

Primeiro Relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes acaba de publicitar o primeiro relatório sobre o “Ecosistema Ferroviário Português”, referente ao período 2012-2016. O presente relatório, que se pretende com periodicidade anual, tem como objetivo dar uma visão holística deste ecossistema, de acordo com as competências que lhe estão atribuídas.

No âmbito das atribuições de regulador económico independente do setor ferroviário e tendo por base a informação recolhida junto do gestor nacional de infraestrutura ferroviária e dos operadores de transporte ferroviário, a AMT elaborou o primeiro relatório sobre o “Ecosistema Ferroviário Português”, referente ao período 2012-2016.

A publicação deste relatório, que se pretende que tenha uma periodicidade anual, visa dar resposta, por um lado, à necessidade da AMT aprofundar o conhecimento sobre o ecossistema ferroviário tendo em vista um melhor desempenho das suas funções de regulador económico independente, e, por outro, atender às recomendações da legislação nacional e europeia em matéria de recolha de dados para efeitos estatísticos e de observação do mercado.

Para a elaboração do relatório, procurou-se ter em atenção os interesses dos vários intervenientes neste ecossistema: (i) Investidores, (ii) Recursos Humanos, incluindo os Profissionais / Utilizadores / Consumidores e/ou Cidadãos, e (iii) Contribuintes. Procurou-se, igualmente, a comparação da realidade nacional com a de outros países europeus, sempre que possível, utilizando a informação disponibilizada pelo IRG-Rail, no âmbito do seu relatório de monitorização do mercado ferroviário europeu, referente ao ano de 2016 e que foi publicado em abril de 2018.

Sobre o relatório “Ecosistema Ferroviário Português”, ora publicado, é de relevar o seguinte:

1. Assistiu-se, durante o período analisado, a um conjunto de alterações relevantes ao nível dos intervenientes no ecossistema ferroviário, das quais se destacam (i) a criação da AMT com a função de Regulação Económica independente dando cumprimento à legislação europeia e nacional; (ii) a fusão das empresas públicas responsáveis pela gestão da Rede Ferroviária Nacional e da Rede Rodoviária Nacional; e (iii) a privatização da totalidade do transporte ferroviário de mercadorias.
2. A rede ferroviária nacional é eletrificada na maioria da sua extensão (65%), não tendo sofrido alterações relevantes durante o período considerado. Portugal apresenta-se como um dos países da Europa com menor densidade da rede ferroviária e com uma intensidade de utilização abaixo da média europeia. Durante este período verificou-se um aumento substancial dos precursores de acidentes relacionados com a infraestrutura o que obriga à imposição de medidas de mitigação, designadamente, limitações de velocidade.
3. Relativamente ao transporte ferroviário de passageiros destacam-se o aumento do número de passageiros nos serviços de longo curso (+26% de passageiros

em 2016 face a 2012) e a manutenção da procura do transporte urbano e suburbano.

4. No transporte de mercadorias verificou-se um aumento em termos de toneladas transportadas (+9% de toneladas) assente, sobretudo, no transporte de mercadorias contentorizadas e de produtos siderúrgicos.
5. A distribuição modal do transporte terrestre manteve-se estável ao longo do período em análise, tanto no transporte de passageiros, em que o modo ferroviário representou 39% em 2016 (em termos de passageiros quilómetro), como no de mercadorias (17% das mercadorias transportadas em território nacional em termos de toneladas quilómetro). A distância média percorrida por passageiros e mercadorias é substancialmente superior no transporte ferroviário, comparativamente com os outros modos de transporte terrestre.
6. Da análise financeira integrada das principais empresas intervenientes no ecossistema destacam-se, no período em análise, (i) os resultados líquidos negativos acumulados de 1,6 mil milhões de euros, fortemente penalizados pelos resultados (operacionais e encargos financeiros) das empresas do setor empresarial do Estado; e (ii) o aumento do peso do Estado no financiamento do setor, tendo os fluxos financeiros públicos para estas empresas ascendido a 6 mil milhões de euros durante este período, maioritariamente para a CP e para a IP. Este valor foi substancialmente superior aos 3 mil milhões transferidos no período de 2002 a 2011, refletindo uma mudança de paradigma no financiamento destas empresas, a partir de 2011, que se traduziu no aumento do financiamento direto do Estado em substituição de financiamento bancário e obrigacionista.
7. Por fim, verifica-se no período em análise uma redução acentuada do investimento em infraestruturas quando comparado com os períodos imediatamente anteriores (2002-2011). No período em análise o investimento em infraestruturas de longa duração foi de 0,2 mil milhões de euros que compara com 2,1 mil milhões no período de 2002 a 2006 e 1,4 mil milhões em 2007-2011.

Adicionalmente, neste relatório é apresentado um conjunto de informação relevante designadamente no que se refere: aos meios humanos e ao material circulante afetos ao ecossistema; às externalidades negativas mais relevantes geradas pelo setor (as relacionadas com a segurança e com as emissões de gases com efeito de estufa); à evolução das receitas unitárias do gestor de infraestrutura e dos operadores de transporte; e uma caracterização da oferta de infraestrutura e de serviços de transporte de passageiros.

O relatório inclui ainda uma aproximação à visão que os clientes e utilizadores da rede têm dos serviços ferroviários e à sua satisfação com os mesmos, tendo por base as principais conclusões obtidas em dois outros relatórios elaborados pela AMT, relativos a 2016: o *Relatório sobre Reclamações no Mercado da Mobilidade e dos Transportes* e a *Consulta aos Utilizadores de Serviços Ferroviários*.

24 de abril de 2018

Consulte:

[Relatório do Ecossistema Ferroviário 2012-2016](#)