

A informação apresentada nesta síntese é parte integrante do relatório Ecosistema Ferroviário Português – 2017, cuja versão completa se encontra disponível no sítio da internet da AMT.

O Relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português em 2017 reúne informação que se considera relevante e essencial sobre este ecossistema. Pretende-se que esta entrega de valor seja mais um contributo para o conhecimento técnico e científico sobre este setor, que se assume determinante para uma acessibilidade e mobilidade mais inclusiva e equitativa. Pretende-se igualmente que este Relatório possa ser mais um suporte à tomada de decisão.

O relatório perfaz uma cobertura alargada dos temas mais relevantes que marcam o ecossistema neste momento e analisa os principais indicadores de desempenho, tais como: a evolução da oferta e da procura de transporte, a qualidade do serviço e a respetiva perceção por parte do cliente, a evolução dos preços e da vantagem comparativa com outros modos em termos de sustentabilidade (ambiental, energética), a mobilidade e o grau de digitalização. É feito o balanço à situação económico-financeira do setor, bem como o impacto da implementação e operacionalização do 4º Pacote Ferroviário.

NOVO PACOTE LEGISLATIVO

4º PACOTE FERROVIÁRIO – ABERTURA DO MERCADO EM 2019

Foram transpostas e adaptadas à legislação nacional através do **Decreto-Lei n.º 124-A/2018**, de 31 de dezembro, as alterações legislativas impostas pelo **4º Pacote Ferroviário** – em especial aquelas que decorrem do **Pilar de Mercado** – nomeadamente a liberalização plena do transporte ferroviário de passageiros e a conseqüente **abertura à concorrência do mercado doméstico de passageiros, desde 1 de janeiro de 2019** e o reforço do papel das entidades reguladoras nacionais.

Desde essa data, qualquer empresa de transporte ferroviário, licenciada e certificada, pode pedir acesso às infraestruturas ferroviárias de qualquer Estado-Membro para a prestação de qualquer serviço de transporte ferroviário, incluindo os serviços nacionais de transporte de passageiros. **Fica assim completa a liberalização total do mercado do transporte ferroviário** depois da liberalização do transporte de mercadorias, em janeiro 2007, e a do transporte internacional de passageiros, em 2010.

Caso o acesso à infraestrutura por um determinado (novo) operador coloque em causa o equilíbrio económico de um contrato de serviço público em vigor nesse itinerário, ou num itinerário alternativo, o mesmo pode ser negado ou limitado. Enquanto entidade reguladora, **cabará à AMT avaliar, a pedido e através de uma análise económica** objetiva e baseada em critérios predefinidos, essas situações, e, em conseqüência, determinar em que condições poderá ser concretizado o acesso à infraestrutura.

O 4º Pacote Ferroviário vem, igualmente, reforçar a **obrigatoriedade de celebração de contratos de serviço público** para o transporte ferroviário de passageiros, que deverão ser atribuídos através de concursos. A partir do final de 2023, a adjudicação desses serviços por ajuste direto na União Europeia passa apenas a ser possível em situações que envolvam operadores internos ou em situações de risco de rutura ou de emergência.

Calendário dos principais marcos em termos de liberalização do mercado de transporte ferroviário decorrentes dos Pacotes Ferroviários da União Europeia.



INFRAESTRUTURA

INÍCIO DE UM CICLO DE INVESTIMENTOS NA REDE FERROVIÁRIA NACIONAL

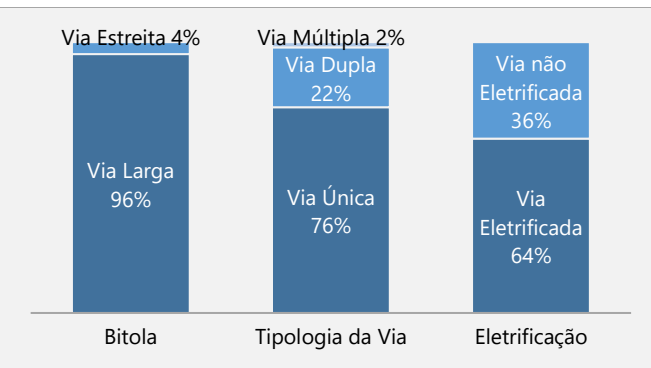
A rede ferroviária nacional não sofreu alterações relevantes no ano de 2017. É uma rede eletrificada em 64% da sua extensão, utilizada maioritariamente para o transporte de passageiros e dispendo de via dupla ou múltipla nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e no respetivo corredor de ligação. No contexto das redes ferroviárias dos países europeus, a rede nacional caracteriza-se por uma taxa de eletrificação acima da média, uma densidade abaixo da média, quer em termos de área (2,8 Km de via por 100 Km²) quer de população (2,5 Km de via por 10.000 Hab), e uma das que têm menor intensidade de utilização (39 CKm/Km/dia).

Em relação ao investimento, considerando os planos apresentados, tudo indica estarmos no início de um ciclo robusto de investimento na infraestrutura ferroviária. Assim, estão previstos 2,3 mil milhões de euros até 2023 no âmbito do Plano de Investimentos **Ferrovias 2020**. O Plano Nacional de Investimentos 2030 (**PNI 2030**) prevê investimentos na ferrovia no valor de 4 mil milhões de euros.

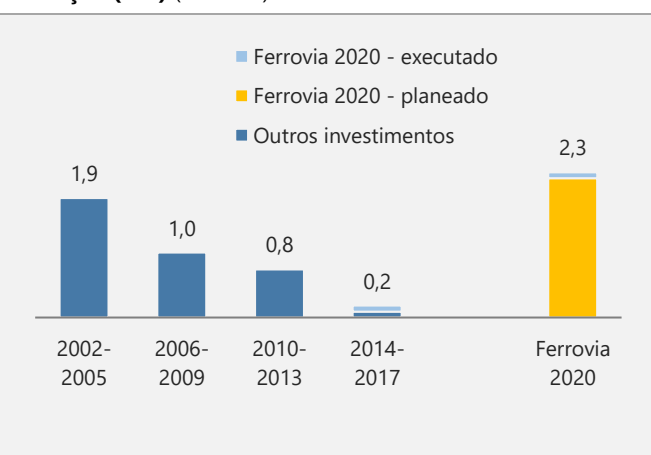
Em 2017, a TUI média faturada pela IP aos operadores de transportes de passageiros foi cerca de 6% abaixo do valor médio de 2012, mas 1% acima do valor de 2016. Segundo dados do IRG-Rail, os valores cobrados em Portugal estão abaixo da média europeia tanto para os passageiros como para as mercadorias.

Caracterização geral da Rede Ferroviária Nacional, quanto a tipologia da via, largura da via e eletrificação

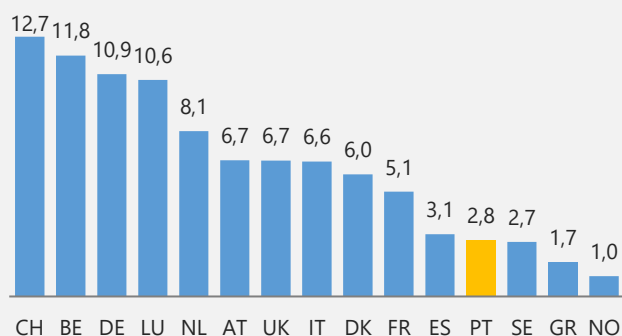
(Fonte: IP)



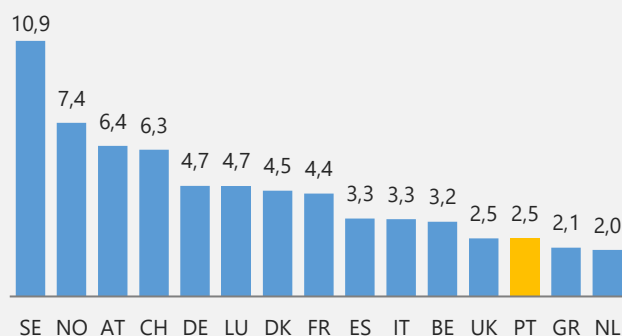
Investimento da IP em Infraestruturas de Longa Duração (ILD) (Fonte: IP)



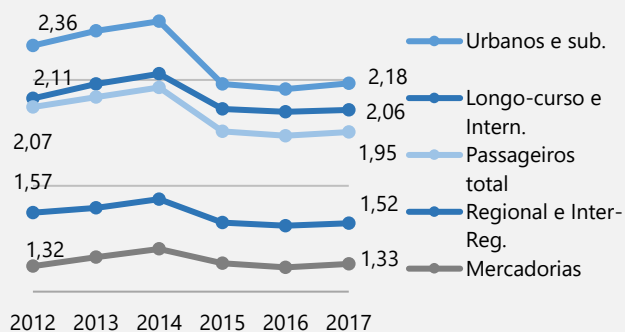
Densidade da rede ferroviária em relação à área do país, em km/100km² (2016) (Fonte: IRG-Rail)



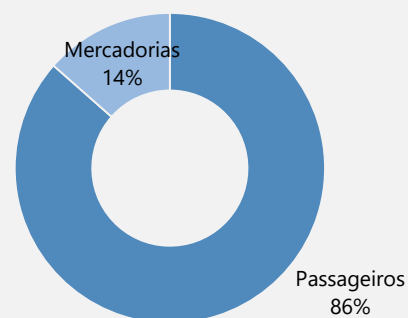
Densidade da rede ferroviária em relação à população, em km/10.000 Hab (2016) (Fonte: IRG-Rail)



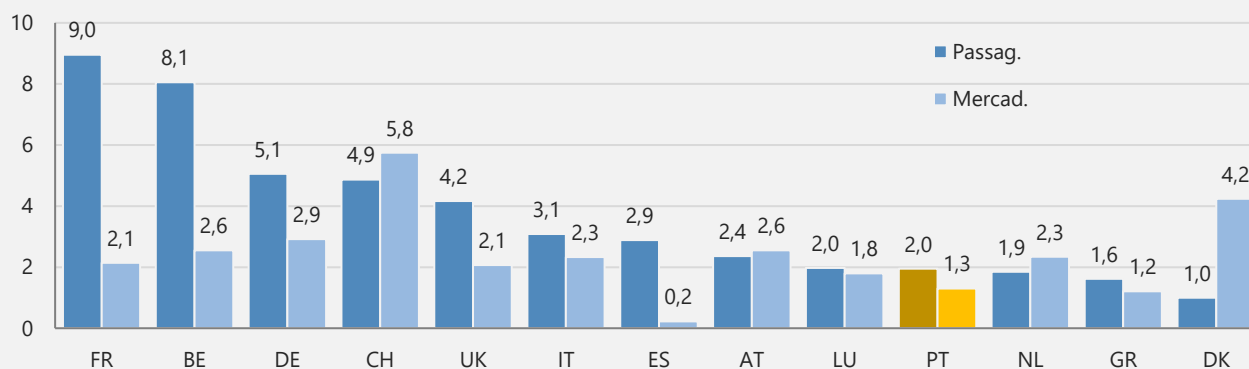
Taxa de utilização da infraestrutura média (serviços essenciais), por tipo de serviço, em euros por CKm (Fonte: AMT)



Distribuição das receitas provenientes da TUI cobrada pela IP (2017) (Fonte: AMT)



Taxa de utilização da infraestrutura (pacote mínimo de acesso), em euros por CKm, por tipo de serviço (2016) (Fonte: IRG-Rail e AMT para os dados de Portugal)



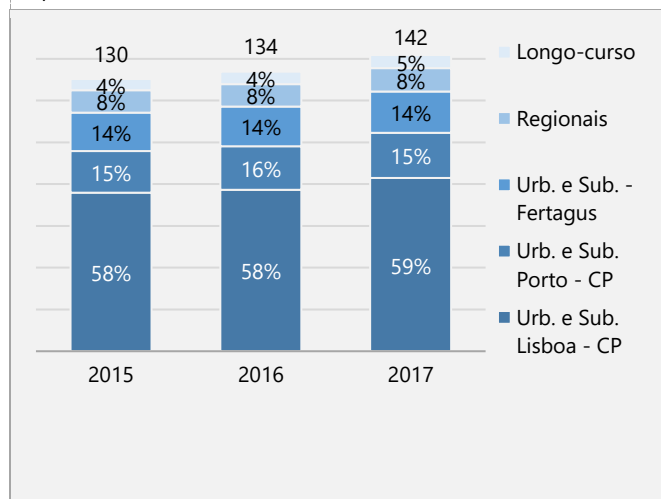
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

CRESCIMENTO DA PROCURA E DOS PREÇOS

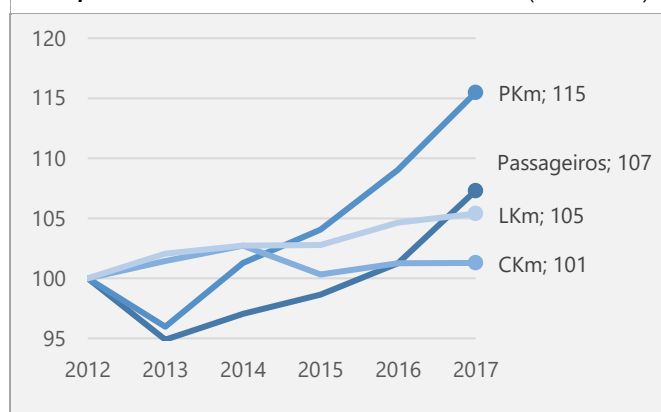
No transporte ferroviário de passageiros mantém-se a **tendência crescente** do número de passageiros e de passageiros quilómetro (PKm) transportados, situando-se os aumentos em 7% e 15%, respetivamente, entre 2012 e 2017. A taxa de ocupação global em 2017, incluindo os dois operadores, subiu para 28%, realçando-se os 61% dos serviços de longo-curso. Da comparação com outros países europeus sobressai a quota ainda reduzida do transporte ferroviário na distribuição modal (quota de 4,2% do total do transporte terrestre de passageiros, a que corresponde cerca de 12 viagens anuais por habitante) e o valor exíguo das indemnizações compensatórias recebidas pelos operadores de transporte (as compensações correspondem a 2% das receitas tarifárias dos serviços com OSP).

A **BTM** apresentou comportamentos díspares para os diversos serviços. Analisando a sua evolução entre 2012 e 2017, destaca-se o crescimento verificado na região de Lisboa, na ordem dos 10% na CP e 7% na Fertagus. Em sentido oposto, no segmento de longo curso a BTM mostrou uma tendência claramente decrescente, cerca de -7% face a 2012.

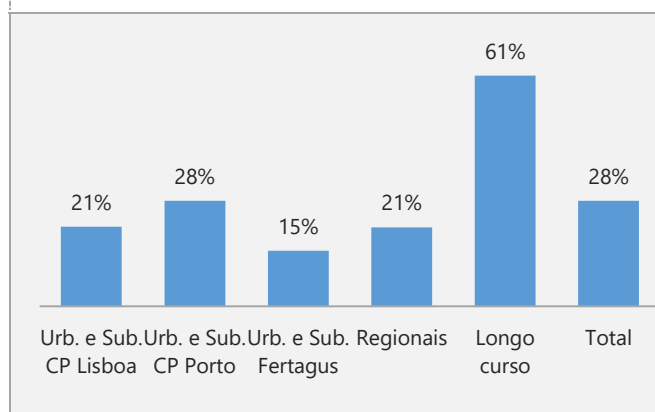
Evolução e caracterização da procura por tipo de serviço em termos de Passageiros (x10⁶) (Fonte: Operadores)



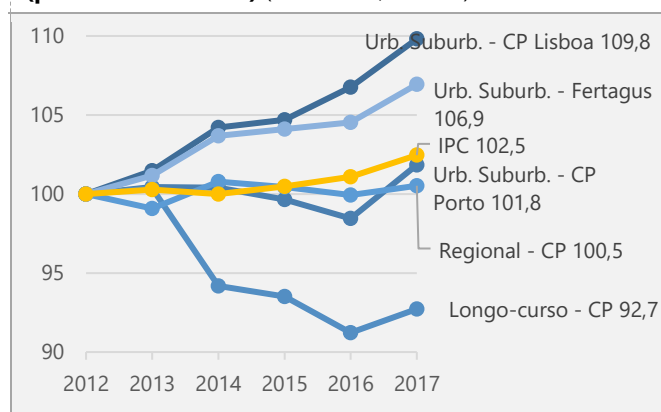
Evolução da oferta e procura: PKm, Passageiros, LKm e CKm, como índices relativos ao ano de 2012 (Fonte: AMT)



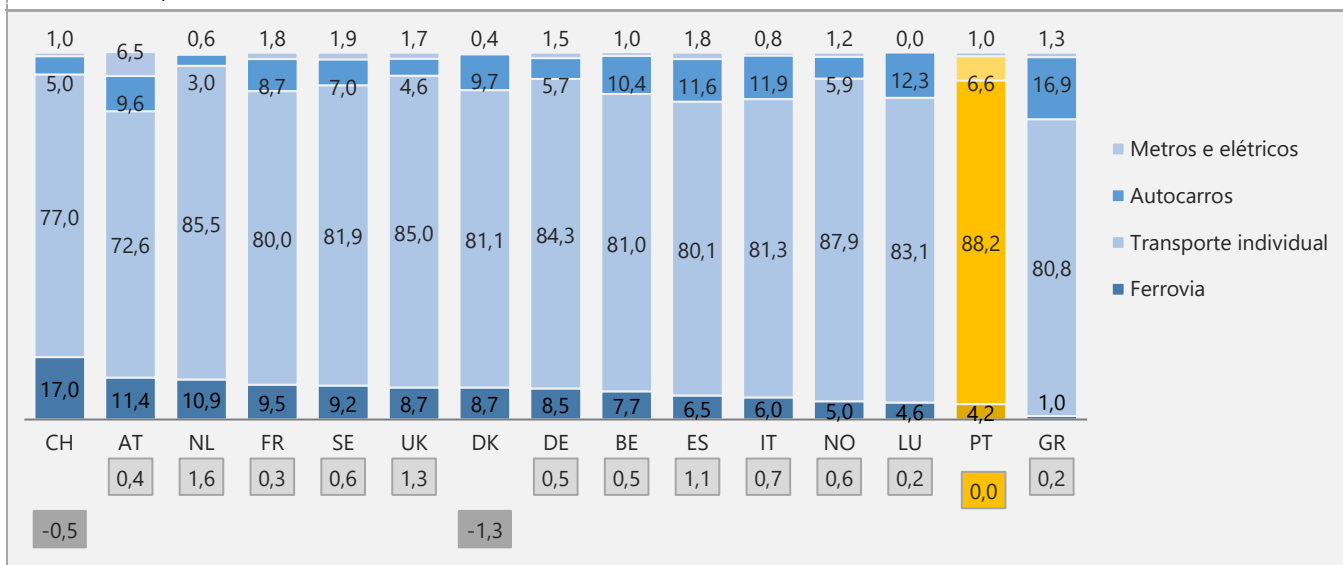
Taxa de ocupação por tipo de serviço, em 2017 (Fonte: Operadores)



Índice relativo à evolução da base tarifária média por operador de transporte de passageiros e por serviço (período 2012-2017) (Fonte: AMT; IPC: INE)



Distribuição modal do transporte terrestre de passageiros em 2016, em % de PKm, e a respetiva variação, em pontos percentuais, da quota do transporte ferroviário entre 2011 e 2016 (Fonte: *Statistical pocketbook, EU Transport in figures*, da Comissão Europeia)

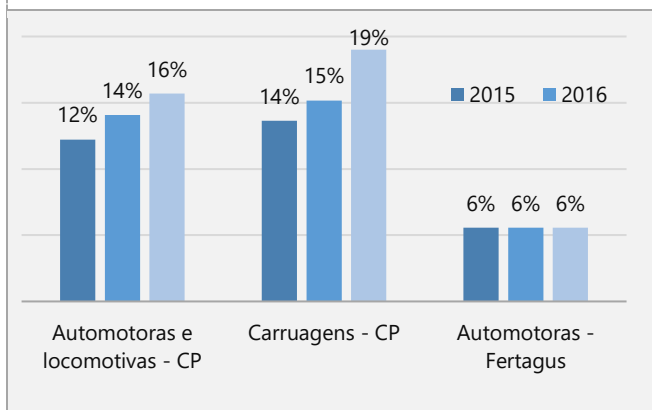


MATERIAL CIRCULANTE

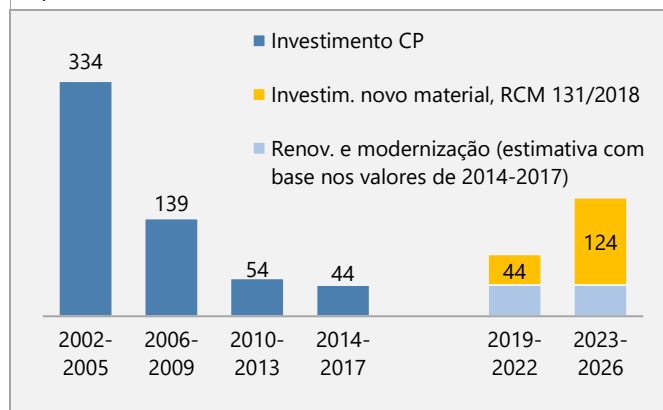
O material circulante ao serviço do transporte de passageiros manteve-se relativamente estável entre os anos 2015 e 2017. O material a diesel, utilizado apenas para o serviço regional, apresentou uma taxa de imobilização de 26%, bastante superior à do

material elétrico, 12% (considerando a CP e a Fertagus). A este propósito referir o aumento de 4 p.p. da taxa de imobilização global do material motor da CP no período 2015 a 2017.

Taxa de imobilização do material circulante (Fonte: Operadores)



Investimentos da CP em material circulante, realizados e aprovados, em milhões de euros (Fonte: PORDATA; Operadores; AMT)



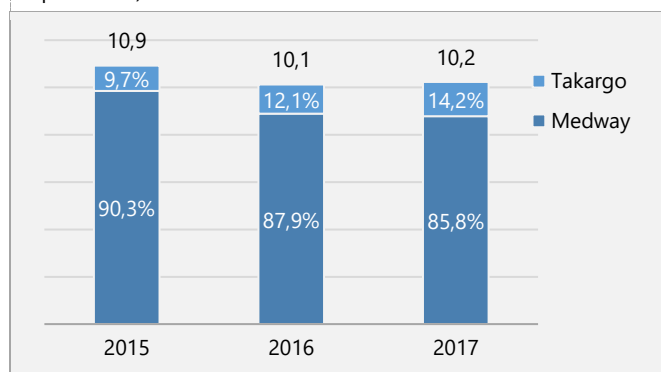
TRANSPORTE DE MERCADORIAS

IMPORTÂNCIA DA INTEROPERABILIDADE COM OS PORTOS MARÍTIMOS

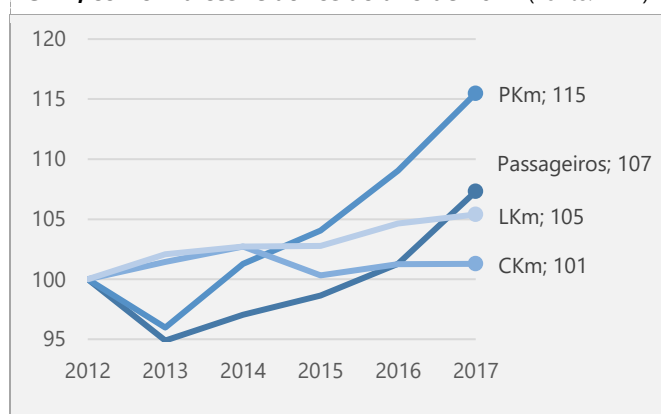
No **transporte de mercadorias** registou-se, entre 2015 e 2017, uma **ligeira redução da atividade** quer em termos de toneladas transportadas (-6%) quer em termos de CKm (-5%). No entanto, as TKm registaram um ligeiro aumento (3,6%), o que revela um aumento da procura para percursos mais longos. Não obstante o domínio do operador Medway (85-86% do transporte), verificou-se um ligeiro aumento da quota do operador Takargo.

Relativamente à **interoperabilidade com os portos marítimos**, a ferrovia é responsável por 9,2% das Ton e 20,5% dos TEU que entram e saem dos portos por via terrestre. Sobressaem em termos de toneladas transportadas os portos de Setúbal (18,9%) e Sines (15,3%), destacando-se em termos de TEU o porto de Sines (75,6%). Por outro lado, os portos contribuíram com 61% das toneladas e 80% dos TEU das mercadorias transportadas por ferrovia.

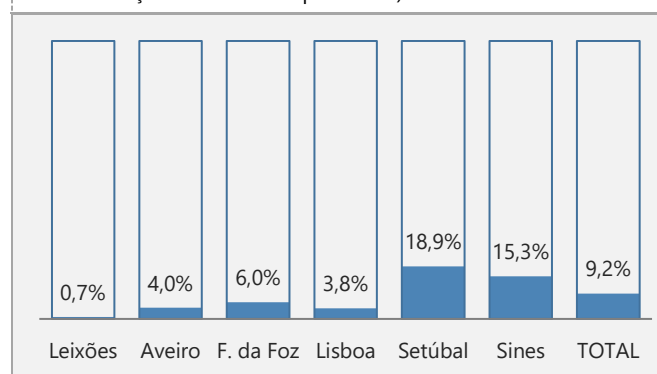
Evolução da procura, em Toneladas (x10⁶) (Fonte: Operadores)



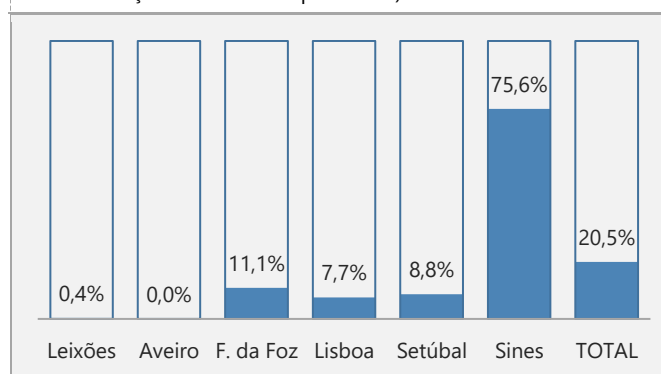
Evolução da oferta e procura: PKm, Passageiros, LKm e CKm, como índices relativos ao ano de 2012 (Fonte: AMT)



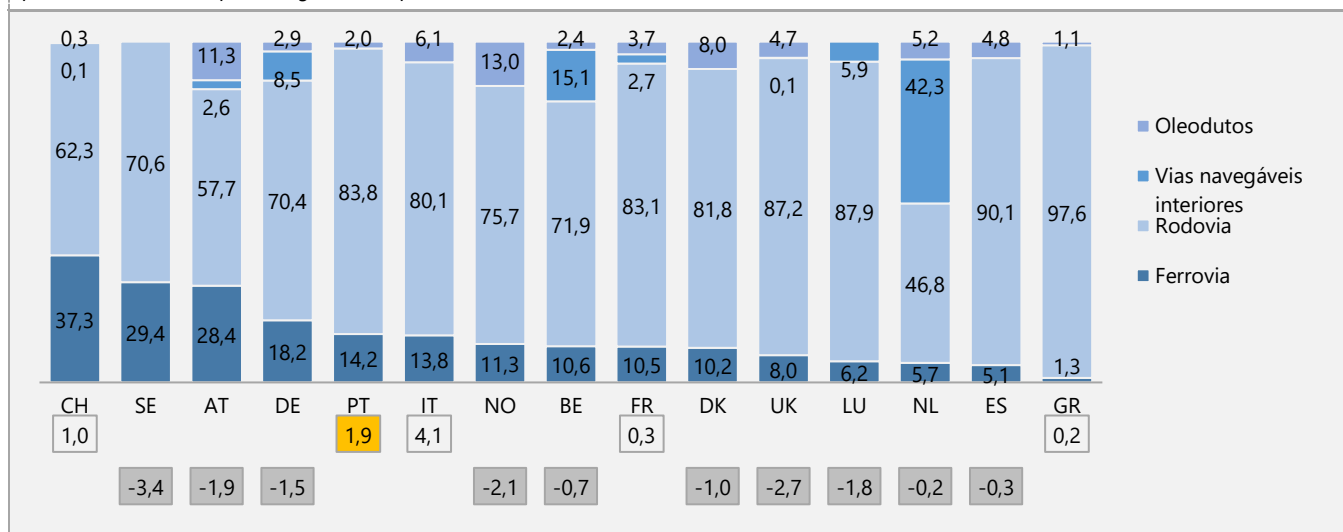
Quota do transporte ferroviário nas mercadorias (Ton) que entram e saem dos principais portos nacionais, em 2017, excluindo o transbordo entre embarcações (transshipment) (Fonte: Movimentação portuária – AMT; Movimentação ferroviária – operadores)



Quota do transporte ferroviário nos contentores (TEU) que entram e saem dos principais portos nacionais, em 2017, excluindo o transbordo entre embarcações (transshipment) (Fonte: Movimentação portuária – AMT; Movimentação ferroviária – operadores)



Distribuição modal do transporte de mercadorias em 2016, em % de TKm, excluindo o transporte marítimo, e a respetiva variação, em pontos percentuais, da quota do transporte ferroviário entre 2010 e 2016 (Fonte: *Statistical pocketbook, EU Transport in figures, European Commission*)



QUALIDADE DO SERVIÇO FERROVIÁRIO

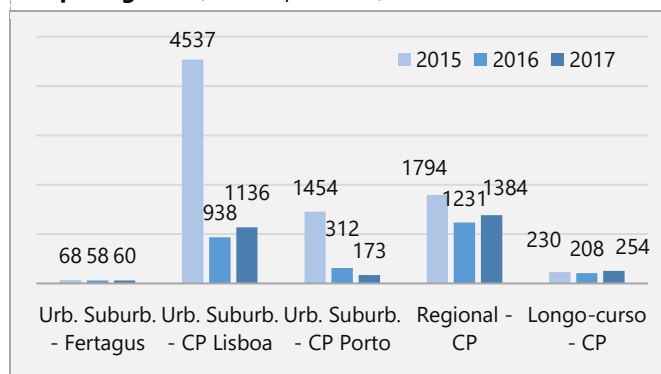
PONTUALIDADE, REGULARIDADE, SEGURANÇA E SATISFAÇÃO DO CLIENTE

Na qualidade do serviço prestado ao cliente, durante o período 2015-2017, destaca-se, por um lado, a evolução positiva do número de **comboios de passageiros suprimidos** (-60%) e, por outro, em sentido contrário, o aumento da percentagem de **comboios com atraso**, quer no transporte de passageiros, quer no transporte de mercadorias.

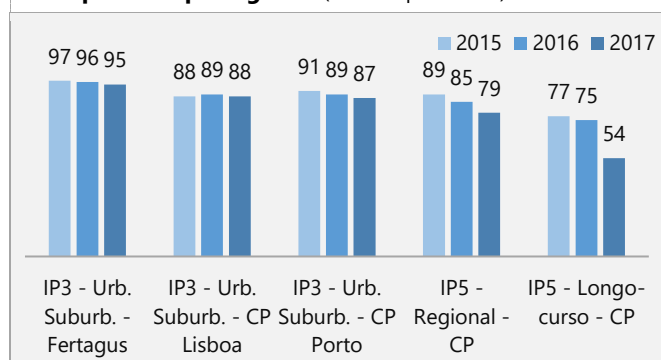
No que diz respeito às **reclamações** efetuadas, registou-se em 2017 um aumento de cerca de 20% relativamente ao ano anterior, para um total de 4.295 reclamações. Os serviços de longo-curso são os que apresentam um maior número de reclamações por passageiro, cerca de 10 vezes superior ao dos restantes serviços. Quando comparados com outros países da União Europeia os passageiros portugueses surgem com índices de satisfação superiores à média, sendo a acessibilidade dos passageiros com mobilidade reduzida nas estações aquela que apresenta resultados menos satisfatórios.

No âmbito das suas atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores do ecossistema, designadamente o de uma qualidade adequada dos serviços prestados, o relatório apresenta uma tabela com a **síntese dos**

Comboios suprimidos por tipo de serviço de transporte de passageiros (Fonte: Operadores)



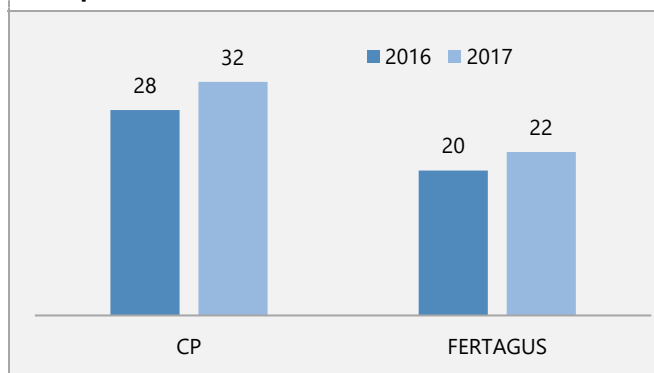
Índices de pontualidade de 3 e 5 min, em %, no transporte de passageiros (Fonte: operadores)



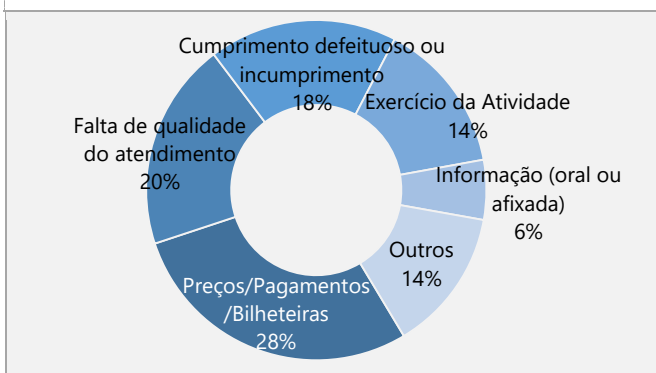
principais Direitos dos Passageiros ferroviários estabelecidos na legislação europeia e nacional, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e o Decreto-Lei n.º 58/2008, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018.

Em **matéria de segurança** realça-se o decréscimo, em 2017 face a 2016, do número de acidentes significativos (-24%) e do número de precursores de acidente (-8,5%).

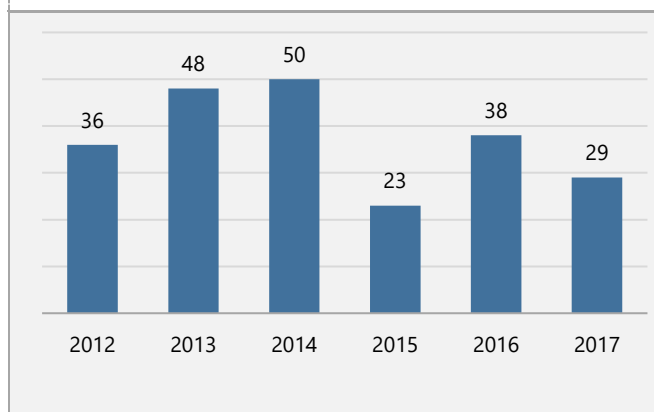
Número de reclamações por milhão de passageiros transportados (Fonte: AMT)



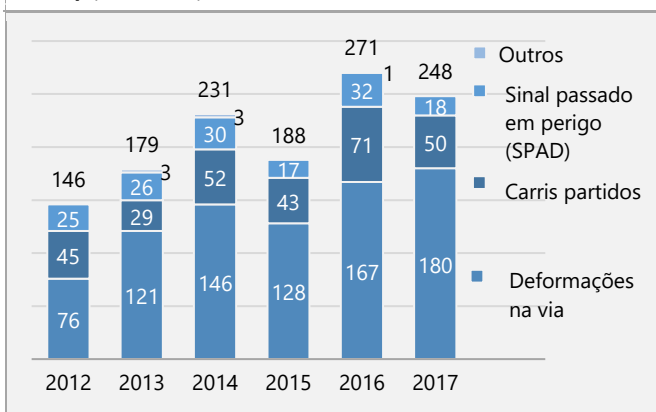
Distribuição das reclamações pelos motivos principais (2017) (Fonte: AMT)



Acidentes significativos (2012-2017) (Fonte: IMT)



Evolução do número de precursores de acidente (2012-2017) (Fonte: IMT)



DIGITALIZAÇÃO

A digitalização, como fator incontornável na prestação de serviços de transporte modernos e de qualidade, é abordada no relatório, com especial ênfase nos **serviços oferecidos aos passageiros**. Assim, em termos de serviços atualmente disponibilizados aos clientes por via digital, evidencia-se a prestação de informação relativa a percursos, horários, preços e direitos e obrigações dos passageiros, bem como ferramentas para efetuar simulação de viagens, apresentar reclamações e até validar o título da viagem (esta última, disponível apenas na Fertagus).

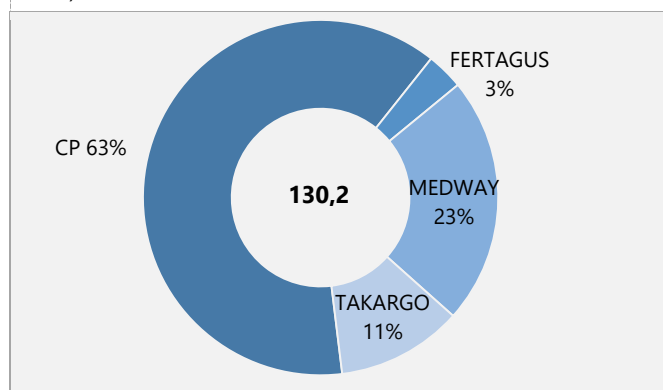
Por outro lado, é expetável o desenvolvimento de novos serviços, tais como a venda de bilhetes para o transporte urbano e suburbano, a disponibilização de informação em tempo real e a possibilidade de avaliação dos serviços prestados. No domínio da digitalização estão também previstos desafios relevantes para a infraestrutura, dos quais se destaca a implementação do Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS).

DESCARBONIZAÇÃO

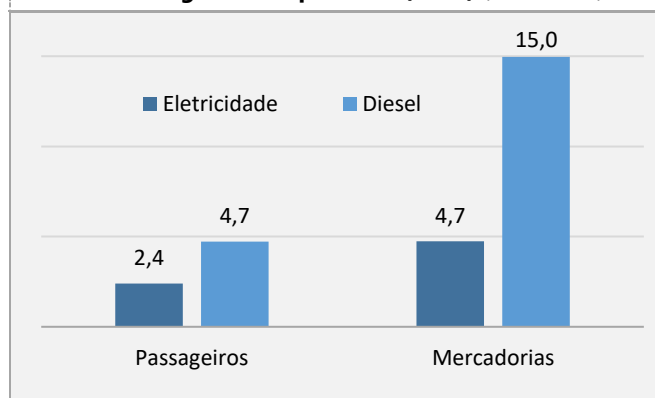
CONTRIBUTO POSITIVO DA FERROVIA

A descarbonização da Economia está na agenda mediática e da política pública, para a qual o contributo do transporte ferroviário é bastante relevante. Assim, em termos de emissões de gases com efeito de estufa (GEEs), constata-se que os comboios diesel registam emissões por CKm bastante superiores às dos comboios elétricos (situando-se a diferença acima de 98% no transporte de passageiros e 216% no de mercadorias), sendo a Takargo o operador com o maior impacto relativo em termos de emissões (11% das emissões para 3% dos CKm). Adicionalmente, de acordo com a metodologia AMT, para o transporte de mercadorias, o modo rodoviário tem um impacto bastante superior, apresentando emissões por TKm 11 vezes superiores ao transporte ferroviário elétrico e 3,3 vezes superior ao transporte ferroviário a diesel.

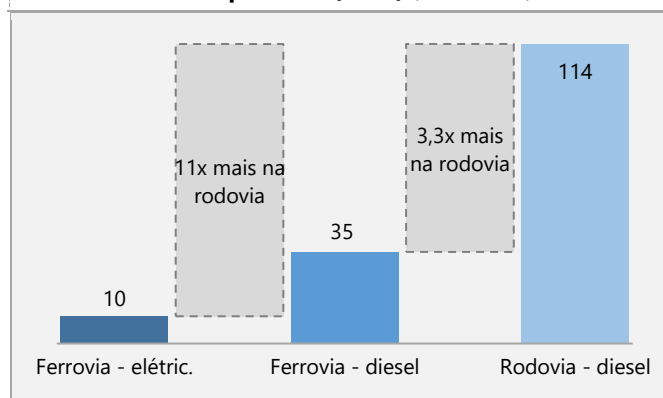
Emissões totais de CO₂e do transporte ferroviário, em 10³ Ton, e percentagem de cada operador (2017) (Fonte: AMT)



Emissões de kg de CO₂e por CKm (2017) (Fonte: AMT)



Emissões de CO₂e por TKm (2017) (Fonte: AMT)

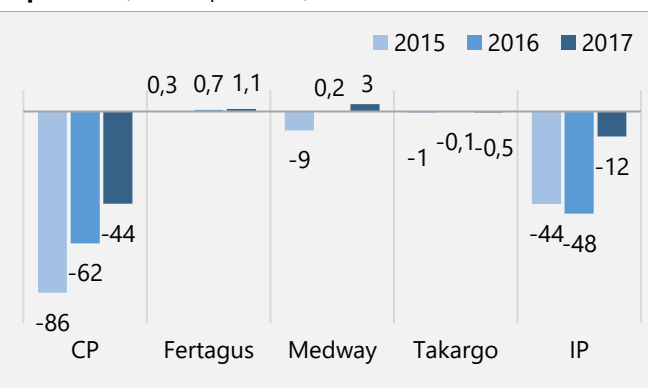


RESULTADOS ECONÓMICO-FINANCEIROS

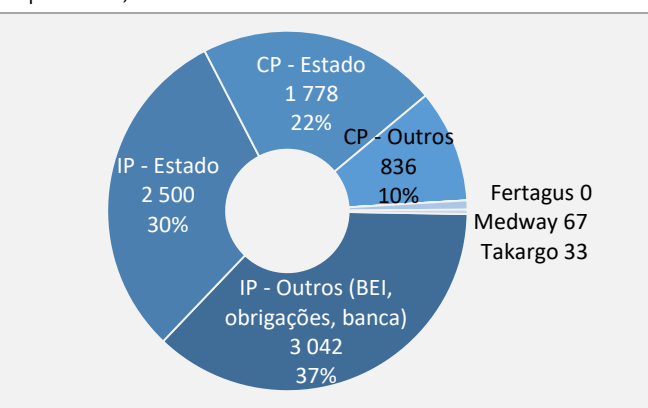
Da análise económico-financeira ao ecossistema realça-se a **melhoria dos resultados operacionais** no valor de 58 milhões, de 2016 para 2017, sustentados, em grande medida, pelo aumento das indemnizações compensatórias pagas à IP (acréscimo de 28 milhões de euros) e pelo aumento das receitas tarifárias do transporte de passageiros (acréscimo de 21 milhões de euros).

A **dívida financeira** remunerada do ecossistema (gestor de infraestrutura e operadores) ascendeu, no final de 2017, a 8.257 milhões de euros, o que representa uma **diminuição** de 487 milhões relativamente ao ano anterior. O Estado mantém-se como o maior financiador (52% do total da dívida). A maior redução resulta da conversão de financiamentos obtidos pela CP em capital, no valor de 375 milhões de euros. Entre 2012 e 2017, o Estado transferiu 6,5 mil milhões de euros para a CP e para a IP, o que permitiu a amortização de 4,2 mil milhões de euros de financiamentos bancários e obrigacionistas, a realização de investimentos na ordem dos 350 milhões de euros e fazer face às necessidades geradas pelos resultados negativos.

Resultado operacional, em milhões de euros, por operador (Fonte: Operadores)



Dívida remunerada total (milhões de euros) (Fonte: Operadores)



ART.º 59.º DEC.-LEI 217/2015

Refira-se, ainda, a inclusão de um capítulo relativo à execução do Decreto-Lei n.º 217/2015 em cumprimento do estabelecido no artigo 59.º daquele diploma que estabelece a publicação de um relatório anual pela AMT sobre a execução do mesmo. Neste contexto, são detalhadas as atividades e os factos mais relevantes ocorridos nos anos de 2015 a 2017, dos quais se destacam: a assinatura do Contrato-Programa entre o Estado e a IP, a consulta realizada

pela AMT aos utilizadores dos serviços ferroviários, as decisões relativas aos recursos interpostos no âmbito dos diretórios de rede, bem como as diversas pronúncias, pareceres e informações publicadas por esta entidade relativas ao ecossistema ferroviário.

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
Observatório do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes