teletrabalho identificados por cada colaborador.

+ 5,3 mil km  
percorridos  
diariamente\*

- 81 horas consumidas  
diariamente\*

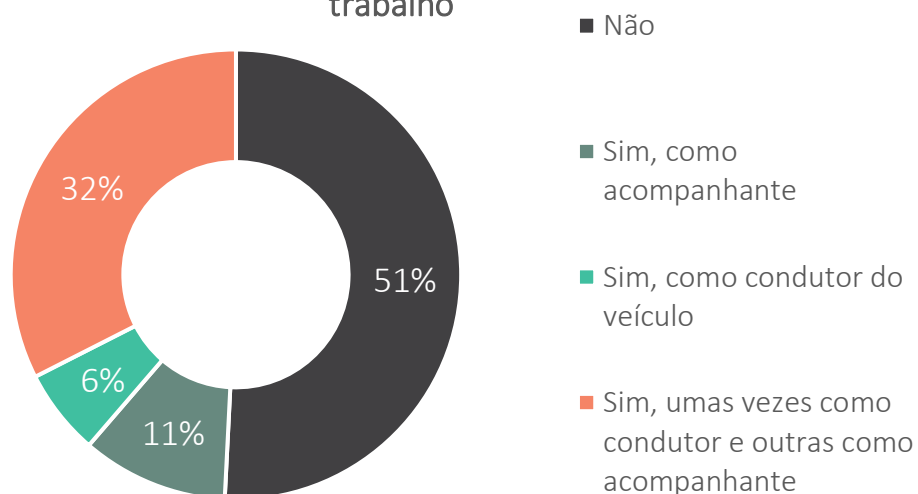
+ 29 k€ gastos por mês

- Custo médio adicional = 51 €/mês
- **142 colaboradores** com um aumento > 100€/mês

\*Pressupostos: estimativas com base nas premissas e escolhas dos modos de transporte identificados no inquérito pelos colaboradores.

# PROMOÇÃO DA PARTILHA DE VIAGENS

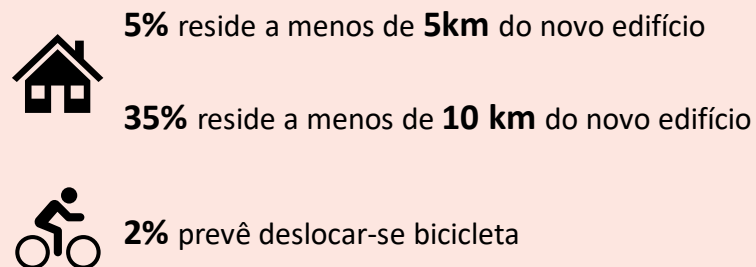
Disponibilidade para partilhar carro com outros colegas de trabalho



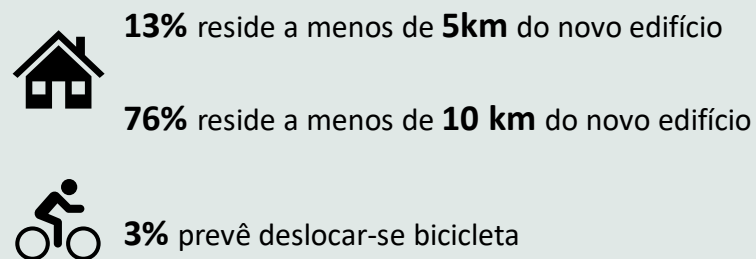
A adoção de práticas mais colaborativas, incentivando a partilha de meios de transporte, potencia a interação social e o espírito de comunidade.

# POTENCIAL DE UTILIZAÇÃO DA BICICLETA

## Total colaboradores



## Colaboradores residentes em Lisboa



# PLANO DE MOBILIDADE EMPRESARIAL @TIS



- Adesão ao Pacto de Mobilidade Empresarial de Lisboa (parqueamento de bicicletas, duche no escritório)
- Em 2024 iniciou-se o PME@TIS, tendo sido já implementadas algumas medidas:
  - Passe Navegante ou budget para “consumir” nos TP
  - Passe Gira

# GERIR A MOBILIDADE DOS TURISTAS

- O turismo é uma atividade com um “forte consumo de mobilidade”
- **Valorização dos produtos oferecidos e promoção dos modos mais sustentáveis.**







# TURISTAS

Em 2019

**27** milhões de turistas em Portugal

**10,5** milhões de dormidas só em Lisboa

**Lisboa foi a 5.ª** principal cidade europeia para reservas de estadias de curta duração

**8,5% do VAB** nacional é no setor do turismo

## Tipo de turismo



Turismo de sol e praia



Turismo de estudo



Turismo de desporto



Ecoturismo, Turismo de natureza e Turismo de aventura



Turismo cultural



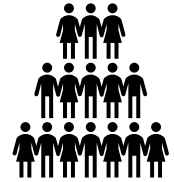
Turismo de negócios e eventos



# TURISTAS

Etapas do ciclo de vida

Dimensão do grupo



Experiência da viagem



Chegadas e partidas



Mobilidade na Região



Informação & Marketing















Cooperação entre o setor dos transportes e turismo



# PLANO DE MOBILIDADE TURÍSTICA

Objetivos definidos no PMTRA a 10 anos

HORIZONTE TEMPORAL	ATUALMENTE	MÉDIO -PRAZO   2028	LONGO-PRAZO   2033
% de turistas a usar o TPR	 6 - 10 % *	 10%	 15% - 20%
% de turistas a usar o comboio	 1% - 4% *	 4% - 5%	 6% - 10 %
% de turistas a usar a bicicleta/ trotinete	 4% - 20% *	 8% - 25%	 12% - 35%
% de turistas a andar a pé	 31% - 52% *	 35% - 60%	 40% - 75%
Melhorar segurança rodoviária	Redução de acidentes e vítimas mortais em pelo menos 60%		

\* % de utilização, apuradas nos inquéritos realizados nas praias e no aeroporto (não representam quotas modais)





EM RESUMO...



Responder aos desafios (compromissos) globais



Não esquecer a dimensão metropolitana



Assumir plenamente o seu papel nas redes TEN-T



Atender à logística regional e urbana



Responder aos desafios da eletrificação



Atender às necessidades dos diferentes grupos

TIS: AV. MARQUÊS DE TOMAR 35, 3DT  
1050-153 LISBOA

[WWW.TIS.PT](http://WWW.TIS.PT)

