

TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS



TRANSPORTES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMO E
FLUVIAL E PORTOS
COMERCIAIS



ECOSSISTEMA FERROVIÁRIO PORTUGUÊS

2019

Junho 2021



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES



ECOSSISTEMA FERROVIÁRIO PORTUGUÊS, 2019 • AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes | Rua de Santa Apolónia, n.º 53 | 1100-468 Lisboa • www.amt-autoridade.pt • Observatório do Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes | Junho de 2021

Índice

1. Sumário executivo	5
2. Introdução	8
2.1. Funções da AMT e a sua principal atividade regulatória	10
2.2. Caracterização dos operadores do ecossistema	13
3. Teste de Equilíbrio Económico (TEE)	17
4. PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária	21
5. Atividade de gestão das infraestruturas	25
5.1. Caracterização geral da rede	25
5.2. Utilização da rede ferroviária	28
5.3. Estado da infraestrutura	30
5.4. Tarifação da infraestrutura	31
5.5. Investimentos na infraestrutura ferroviária	34
5.6. Recursos humanos do gestor da infraestrutura	37
5.7. <i>Benchmarking</i> das infraestruturas	38
6. Serviço de transporte de passageiros.....	40
6.1. Cobertura geográfica	40
6.2. Oferta e procura do transporte ferroviário de passageiros	42
6.3. Base Tarifária Média	45
6.5. Material circulante	47
6.6. Recursos humanos do transporte de passageiros	50
6.7. <i>Benchmarking</i> do serviço de transporte de passageiros	51
7. Serviço de transporte de mercadorias.....	54
7.1. Oferta e procura do transporte ferroviário de mercadorias	54
7.2. Distribuição por grupos de mercadorias	56
7.3. Intermodalidade com os portos marítimos	57
7.4. Recursos humanos do transporte de mercadorias	59
7.6. <i>Benchmarking</i> do serviço de transporte de mercadorias	60
8. Segurança da operação ferroviária.....	62
9. Qualidade do Serviço	64
9.1. Pontualidade e regularidade	64
9.2. Reclamações dos passageiros	65
9.3. Consulta nacional aos utilizadores dos serviços ferroviários, 2019	67
10. Resultados económico-financeiros.....	75
10.1. Resultados	75
10.2. Financiamento do Ecossistema e fluxos financeiros do Estado	78
11. Execução das regras do Espaço Ferroviário Europeu Único	79
11.1. Impacto do diploma no desenvolvimento do ecossistema ferroviário	79
11.2. Licenças emitidas	83
11.3. Ações de fiscalização	83
11.4. Regulamentos de Execução aprovados ou alterados	84
11.5. Recomendações, decisões e instruções emitidas pela AMT	85
Anexo I – Principal legislação do Setor	87

Siglas e abreviaturas

Unidades de medida

CKm	Comboios-quilómetro
Hab	Habitantes
Km	Quilómetros
LKm	Lugares-quilómetro
PKm	Passageiros-quilómetro
TEU	Unidade Equivalente a Vinte Pés
TKm	Toneladas quilómetro

Instituições e empresas

AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMP	Área Metropolitana do Porto
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
CP	Comboios de Portugal, E.P.E.
INE	Instituto Nacional de Estatística
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
IP	Infraestruturas de Portugal, S.A.
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
RJSPTP	Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte
UE	União Europeia

Outras siglas e abreviaturas

BTM	Base Tarifária Média
EPE	Entidade Pública Empresarial
ILD	Infraestruturas de Longa Duração
MobIES	Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável
NST 2007	Nomenclatura uniforme para as Estatísticas dos Transportes – 2007
OSP	Obrigações de Serviço Público
PNI 2030	Programa Nacional de Investimentos 2030
RFN	Rede Ferroviária Nacional
SEE	Setor Empresarial do Estado
TEE	Teste do Equilíbrio Económico
TUI	Taxa de Utilização da Infraestrutura

Siglas de países

DE	Alemanha
AT	Áustria
BE	Bélgica
DK	Dinamarca
ES	Espanha
FR	França
GR	Grécia
NL	Países Baixos
IT	Itália
LU	Luxemburgo
NO	Noruega
PT	Portugal
UK	Reino Unido
SE	Suécia
CH	Suíça

1. Sumário executivo

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) é o regulador económico independente de âmbito nacional para os setores dos transportes rodoviários, ferroviários, fluviais e marítimos, englobando as atividades de prestação dos serviços de transporte e de gestão das respetivas infraestruturas. O âmbito de atuação da AMT encontra-se definido pela Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e densificado nos respetivos Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

Com este relatório a AMT pretende disponibilizar conhecimento relevante para os agentes económicos e outros intervenientes que integram e interagem no ecossistema ferroviário. Na sua elaboração, a AMT utilizou, maioritariamente, informação que recolheu diretamente do gestor de infraestrutura e das empresas de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

Em linha com o compromisso assumido no último relatório do - Ecossistema Ferroviário Português – 2018 - publicado pela AMT no site em maio de 2020, vem neste relatório o compromisso de se concretizar, por um lado, uma análise ao **impacto do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART)** no transporte ferroviário de passageiros e, por outro lado, a apresentação do Regulamento da AMT n.º 910/2019, de 28 de novembro, que estabelece o procedimento e os critérios subjacentes à realização do **Teste Equilíbrio Económico (TEE)** em Portugal, relativo à autorização do acesso à RFN por parte de novos operadores de transporte de passageiros, no âmbito da liberalização plena do transporte ferroviário de passageiros e a consequente abertura à concorrência do mercado doméstico de passageiros impostas pelo 4º Pacote Ferroviário.

Adicionalmente, à semelhança dos relatórios anteriores, atualiza-se informação quantitativa e qualitativa referente à caracterização da Rede Ferroviária Nacional (RFN), à atividade de gestão da infraestrutura e às atividades de transporte de passageiros e de mercadorias, fazendo-se o balanço à situação económico-financeira do setor.

Apresentam-se, sinteticamente, alguns dos principais conteúdos e conclusões do relatório:

- a) No capítulo inicial do relatório é atualizada a caracterização do gestor da infraestrutura (IP) e das suas principais atribuições, as empresas de transporte ferroviário de passageiros (CP e Fertagus) e de mercadorias (Medway e Takargo), bem como, outras empresas com atividades relevantes para o ecossistema, incluindo, a manutenção, a formação e gestão de sistemas de bilhética;
- b) Ainda nesse capítulo são identificadas as principais etapas para que um novo operador possa aceder à RFN e à atividade de transporte ferroviário em Portugal, designadamente em termos de prazos e normas legislativas aplicáveis. Apresenta-se, igualmente, o fluxograma relativo ao procedimento do Teste do Equilíbrio Económico (TEE) realizado pela AMT;
- c) Em abril e maio de 2019 foi implementado o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), destacando-se a entrada em vigor de novos tarifários para os passes intermodais na AML e na AMP. O impacto, em termos de transporte ferroviário, foi especialmente sentido na AML, com aumentos de 22% no número de passageiros e de 28% nos PKm, no período entre abril e dezembro, relativamente ao mesmo período em 2018. A receita tarifária média por PKm, uma aproximação ao preço dos transportes, desceu cerca de 23%, no mesmo período. Na região do Porto o impacto foi menor, não obstante o aumento de 8% no número de passageiros;

- d) Relativamente à RFN constatou-se, em 2019, uma ligeira diminuição da sua extensão e um aumento da percentagem eletrificada. Tratava-se então de uma rede com 2 526km, eletrificada em 67% da sua extensão, utilizada maioritariamente para o transporte de passageiros e disposta 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 registam uma menor intensidade de utilização (39 CKm/Km/dia);
- e) Em termos de investimentos na infraestrutura ferroviária, constata-se uma tendência crescente nos últimos anos e, considerando os planos apresentados, tudo indica estarmos no início de um ciclo robusto de investimento. Assim, estão previstos 1,9 mil milhões de euros entre 2019 e 2024 no âmbito do Plano de Investimentos Ferrovia 2020. A nova versão do Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), apresentada em outubro de 2020, prevê investimentos na ferrovia no valor de 10,5 mil milhões de euros;
- f) O transporte ferroviário de passageiros acentuou a tendência crescente do número de passageiros transportados, passando de uma taxa de média de crescimento anual de 5%, entre 2013 e 2018, para 15% em 2019. A oferta manteve-se estável durante este período resultando num aumento da taxa de ocupação global de 24%, em 2013, para 32%, em 2019. Os serviços de longo-curso cresceram neste período 15 p.p. para 64%. Relativamente à comparação com outros países europeus sobressaem o nível relativamente elevado do indicador PKm/CKm (número médio de passageiros por km), ao mesmo nível de Itália e apenas atrás da França, e um valor abaixo da média da receita tarifária média por PKm;
- g) No transporte de mercadorias registou-se, entre 2017 e 2019, uma redução da atividade quer em termos de toneladas transportadas (-11%), quer em termos de TKm (-4%) e de CKm (-6%). O indicador TKm/CKm, que representa uma aproximação ao número médio de toneladas transportadas por comboio, registou um ligeiro aumento (1%), consolidando o crescimento que se vinha verificando, pelo menos, desde 2012 (+18%). A Medway continua a ser o operador dominante (83-86% do transporte) com uma presença muito forte no transporte nacional (95% do mercado, em termos de TKm). Já no tráfego internacional, os dois operadores apresentam quotas semelhantes (≈50% dos TKm). Relativamente à intermodalidade com os portos marítimos, a ferrovia é responsável por 8% das toneladas e 19% dos TEU que entram e saem dos portos por via terrestre. Sobressaem em termos de toneladas transportadas os portos de Sines e Setúbal (14% cada um), destacando-se em termos de TEU o porto de Sines (62%). Os portos contribuem com cerca de 62% das toneladas transportadas por ferrovia;
- h) Em matéria de segurança, o ano de 2019 caracterizou-se por um agravamento das estatísticas de acidentes significativos face a 2018, quer em número absoluto (+38%, de 37 para 51) quer em número de acidentes por CKm (+37%, de 1,01 para 1,39). Com efeito, estes números foram superiores à média do período 2012-2018 (37,1 acidentes e 1,02 acidentes/CKm anuais). Por outro lado, os precursores de acidente (acontecimentos que podem conduzir a uma situação de acidente) diminuíram 26%, acentuando a tendência que se vinha verificando desde 2016;
- i) Na qualidade do serviço prestado ao cliente, durante o período 2017-2019, destaca-se, por um lado, a evolução positiva da regularidade e pontualidade nos serviços de longo curso e regionais e, por outro, em sentido contrário, o aumento da percentagem de comboios com atraso e comboios suprimidos nos

serviços urbanos e suburbanos, com maior relevo nos serviços da CP em Lisboa. Pelo meio fica um ano de 2018 marcado pela ocorrência de greves, na CP e na IP, pela indisponibilidade do material circulante da CP (sobretudo nas Linhas do Oeste, Alentejo e Algarve) e por constrangimentos causados por acidentes significativos, e que contribuíram, nesse ano, para uma degradação da qualidade do serviço ferroviário;

- j) Relativamente às reclamações, apesar de 2019 ter tido menos perturbações na oferta de comboios, conforme referido no parágrafo anterior, o número de reclamações registou uma ligeira subida (1%) relativamente ao ano anterior, para um total de 5244 reclamações. Poderá ajudar a explicar esta variação o aumento considerável da procura e a adesão dos operadores ao Livro de Reclamações Eletrónico (LRE), a partir de 1 de julho. Salienta-se o aumento de 92% no número de reclamações relativas à Fertagus e em sentido oposto a redução de 8% nas reclamações relativas à CP. Os principais motivos de reclamação estiveram relacionados com (i) preços, pagamentos e bilheteiras (28%), (ii) o incumprimento de horários (13%) e o (iii) cancelamentos de serviços (10%);
- k) Ainda no que diz respeito à qualidade de serviço, o relatório apresenta uma súmula dos resultados da segunda consulta nacional aos utilizadores dos serviços ferroviários que a AMT promoveu, no último trimestre de 2019, e cujos resultados e a respetiva análise foram documentados em 3 relatórios temáticos, relativos aos segmentos (i) infraestrutura e instalações de serviços, (ii) serviços de passageiros e (iii) serviços de mercadorias;
- l) Da análise económico-financeira ao ecossistema ferroviário realça-se a melhoria dos resultados operacionais no valor de 39 milhões de euros, de 2018 para 2019, sustentados, em grande medida, pelo pagamento de indemnizações compensatórias à CP (40 milhões de euros) e pelo aumento das receitas tarifárias do transporte de passageiros (acréscimo de 17 milhões de euros).
- m) As receitas unitárias do transporte de passageiros registaram, globalmente, uma redução expressiva entre 2018 e 2019, em particular, os serviços urbanos e suburbanos de Lisboa, resultado da introdução do PART, conforme já referido, quebrando a tendência de crescimento acima da inflação que se vinha verificando. A BTM desceu 4%, e a receita tarifária média por PKm, que não inclui as compensações tarifárias, desceu 7%. A exceção foram os serviços de longo curso (+3% da BTM) e os urbanos e suburbanos do Porto (+6% da BTM);
- n) A dívida financeira remunerada do ecossistema (gestor da infraestrutura e operadores) ascendia, no final de 2019, a 4 687 milhões de euros, o que representa uma diminuição de 1 255 milhões de euros relativamente ao ano anterior e 3 570 milhões de euros relativamente a 2017. O Estado reduziu a sua fatia da dívida para 36% (52% em 2017). Entre 2012 e 2019, o Estado transferiu 8,3 mil milhões de euros para a CP e para a IP, o que permitiu a amortização de 5,1 mil milhões de euros de financiamentos bancários e obrigacionistas, a realização de investimentos na ordem dos 0,7 mil milhões de euros e fazer face às necessidades geradas pelos resultados negativos.
- o) Por fim, refira-se a inclusão de um capítulo relativo à execução do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, em cumprimento do disposto no artigo 59.º daquele diploma que estabelece a publicação de um relatório anual pela AMT sobre a execução do mesmo.

2. Introdução

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) – no âmbito da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e nos termos dos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio (ambos os diplomas na sua redação atual) – é um regulador económico independente que tem por missão "*definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de transportes e de infraestruturas terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável*".

É neste enquadramento legal, que compete à AMT desenvolver as atividades de monitorização e acompanhamento dos mercados do Ecosistema da Mobilidade e Transportes, para o que lhe foram conferidos poderes de recolha de informação junto de todas as entidades destinatárias da sua atividade. Como produto dessa atividade, e com o propósito de contribuir para um conhecimento abrangente e cada vez mais aprofundado sobre os setores regulados, a AMT tem vindo a publicar no seu site vários estudos de âmbito setorial.

Conforme referido, o âmbito regulatório da AMT abrange o Ecosistema Ferroviário Nacional e outros Sistemas de Transporte Guiado, constituído (i) pela ferrovia pesada, (ii) pelos sistemas de metro (pesado e ligeiro), (iii) pelos sistemas de elétricos urbanos e minicomboios e (iv) pelos "sistemas de transporte por cabo" (e.g., funiculares, teleféricos (telecabines, telecadeiras e teleskis), em todos os casos englobando as atividades transporte, de passageiros ou de mercadorias, bem como a gestão das respetivas infraestruturas.

Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro¹ – que transpôs para o Direito nacional as diretivas europeias que visam a implementação de um espaço ferroviário europeu único² – amplia e densifica o leque de funções da AMT enquanto regulador económico do setor ferroviário nacional, concedendo-lhe o poder de obter junto das entidades reguladas os dados que esta tiver por necessários "para efeitos estatísticos e de observação do mercado". O referido diploma determina ainda, no seu artigo 59.º, que a AMT deve publicar um relatório anual contendo informações específicas acerca da execução das disposições do diploma – essa informação é apresentada de forma estruturada no capítulo 11.

Vindo no seguimento das edições anteriores³, o presente relatório sobre o *Ecosistema Ferroviário Português, 2019*, surge do compromisso da AMT em apresentar anualmente uma visão holística da ferrovia nacional, baseada numa análise abrangente, rigorosa e comparativa dos mercados e *stakeholders* do setor. Em conformidade com o que foi definido no último relatório ferroviário⁴, no presente relatório são analisados os impactos do **Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART)** em termos de passageiros e passageiros-quilómetro no transporte ferroviário de passageiros (capítulo 4) e na Base Tarifária Média (capítulo 6.3).

¹ Alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.

² Nomeadamente, a Diretiva 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro, alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro.

³ Nomeadamente, (i) o Relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português, 2012-2016 (Abril de 2018), e (ii) o Relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português, 2017 (Fevereiro de 2019) e (iii) a Síntese relativa ao Ecosistema Ferroviário Português, 2018 (maio de 2020).

⁴ Síntese relativa ao Ecosistema Ferroviário Português, 2018 (maio de 2020).

Destaca-se, igualmente, neste relatório, a ilustração do **Regulamento da AMT n.º 910/2019**, de 28 de novembro, que estabelece os procedimentos e os critérios subjacentes à realização do Teste do Equilíbrio Económico, um instrumento de apoio à decisão – que compete à AMT, enquanto entidade reguladora para o setor – relativa à **autorização do acesso à RFN por parte de novos operadores** de transporte de passageiros. Realça-se ainda a informação relativa à qualidade do serviço prestado, e aos resultados da consulta realizada pela AMT junto dos utilizadores das infraestruturas e serviços ferroviários.

Adicionalmente, e à semelhança de anos anteriores, atualiza-se informação quantitativa e qualitativa referente à caracterização da Rede Ferroviária Nacional (RFN), à atividade de gestão da infraestrutura e às atividades de transporte de passageiros e de mercadorias, fazendo-se o apuramento dos resultados financeiros do ecossistema ferroviário para o ano de 2019.

Por fim, são apresentadas análises de *benchmarking* com outros países europeus relativamente a um conjunto alargado de indicadores relacionados com a infraestrutura ferroviária e com o transporte de passageiros e mercadorias. De referir, a este propósito, que no âmbito da cooperação internacional com os seus congéneres internacionais, a AMT assumiu durante 2019 a presidência do IRG-Rail (*Independent Regulators' Group - Rail*), que é um grupo composto pelas autoridades reguladoras do mercado ferroviário de 30 países europeus, depois de ter assumido a vice-presidência em 2018. O IRG-Rail tem como principal objetivo facilitar a criação de um mercado único ferroviário na Europa assente nos vetores da competitividade, eficiência e sustentabilidade. Este organismo permite a cooperação e a partilha de conhecimento e de boas práticas entre os seus membros. O seu enfoque incide, principalmente, sobre 4 áreas de trabalho: (i) o acesso à utilização da infraestrutura, (ii) o sistema de taxação de utilização da infraestrutura, (iii) propostas legislativas em desenvolvimento e (iv) o acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.

Assim, os dados utilizados para efeitos de *benchmarking* foram, maioritariamente, os do último relatório anual de monitorização do mercado realizado pelo IRG_Rail, o "*Ninth Annual Market Monitoring Report*", reportado ao ano de 2019, tendo-se recorrido, igualmente, ao "*Statistical pocketbook 2020, EU Transport in figures*", da Comissão Europeia, relativo ao ano de 2018, e à base de dados do Eurostat. Para estas análises foram selecionados os países⁵ com melhor classificação no Índice Europeu de Desempenho da Ferrovia, calculado pela consultora BCG⁶, mais especificamente os países classificados nos 1.º e 2.º intervalos ("Tier 1" e "Tier 2") do índice, e que fossem, paralelamente, membros do IRG-Rail.

Em conformidade com a metodologia utilizada nas edições anteriores, os dados de base utilizados neste relatório foram (i) fornecidos pelas principais empresas reguladas do setor, em resposta a um pedido de informações da AMT ou (ii) obtidos através de publicações oficiais de entidades públicas.

⁵ Os países selecionados foram: Alemanha (DE), Áustria (AT), Bélgica (BE), Dinamarca (DK), Espanha (ES), França (FR), Grécia (GR), Países Baixos (NL), Itália (IT), Luxemburgo (LU), Noruega (NO), Reino Unido (UK), Suécia (SE) e Suíça (CH).

⁶ The 2017 European Railway Performance Index. BCG, The Boston Consulting Group. Publicado em abril de 2017. Trata-se de uma análise de diversos indicadores ferroviários de 25 países europeus com o objetivo de classificar cada um deles ao nível do desempenho do setor ferroviário.

2.1. Funções da AMT e a sua principal atividade regulatória

A AMT, desde a sua constituição que tem vindo a corporizar o que o legislador pretendeu instituir com a Lei-Quadro das Entidades Reguladoras. Uma entidade administrativa independente que estatutariamente tem por missão regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes ferroviários, e respetivas infraestruturas, através dos seus poderes de regulação económica, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência.

O n.º 3 do art.º 5º dos Estatutos da AMT define as atribuições específicas relativas ao ecossistema ferroviário, destacando-se o assegurar de uma gestão e utilização justa e um acesso não discriminatório à infraestrutura ferroviária.

Recordar que o âmbito regulatório da AMT engloba todos os modos de transporte e respetivas infraestruturas com a exceção do modo de transporte aéreo⁷. A missão da AMT é, de acordo com os seus estatutos, *"regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, fluviais, ferroviários, e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privados, público, cooperativo e social, nos termos dos presentes estatutos e demais instrumentos jurídicos"*.

A *práxis* adotada pela AMT no cumprimento da sua missão, ancora-se num modelo regulatório definido como *Regulação Económica de Elevada Qualidade (REEQ)*⁸, visando a promoção e a defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES). No âmbito desta metodologia é fundamental um conhecimento compreensivo e atualizado dos mercados da mobilidade, para o qual contribui o presente relatório.

Com a introdução do **Decreto-Lei nº 217/2015**, de 7 de outubro, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124 -A/2018, de 31 de dezembro, que transpõem para o ordenamento jurídico nacional as Diretivas 2012/34/UE⁹ de novembro de 2012 e 2016/2370/UE¹⁰ de dezembro de 2016, respetivamente, são conferidos à AMT um conjunto alargado de poderes reforçando a importância da sua criação para o setor ferroviário nacional. De entre o conjunto de responsabilidades, destacam-se as atribuições de instância de recurso para as matérias do diretório de rede, de repartição da capacidade, de acompanhamento da dinâmica concorrencial, nomeadamente, através da recolha de dados para efeitos de observação do mercado ferroviário, e de garante da conformidade das taxas fixadas para o acesso à infraestrutura supervisionando qualquer negociação que exista entre os operadores e o gestor da infraestrutura.

Decorre ainda deste decreto-lei, no seu artigo 11.º, que a AMT é a entidade competente para a tomada de decisão relativamente à limitação do direito de acesso e do direito de embarcar e desembarcar passageiros, ou seja, a autorizar, alterar ou recusar esse mesmo acesso. Deste modo, a AMT tem de avaliar, a pedido, se o

⁷ A aviação tem o seu próprio regulador económico independente, a Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

⁸ Para uma descrição mais aprofundada do modelo REEQ e da sua metodologia, *vide*: J. Carvalho & E.L. Rodrigues, "Regulação Económica Independente no Ecossistema da Mobilidade e dos Transportes", *Revista de Concorrência e Regulação*, n.º 30 (Abril/Junho), pp. 63-88, 2017.

⁹ Diretiva 2012/34/UE, de 21 de novembro, que estabelece um espaço ferroviário europeu único substituindo e revogando as diretivas 91/440/CEE e 95/18/CE e 2001/14/CE. Esta diretiva foi alterada pela Diretiva (UE) 2016/2370, de 14 de dezembro.

¹⁰ Altera a Diretiva 2012/34/UE.

exercício desse direito compromete o equilíbrio económico de algum contrato de serviço público em vigor, nesse itinerário ou em itinerário alternativo, devendo tomar uma decisão devidamente fundamentada numa análise económica objetiva e baseada em critérios predefinidos. Suportada nos princípios de rigor e transparência a AMT elaborou, colocou em consulta pública e publicou o Regulamento n.º 910/2019 - Regulamento de Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário. A avaliação efetuada pela AMT no âmbito desse regulamento obedece ao regime jurídico consagrado no Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do Teste de Equilíbrio Económico (TEE) previsto no artigo 11.º da Diretiva 2012/34/UE (ver capítulo 3).

A Tabela 1, identifica as **principais ações da AMT** no âmbito das funções que lhe são atribuídas pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, e as ações levadas a cabo pela mesma no âmbito das supramencionadas funções de atuação no Ecosistema Ferroviário, respetivamente.

No site da AMT está disponível informação sobre cada uma das ações referidas, a maioria das quais abrange mais do que uma área de atuação, tendo-se optado pela sua inserção na ação considerada mais relevante.

Tabela 1 - Principais ações da AMT no âmbito do Ecosistema Ferroviário	
Áreas de atuação	Ações levadas a cabo pela AMT
Acesso equitativo e não discriminatório às infraestruturas	<ul style="list-style-type: none"> • Emissão de dois pareceres e uma pronúncia relativas ao 4.º Pacote Ferroviário • Emissão de um parecer sobre a transposição da Diretiva 2012/34/UE • Pronúncia sobre o projeto de alteração do Decreto-Lei n.º 2017/2015 no contexto da transposição da Diretiva 2016/2370/UE • Criação de um formulário para notificação da programação de um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no âmbito do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 • Publicação do Regulamento n.º 910/2019 - Regulamento de Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário, em que a avaliação é efetuada pela AMT
Política tarifária, incluindo a formação de preços e tarifas	<ul style="list-style-type: none"> • Publicação, em fevereiro de 2020, de uma informação relativa à implementação do programa de apoio à redução tarifária (PART) • Parecer relativo às regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte aplicáveis aos serviços de transporte público coletivo de passageiros, materializadas na Portaria n.º 298/2018, de 19 de novembro • Processo de implementação de um novo regime de tarifação do acesso à infraestrutura no âmbito do Regulamento de Execução (UE) 2015/909¹¹ • Análise dos Diretórios da Rede e homologação das taxas de utilização • Monitorização da atualização tarifária de 2017, 2018, 2019, 2020 e 2021, em todos os modos • Estudo jurídico, económico e financeiro e de <i>benchmarking</i> de suporte à definição de regras e princípios gerais de âmbito tarifário para o transporte público de passageiros no âmbito do RJSPTP, em todos os modos (em curso)

¹¹ Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário.

Tabela 1 - Principais ações da AMT no âmbito do Ecosistema Ferroviário	
Áreas de atuação	Ações levadas a cabo pela AMT
Obrigações de serviço público (OSP) e compensações financeiras	<ul style="list-style-type: none"> • Controlo anual das compensações ou vantagens concedidas a entidades, públicas ou privadas, no setor dos transportes, em todos os modos, que asseguram os serviços de interesse económico geral em 2017 e 2018 • Parecer Prévio Vinculativo sobre o Contrato-Programa entre o Estado e a IP que estabelece as OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN • Memorando – Análise/Diagnóstico dos Indicadores, Objetivos e Multas Contratuais constantes do Contrato-Programa entre o Estado e a IP • Relatórios periódicos de acompanhamento da execução do Contrato-Programa entre o Estado e a IP que estabelece as OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN • Parecer Prévio Vinculativo sobre Contrato de Serviço Público de Transporte de Passageiros entre o Estado e a CP-Comboios de Portugal e entre o Estado e a Fertagus
Qualidade e os níveis de serviço	<ul style="list-style-type: none"> • Relatórios de Monitorização da Execução dos Investimentos Previstos e do Estado de Conservação da Infraestrutura Ferroviária • Acompanhamento do processo de implementação do Regime de Melhoria de Desempenho de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro • Realização da primeira consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e passageiros quanto às condições do mercado e aos aspetos prioritários a melhorar nos serviços • Informação às autoridades de transportes relativa a indicadores de monitorização e supervisão a incluir em contratos de serviço público de transporte, em todos os modos • Pronúncia relativa à necessidade de uma estratégia urgente para a implementação, em Portugal, do ERTMS – Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário • Pronúncia com a apreciação do projeto de decreto-lei que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária
Direitos e interesses dos consumidores	<ul style="list-style-type: none"> • Receção e tratamento das reclamações do Livro de Reclamações e de reclamações recebidas diretamente na AMT • Emissão de relatórios semestrais relativos às reclamações • Publicação do Regulamento com as regras aplicáveis à mediação e à conciliação extrajudicial de conflitos a realizar pela AMT¹² • Ação de Diagnóstico quanto à Divulgação de Condições Gerais de Prestação e utilização de Serviços de Transporte Público de Passageiros, em todos os modos
Concorrência nos e para os mercados	<ul style="list-style-type: none"> • Pronúncia para a Autoridade da Concorrência relativa à privatização da CP Carga • Pareceres sobre operações de concentração abrangidas pelo regime jurídico da concorrência consagrado na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, com impacto no ecossistema ferroviário • Análise e reflexão sobre o Relatório do Tribunal de Contas Europeu: "O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo" • Seis decisões relativas aos recursos interpostos pelas empresas de transporte ferroviário relativamente ao Diretório da Rede • Informação relativa à emissão, pela AMT, de parecer prévio vinculativo sobre peças de procedimento de formação de contratos de serviços públicos de transporte, em todos os modos • Informação da AMT relativa ao cumprimento da regra geral de adjudicação através de procedimentos concursais, no âmbito da implementação da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho

¹² Regulamento n.º 565/2018, de 21 de agosto.

2.2. Caracterização dos operadores do ecossistema

Os serviços de transporte ferroviário realizados na RFN são, atualmente, assegurados por 4 empresas de transporte ferroviário:

- **CP – Comboios de Portugal, E.P.E. (CP)**. Entidade pública empresarial, sob tutela e superintendência do Ministério das Finanças e do Ministério das Infraestruturas e Habitação, que tem por objeto principal a prestação de serviços de transporte ferroviário de passageiros. Trata-se do operador incumbente, e histórico, que se mantém como o principal prestador de transporte de passageiros em Portugal. Integrava as atividades de gestão de infraestrutura e de transporte de cargas até 1997 e 2009, respetivamente.
- **Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A. (Fertagus)**. Empresa privada que explora a concessão do transporte de passageiros na Linha do Sul, entre Lisboa (Roma-Areeiro) e Setúbal, tendo ainda a seu cargo a gestão de algumas estações. É uma empresa detida a 100% pelo Grupo Barraqueiro;
- **Medway – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. (Medway)**. Empresa privada e principal operador nacional de transporte ferroviário de mercadorias. Resultou da privatização, em 2016, da CP-Carga, S.A., vendida à MSC RAIL, subsidiária do grupo internacional MSC – *Mediterranean Shipping Company*, que detém 95% do capital, sendo os restantes 5% detidos pela CP;
- **Takargo – Transporte de Mercadorias, S.A. (Takargo)**. Empresa privada de transporte de mercadorias detida a 100% pelo Grupo Mota-Engil.

Todas estas empresas são titulares de licenças e de certificados de segurança (partes A e B para Portugal), emitidos pelo IMT. Refira-se ainda que as empresas Medway e Takargo se encontram igualmente habilitadas com o certificado de segurança parte B para Espanha (emitidos pela AESF – Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria), podendo operar, respetivamente, em toda a rede espanhola e num determinado conjunto de linhas da Comunidade de Castela e Leão.

Na Tabela 2 é apresentada uma caracterização sumária das 4 empresas ferroviárias supracitadas. Adicionalmente, refira-se ainda a **CAPTRAIN ESPAÑA S.A., Sucursal em Portugal**,¹³ empresa espanhola de transporte ferroviário de mercadorias, com licença reconhecida em Portugal, mas sem registo de atividade a nível nacional no período em análise.

¹³ Esta empresa tinha, anteriormente, a designação de Comsa Rail Transport S.A. – Sucursal em Portugal. A mudança de designação surge na sequência da aquisição de 100% do capital da companhia Comsa Rail pelo grupo estatal francês SNCF. A partir de 23 outubro de 2018 detém o certificado de segurança parte B emitido em PT pelo IMT.

Tabela 2 – Caracterização sumária das 4 empresas de transporte ferroviário em operação (2019)

Empresa Ferroviária	CP, E.P.E.	Fertagus, S.A.	Medway, S.A.	Takargo, S.A.
Capital Social	3.931.000.000€	2.744.500€	121.312.818€	50.000€
Acionistas	Estado (100%)	Joaquim Jerónimo – Transportes Ferroviários, S.A. ¹⁴ (100%)	MSC Rail, S.A. (95%) CP, E.P.E. (5%)	Mota-Engil Ambiente e Serviços, SGPS, S.A. (100%)
Atividade	Transporte de Passageiros	Transporte de Passageiros	Transporte de Mercadorias	Transporte de Mercadorias
Serviços	Suburbanos, Longo Curso, Regionais, Internacionais, Turísticos	Suburbanos entre Setúbal e Lisboa (estação de Roma-Areeiro)	Transporte nacional e internacional	Transporte nacional e internacional
Gestão de Estações	Não	6 estações da Linha do Sul	n.a.	n.a.
Início da atividade	Séc. XIX	1999	2009 (cisão da unidade de transporte de mercadorias da CP e constituição da CP Carga) 2016 (aquisição pela MSC)	2008
Obrigações de Serviço Público (OSP)	Sim	Sim	n.a.	n.a.
Contrato de Serviço Público	Regime Jurídico Subjacente	DL 137-A/2009, de 31 de dezembro (na redação atual)	DL 174-A/2019DL 78/2005, de 13 de abril ¹⁵	n.a.
	Início	01/01/2020	22/06/1999	n.a.
	Fim	31/12/2029 ¹⁶	30/09/2024	n.a.
Volume de negócios¹⁷ (10⁶€)	280,7	33,5	77,7	13,5
Comboios efetuados	434 275	56 113	31 455	5 264
Pass./Toneladas transportados (10⁶)	144,9	24,3	7,5	1,6
Efetivo (Maquinistas)	2 645 (748)	183 (37)	506 (188)	104 (48)

¹⁴ Empresa do Grupo Barraqueiro.

¹⁵ Este Decreto-Lei altera as bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa. O contrato de concessão inicial foi integralmente renegociado em 2005 e manteve-se em vigor (com uma renovação em 2010) até 31 de dezembro de 2019, altura em que o Governo decretou, através do Decreto-Lei n.º 174-A/2019, de 18 de dezembro, a extensão do seu prazo até 30 de setembro de 2024.

¹⁶ Com possibilidade de prorrogação por 5 anos.

¹⁷ Valor total de vendas e prestações de serviços (não inclui, e.g., subsídios à exploração)

O gestor da infraestrutura ferroviária em Portugal é a **IP – Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP)**, uma empresa pública que resulta da fusão, em 2015, entre (i) a REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.E. e (ii) a EP – Estradas de Portugal, S.A., assumindo assim em conjunto (mas com separação contabilística) as atividades de gestão das redes rodoviária e ferroviária nacionais (RRN e RFN). Enquanto gestor da RFN, competem à IP, entre outras, as seguintes atividades: (i) conceção, projeto e construção de novos troços e infraestruturas, (ii) manutenção e renovação da infraestrutura existente, (iii) repartição e gestão da capacidade, (iv) comando e controlo da circulação e (v) gestão do domínio público ferroviário. As regras gerais e procedimentos relativos a pedidos de capacidade e sua repartição, são detalhados no Diretório de Rede, disponível no site da IP. Adicionalmente, a IP deverá celebrar contratos de utilização da infraestrutura com os operadores de transporte ferroviário, por forma a garantir condições equitativas e não discriminatórias na utilização das mesmas.

Refira-se ainda que, nos termos do Decreto-Lei n.º 217/2015, a IP exerce a sua atividade de gestor da infraestrutura ferroviária ao abrigo de um Contrato Programa com o Estado (autoridade de transportes competente), o qual define e regula matérias como as OSP de gestão da infraestrutura integrante da RFN, as indemnizações compensatórias e os indicadores de desempenho e respetivas metas.

Refira-se ainda, que a IP deverá celebrar contratos de utilização da infraestrutura com os operadores de transporte ferroviário, por forma a garantir a equidade nas condições de utilização das mesmas. Atualmente, existe um único contrato em vigor, entre a IP e a Fertagus. Está em curso a preparação dos contratos com os restantes operadores.

Complementarmente à atividade desenvolvida pelo gestor de infraestrutura e pelos operadores de transporte, existem outras empresas relevantes a operar no ecossistema ferroviário nacional. Destacam-se as empresas que desempenham as atividades de manutenção e reparação de material circulante, nomeadamente:

- A **CP**, devido à incorporação por fusão da EMEF – Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A., a partir de 1 de janeiro de 2020, determinada no Decreto-Lei n.º 174-B/2019, de 26 de dezembro, é responsável pela manutenção da sua própria frota, prestando igualmente serviços a outros operadores, nomeadamente à Medway, a Fertagus e a Metro do Porto.
- A **SIMEF – Serviços Integrados de Manutenção e Engenharia Ferroviária, A.C.E. (SIMEF)**, um agrupamento complementar de empresas (participado a 51% pela CP e a 49% pela Siemens) criado em 2009 para fazer a manutenção das locomotivas elétricas das séries 4700 e 5600 da CP e da Medway.
- A **Medway - Maintenance & Repair** (Medway M&R) com oficinas no Entroncamento e no Poceirão, iniciou as suas atividades em novembro de 2018 realizando intervenções em vagões e locomotivas.
- A **GMF Railway Maintenance Services, S.L.** é uma empresa certificada para a gestão e manutenção de todo o tipo de vagões de mercadorias, locomotivas (diesel e elétricas) e locotractores, assim como todo o tipo de equipamento para construção, manutenção e apoio às infraestruturas ferroviárias.

Refira-se que as entidades responsáveis pela manutenção de vagões de mercadorias necessitam de uma certificação – o Certificado de ERM (entidade responsável pela manutenção) – que atesta o cumprimento dos requisitos de segurança estipulados no Regulamento (UE) n.º 445/2011, da Comissão, de 10 de maio. As entidades podem requerer o certificado junto de um organismo de certificação à sua escolha, sendo que em Portugal desempenha essa função a **Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária (APNCF)** – esta associação, que integra 54 entidades públicas e privadas que atuam no setor ferroviário, tem

como objeto a coordenação das atividades de normalização e certificação de sistemas, produtos, equipamentos e serviços no domínio das aplicações ferroviárias.

Refira-se ainda as entidades formadoras, que ministram os cursos de formação teórico-prática obrigatórios para a obtenção da carta de maquinista (ou de agente de acompanhamento de comboios) emitida pelo IMT, cobrindo os conteúdos estipulados nos Anexos iii e iv da Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, na sua redação atual. Em Portugal, as duas empresas atualmente reconhecidas pelo IMT são:

- **Fernave, S.A.** – Criada em 1992, e detida a 100% pela CP.
- **Logistel, S.A.** – Criada em 2002, tem entre os principais acionistas o Grupo Barraqueiro, a TAAG – Linhas Aéreas de Angola e o ISG.

Finalmente, refiram-se as entidades gestoras de sistemas de bilhética sem contacto, nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, que têm um papel primordial no garante da intermodalidade tarifária:

- **TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.** – Foi constituída em fevereiro de 2021, tendo assimilado, nessa altura os recursos humanos e competências da empresa **Otlis – Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A.C.E.**, que foi, entretanto, dissolvida e liquidada. A OTLIS tinha sido constituída em 1996, agrupando nos seus acionistas a CP, o Metropolitano de Lisboa, a Transtejo/Soflusa e os principais operadores rodoviários da AML. A TML é uma empresa detida a 100% pela Área Metropolitana da Lisboa (AML) e assumiu as funções de entidade gestora do sistema de bilhética nessa área metropolitana, designadamente, o Sistema VIVA, de entre outras competências, de acordo com o Decreto-Lei n.º 121/2019, de 22 de agosto.
- **TIP – Transportes Intermodais do Porto, A.C.E.** – Constituída em 2002 pela CP, pelo Metro do Porto, S.A., e pela Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S.A. (STCP). Gere o sistema de bilhética e tarifário Andante da Área Metropolitana do Porto (AMP).

Relevam-se estas entidades (manutenção, formação e gestão de sistemas de bilhética) pela importância que assumem para o efetivo cumprimento deste serviço de interesse geral em conformidade com os requisitos técnicos e de segurança nos termos previstos na legislação em vigor, exercendo a AMT, por essa razão, funções de monitorização e acompanhamento da sua atividade.

3. Teste de Equilíbrio Económico (TEE)

Entrada de novos operadores

O acesso à RFN por parte de uma nova empresa ferroviária de transporte de passageiros ou de mercadorias envolve um conjunto de requisitos (ver Tabela 3), sendo o primeiro dos quais a titularidade de uma licença para a prestação de serviços ferroviários. A obtenção dessa licença – que exige a verificação de diversos requisitos, como capacidade financeira, idoneidade ou competência profissional do efetivo – é feita junto da autoridade responsável pela concessão de licenças de um qualquer Estado-Membro, sendo a licença válida em todo o território da União Europeia. No caso de Portugal, o organismo que detém essa competência é o IMT.

Entidade	Pedido	Prazo	Legislação*
IMT	Licença	≤90 dias	DL 217/2015
IMT	Certificado de segurança	≤4 meses	DL 270/2003
IP	Pedido de acesso à infraestrutura	≥ 18 meses**	DL 217/2015
AMT	Notificação do novo serviço e TEE		DL 217/2015 Reg. 910/2019 (AMT)
IP	Pedido de canais horários	≥8 meses	DL 217/2015

(*) Na sua redação atual.
(**) 12 meses, quando não esteja em vigor um contrato de serviço público no itinerário previsto para o novo serviço.

As empresas interessadas têm de ser titulares de um certificado de segurança único emitido pela Agência Ferroviária da União Europeia, quando área operacional pretendida inclua o território de mais do que um Estado-Membro, ou pelo IMT, I. P., somente para as operações nacionais, nos termos Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, que transpõe parcialmente a Diretiva 2016/798/UE, relativa à segurança ferroviária. Apenas com este certificado é permitido às empresas ferroviárias o acesso à infraestrutura. Com a publicação deste decreto-lei foram alterados os procedimentos para a emissão do certificado de segurança, deixando de existir as partes A e B do respetivo certificado¹⁸ e passando a existir um certificado único.

O Decreto-Lei n.º 217/2015, na sua redação atual, que transpõe para o direito nacional a Diretiva 2012/34/UE, de 21 de novembro, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro, integra o “ pilar de mercado ” do 4º Pacote Ferroviário, consagra o direito de livre acesso aos mercados nacionais de transporte ferroviário de passageiros em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes. Não obstante, a Diretiva concede aos Estados-Membro a possibilidade de poderem limitar ou restringir o acesso de um candidato, designadamente quando o serviço proposto é passível de comprometer o equilíbrio económico de um contrato de serviço público vigente (ou em vias de adjudicação), atribuído previamente a outro operador.

¹⁸ Anteriormente, o certificado de segurança compreendia duas partes: “Parte A” – confirmava a aceitação do sistema de gestão de segurança da empresa ferroviária e era válido em todos os Estados Membros. E a “Parte B” – confirmava a aceitação das disposições adotadas pela empresa ferroviária para cumprir os requisitos específicos necessários à segurança da exploração da rede do Estado-Membro em questão.

Teste de Equilíbrio Económico (TEE) realizado pela AMT

A avaliação do impacto económico da entrada de um novo operador deverá ser feita por via de uma análise económica objetiva, baseada em critérios predefinidos. Essa avaliação, designada por Teste do Equilíbrio Económico (TEE), deve ser feita a pedido de uma parte interessada e realizada pela entidade reguladora nacional competente – o Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que transpõe a referida Diretiva para o direito interno, estabeleceu que, em Portugal, essa entidade é a AMT.

Após a realização do TEE (caso tenha sido solicitado), e havendo decisão da AMT em sentido favorável, o gestor da infraestrutura celebra com o novo operador ferroviário de passageiros um contrato de acesso e utilização da infraestrutura, o qual deverá obedecer a eventuais condições impostas pela AMT em resultado da sua avaliação.

Neste sentido, em cumprimento do n.º 8 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, conforme a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, e de acordo com as especificações do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795 da Comissão, de 20 de novembro, a AMT publicou o Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro, que estabelece o procedimento e os critérios subjacentes à realização do TEE em Portugal.

O procedimento do TEE, que é esquematizado no fluxograma representado na Figura 1, inicia-se mediante o requerimento de uma parte interessada, que poderá ser (i) uma empresa ferroviária que opere ao abrigo de um contrato de serviço público, (ii) uma autoridade de transportes competente, (iii) o IMT ou (iv) o gestor da infraestrutura (ver Tabela 4).

O Regulamento determina que o equilíbrio económico de um contrato vigente é afetado quando se estime que a entrada do novo operador venha a ter um impacto negativo em pelo menos um dos seguintes elementos:

- Rendibilidade dos serviços prestados pela empresa ferroviária que explora um contrato de serviço público;
- Custo líquido para a autoridade competente que adjudica o contrato de serviço público.

Ou seja, a análise é efetuada em duas perspetivas, a da empresa ferroviária em atividade e a da autoridade de transportes competente.

O cálculo do impacto económico da entrada do novo operador, que é detalhado no Anexo II do Regulamento, baseia-se nas seguintes dimensões de análise:

- A variação das receitas e dos custos por parte da empresa ferroviária que explora um contrato de serviço público (CSP), em virtude da entrada do novo operador;
- Os potenciais impactos financeiros gerados na rede pela exploração de um novo serviço;
- Possíveis reações competitivas por parte da empresa que explora o CSP;
- Impacto ao nível do investimento das empresas ferroviárias e/ou autoridades de transportes (*e.g.*, material circulante);
- Valor de quaisquer direitos exclusivos existentes.

A AMT divulga o resultado do teste, podendo as partes interessadas referidas na Tabela 4 pronunciar-se em sede de audiência prévia. Terminada essa fase, a AMT adota uma decisão final. Em função do resultado do TEE, a AMT pode:

- Conceder o acesso;
- Recusar o acesso;

- Conceder o acesso condicionalmente.

No último caso, a AMT indica possíveis alterações ao serviço proposto (*e.g.*, a nível de frequências, horários, paragens intermédias) que salvaguardariam a manutenção do equilíbrio económico do contrato vigente. Para além disso, ou em alternativa, a AMT pode formular recomendações à autoridade de transportes competente no sentido de serem efetuadas outras alterações, não relacionadas com o novo serviço, que possam garantir o equilíbrio económico.

A avaliação de impacto realizada pela a AMT é feita à luz das racionalidades dos investidores, das pessoas (Profissionais, Clientes, Utilizadores, Cidadãos) e dos contribuintes.

Relativamente à **racionalidade dos investidores** a avaliação da AMT incide, principalmente, no impacto líquido financeiro do novo serviço de transporte ferroviário de passageiros no saldo líquido dos custos e receitas decorrentes do cumprimento das OSP e na rentabilidade da empresa ferroviária que executa o contrato de serviço público.

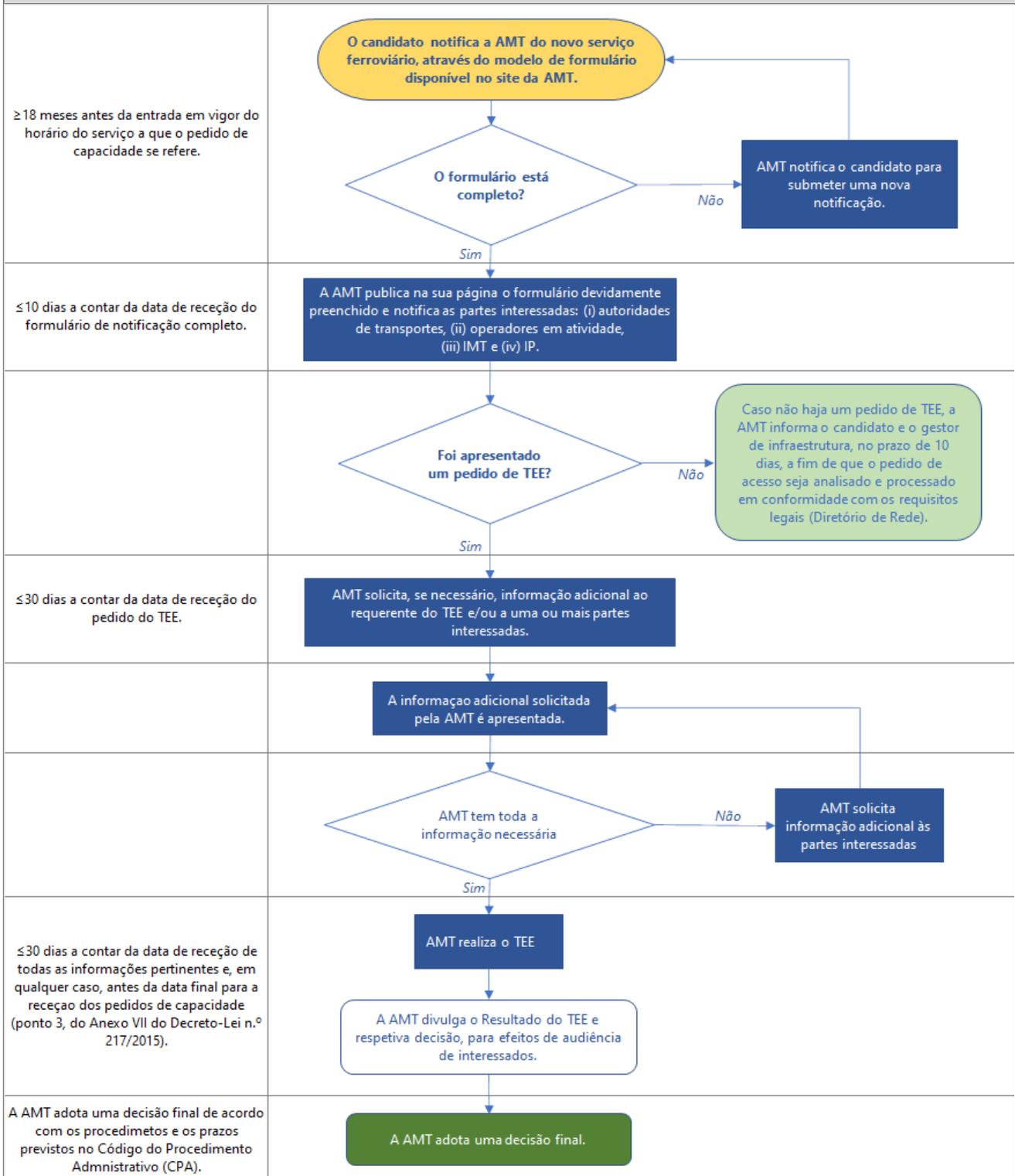
No que diz respeito à **racionalidade das pessoas** a avaliação incide, maioritariamente, sobre a redução dos tempos de viagem.

Por fim, a avaliação do ponto de vista dos **contribuintes** será efetuada através da análise do impacto sobre o montante das compensações por obrigação de serviço público contratualmente estabelecidas.

Este resumo de cada uma das racionalidades não substitui a leitura do Regulamento n.º 910/2019 que especifica com detalhe como é feita a avaliação, incluindo as fórmulas matemáticas utilizadas.

Parte Interessada	Pedido de TEE	Pedido de reapreciação
Empresa Ferroviária Candidata	–	✓
Empresa Ferroviária que explora CSP	✓	✓
Autoridades de transportes competentes	✓	✓
IP	✓	✓
IMT	✓	–

Figura 1 – Fluxograma do procedimento do Teste do Equilíbrio Económico (TEE).



4. PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária

Nos termos da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprovou a Lei do Orçamento do Estado para 2019, e do Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, foi aprovado o Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), um mecanismo de financiamento das autoridades de transportes para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público coletivo, bem como o aumento da oferta de serviços e expansão da rede.

Na prática traduziu-se numa redução do preço dos títulos de transporte, numa simplificação tarifária através da redução do número de passes, assim como, numa ampliação da intermodalidade (com o mesmo título estão agora acessíveis um maior número de operadores).

O referido despacho considera como tipologias de ações de redução tarifária as seguintes: (i) redução tarifária transversalmente a todos os passageiros; (ii) redução tarifária ou gratuidade para grupos alvo específicos; (iii) criação de «passes família»; e (iv) alterações decorrentes do redesenho das redes de transporte e da alteração de sistemas tarifários.

Em fevereiro de 2020, a AMT publicou uma informação com dados preliminares relativos à implementação do PART¹⁹, recolhidos juntos das autoridades de transportes (comunidades intermunicipais (CIM), áreas metropolitanas (AM) e municípios) e junto dos operadores de transportes públicos de passageiros. Dessa informação conclui-se que a quase totalidade das autoridades de transporte iniciaram a implementação das medidas de redução tarifária entre abril e maio de 2019. No período analisado, entre março e setembro de 2019, registou-se, relativamente ao período homólogo anterior, um aumento significativo, do número de passageiros transportados (+7%), suportados num aumento de 15% dos passageiros com passe por oposição a uma redução de 7% do número de passageiros com títulos ocasionais. Estas variações foram mais expressivas nas áreas metropolitanas de Lisboa (AML) e do Porto (AMP).

Em agosto de 2020, dando cumprimento ao estabelecido no Despacho n.º 1234-A/2019, o IMT publicou o primeiro relatório de avaliação do impacto do PART, relativo ao ano de 2019²⁰. Desse documento destacam-se as seguintes conclusões:

- A totalidade das 23 AM/CIM implementou medidas financiadas pelo PART;
- Globalmente verificou-se um aumento de passageiros nos transportes públicos, sendo o **modo ferroviário o que, globalmente, registou um maior aumento**;
- O aumento da utilização dos transportes públicos coincidiu com a redução e abrandamento dos ritmos de crescimento do tráfego em diversos segmentos da Rede Nacional de Autoestradas, principalmente na AML e AMP;

¹⁹ AMT (2020). *Informação: implementação do programa de apoio à redução tarifária (PART), dados preliminares*. Disponível em https://www.amt-autoridade.pt/media/2270/implementacao_part_2019.pdf

²⁰ IMT (2020). Relatório global de avaliação do impacto do PART 2019. Disponível no site do IMT.

- O financiamento, gerido pelo Fundo Ambiental²¹, cifrou-se em 102 milhões de euros, dos quais 96 milhões de euros provenientes do OE e 6 milhões de euros dos municípios. A AML recebeu 70% dessas verbas, a AMP 17% e o restante foi distribuído pelas CIM;
- 98,6% do valor de financiamento teve como destino medidas de redução tarifária, principalmente para compensação dos operadores pela perda de receitas. Em média, o preço de venda ao público dos passes passou de 98 para 46 euros, com um aumento substancial da área geográfica de validade do mesmo;
- As tipologias de medidas mais adotadas foram a “Redução transversal no preço dos Passes”, implementada em 20 CIM/AM, e a “Adoção de benefícios para Estudantes”, implementada em 13 CIM/AM;
- O aumento da procura veio colocar pressão na oferta, especialmente, nos transportes rodoviários e ferroviários da AML e nos transportes rodoviários da AMP.

Ainda de acordo com o citado despacho a distribuição das verbas pelas AM e CIM tem em consideração o volume de pessoas que utiliza transportes públicos, ponderado pelo tempo médio de deslocação em transportes públicos²². Compete depois, às AM e CIM, proceder à repartição desses montantes pelas restantes autoridades de transporte existentes no seu espaço territorial, tendo em consideração a oferta em lugares quilómetro produzidos pelos serviços de transporte por estas geridos.

Transporte ferroviário

No âmbito do PART foram implementados em abril de 2019 os novos tarifários para os passes intermodais de transportes na AML e AMP, com preços únicos de 30 euros para deslocações dentro do mesmo município, e 40 euros para deslocações entre os vários municípios, permitindo viajar em todos os transportes públicos das respetivas áreas metropolitanas. De salientar, ainda, a gratuidade para crianças até aos doze anos e a manutenção dos descontos para estudantes, reformados e carenciados, bem como, a introdução dos “passes família”.

Estas alterações tarifárias tiveram um impacto significativo no que à ferrovia diz respeito. De acordo com informação fornecida pelas operadoras de transporte de passageiros, verificou-se um aumento significativo de procura, quer em número de passageiros, quer em termos de passageiros quilómetro (PKm) (ver também secção 6.2).

Nos transportes suburbanos operados pela **CP na área metropolitana de Lisboa**, que corresponde a 80% do total dos passageiros urbanos e suburbanos transportados por este operador, registou-se uma redução da receita tarifária por Pkm²³ de -16% em termos anuais e -20% entre abril e dezembro em relação ao período homólogo. Em termos de procura assinalou-se um aumento de 18% em 2019 face a 2018 (Figura 2) e de 23% nos três últimos trimestres. Em termos de PKm a evolução anual foi de 19% e de 23% nos últimos 9 meses do

²¹ Criado pelo Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, e que substituiu os fundos existentes na esfera do Ministério do Ambiente: o Fundo Português de Carbono, o Fundo de Intervenção Ambiental, o Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos e o Fundo para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade, e que apoia as atividades que contribuam para atingir as metas que constituem os objetivos destes fundos já existentes (Os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda 2030, adotada ao nível das Nações Unidas em setembro de 2015, que vinculam Portugal nos seguintes domínios ambientais: Água Potável e Saneamento, 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis, 12. Produção e Consumo Sustentáveis» e «13. Ação Climática), assim como, a redução dos gases com efeito de estufa (GEE) - designadamente, no domínio dos transportes e a descarbonização do setor - privilegiando as medidas que visem a remoção de barreiras de mercado à introdução da mobilidade elétrica, da mobilidade suave e da alternância e transferência modais, especialmente do transporte particular para o transporte coletivo.

²² De acordo com os dados apurados nos Censos 2011, e por um fator de complexidade dos sistemas de transporte das áreas metropolitanas, sendo este de 1,9 para a Área Metropolitana de Lisboa e de 1,3 para a Área Metropolitana do Porto,

²³ A receita tarifária por PKm exclui as compensações tarifárias e pode ser interpretada como uma aproximação aos preços unitários do transporte.

ano. Entre abril e dezembro, os Pkm de utilizadores com passes intermodais subiram 131% por contrapartida de uma redução dos PKm dos passageiros com bilhetes (-22%) e assinaturas CP (-92%).

No caso dos serviços **urbanos e suburbanos do Porto**, operados pela CP, o PART não teve um impacto significativo nos preços do transporte ferroviário, uma vez que uma parte considerável da rede se encontra fora da área metropolitana do Porto, abrangendo diversas comunidades intermunicipais (CIM do Cávado, CIM do Ave, CIM do Tâmega e Sousa e CIM da Região de Aveiro), e não sendo, por isso, abrangida por um passe intermodal único. Neste contexto, os serviços urbanos da CP nessa região registaram um aumento de 8% no número de passageiros no ano de 2019, sendo que já no primeiro trimestre desse ano, antes da entrada em vigor do PART, esse indicador tinha subido 7%. Em termos de Pkm verificou-se uma redução de 1% em termos anuais e de 3% nos últimos 9 meses. Considerando a diminuição da distância média percorrida pelos passageiros dos suburbanos do Porto de 30 km, no último trimestre de 2018, para 25 km, no último trimestre de 2019, as variações do número de passageiros e dos PKm poderão estar relacionadas com uma maior utilização do comboio nos percursos dentro da AMP, abrangidos pelos passes intermodais. Por comparação, na AML a distância percorrida por um passageiro foi, em média, de 15 km tanto em 2018 como em 2019.

Nos serviços urbanos e suburbanos do Porto a receita média por PKm aumentou em 2019 cerca de 6%, tendo-se verificado um aumento da receita dos títulos intermodais.

Na AML, o maior impacto foi nos serviços prestados no eixo ferroviário Norte-Sul operado pela **Fertagus**. Com a implementação do PART este operador passou a integrar o sistema intermodal da AML. Anteriormente, os passes intermodais não eram válidos nos comboios da Fertagus, mas com a introdução do PART passou a existir intermodalidade de títulos e operou-se uma alteração muito significativa no seu tarifário. A receita média por PKm reduziu 33% entre 2018 e 2019, e 56% se considerarmos o período entre abril e dezembro. A partir de abril de 2019 o operador deixou mesmo de vender assinaturas próprias, pois todas tinham preços superiores aos passes intermodais.

Essas alterações de preço e de intermodalidade provocaram nos serviços da Fertagus um aumento extraordinário do número de passageiros e, principalmente, de PKm (Figura 5). A distância média percorrida pelos passageiros também subiu de 17 km em 2018 para 20,5 km a partir do 2.º trimestre de 2019.

Em suma, a introdução do PART a partir de abril de 2019 teve um forte impacto na AML: (i) na redução do preço do transporte ferroviário (descida de 23% na receita média por PKm), (ii) no alargamento da abrangência do passe intermodal (com a inclusão da Fertagus) e (iii) conseqüentemente com um aumento significativo e crescente da procura de transporte (+22% de passageiros e +28% de PKm). Na região do Porto o impacto foi mais reduzido, não obstante o aumento de 8% no número de passageiros.

Figura 2 – Taxa de variação anual do número de passageiros e PKm dos serviços urbanos, por operador, entre 2018 e 2019 (Fonte: operadores)

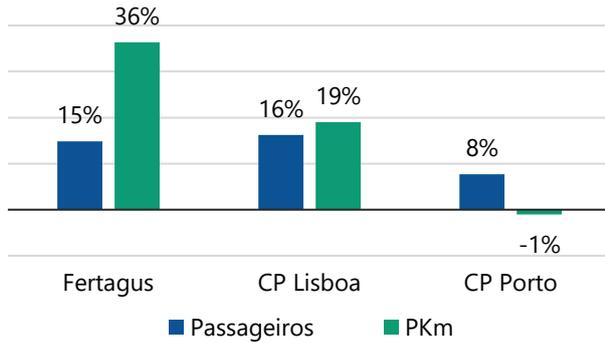


Figura 3 – Taxa de variação homóloga do número de passageiros e dos PKm transportados nos serviços urbanos de Lisboa da CP, entre 2018 e 2019 (Fonte: Operadores)

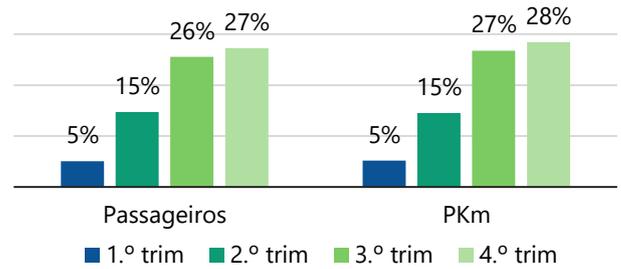


Figura 4 – Taxa de variação homóloga do número de passageiros e dos PKm transportados nos serviços urbanos do Porto da CP, entre 2018 e 2019 (Fonte: operadores)

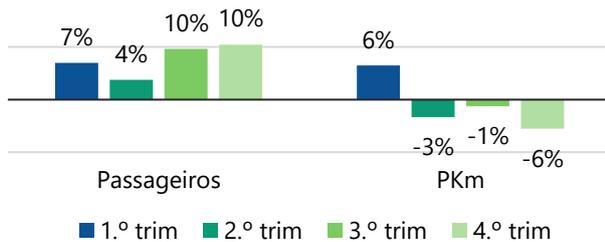
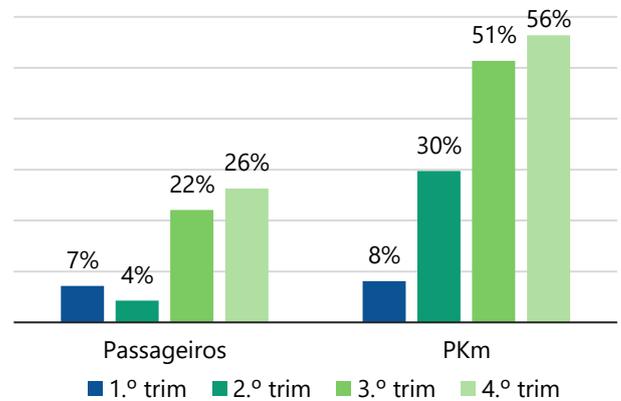


Figura 5 – Taxa de variação homóloga do número de passageiros e dos PKm transportados nos serviços urbanos de Lisboa da Fertagus, entre 2018 e 2019 (Fonte: operadores)



5. Atividade de gestão das infraestruturas

5.1. Caracterização geral da rede

A Rede Ferroviária Nacional (RFN) apresenta uma extensão total²⁴ em exploração de 2 526Km, a que corresponde uma densidade por área e por população de 2,8Km/100Km² e 2,5Km/10.000Hab (relativamente a Portugal continental). A Figura 9 esquematiza a implantação da RFN no território nacional, identificando as principais linhas.

A Figura 6 permite caracterizar a RFN em relação a 3 parâmetros fundamentais da via: a bitola, o número de vias e a eletrificação. A rede é quase totalmente em bitola ibérica (1668mm), sendo que atualmente apenas a Linha do Vouga tem bitola métrica (1000mm). Por outro lado, predominam as linhas de via única (76%) sobre as de via dupla ou superior (24%).

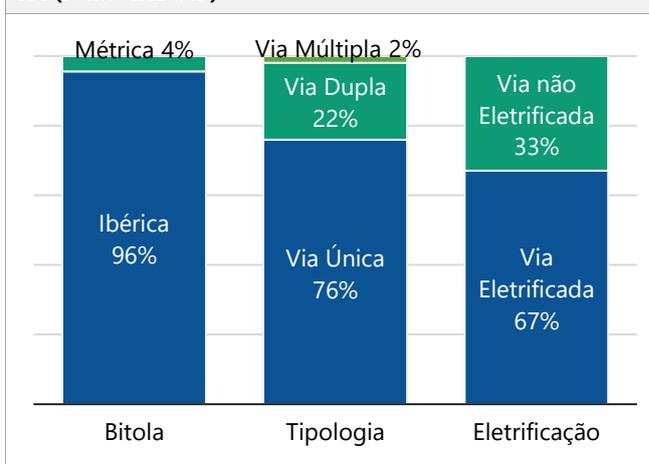
No que respeita à eletrificação, esta abrange cerca de 2/3 da rede, um patamar que foi atingido precisamente em 2019 com a conclusão da eletrificação dos troços Nine-Viana do Castelo (Linha do Minho) e Caíde-Marco de Canaveses (Linha do Douro), num total de 56,6Km. A Figura 7

ilustra o desenvolvimento da eletrificação no contexto da evolução da rede nas últimas 3 décadas – enquanto a rede total tem vindo a sofrer reduções (devido ao encerramento de linhas e ramais), a rede eletrificada tem vindo a aumentar, em termos absolutos e relativos, correspondendo atualmente a 67% do total (contra 15% em 1989).

A Figura 8 permite caracterizar sumariamente a utilização da rede quanto ao tipo de transporte: na maior parte da sua extensão (77%), as vias são usadas simultaneamente por serviços de passageiros e de mercadorias, sendo que 14% da rede é utilizada apenas por serviços de passageiros e 9% apenas por serviços de mercadorias.

Algumas das linhas da rede nacional – designadamente, os eixos (i) Leixões-Lisboa-Sines, (ii) Aveiro-Vilar Formoso e (iii) Sines/Setúbal/Lisboa-Caia – integram o Corredor Atlântico, um dos 9 corredores ferroviários que compõem a rede principal (“core”) da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T).

Figura 6 – Caracterização geral da Rede Ferroviária Nacional, quanto à bitola, tipologia e eletrificação da via (Fonte: INE e IP)



²⁴ Os valores utilizados referem-se à extensão da RFN independentemente da tipologia da via (via única, via dupla ou superior) e não aos quilómetros lineares de via (kmlv).

Figura 7 – Evolução da extensão da rede (km), total e eletrificada (Fonte: Pordata)

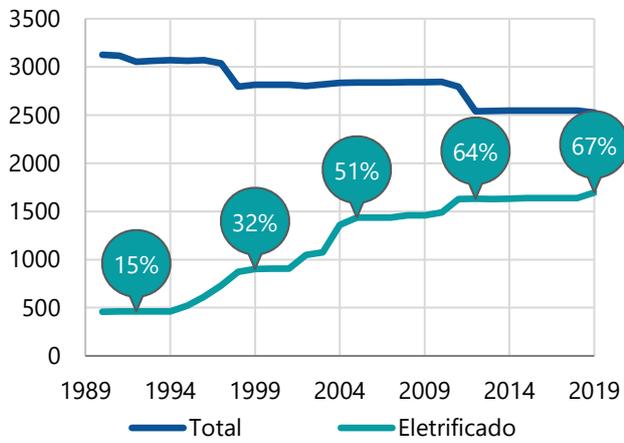


Figura 8 – Caracterização geral da Rede Ferroviária Nacional, quanto aos serviços de transporte que a utilizam (Fonte: IP)

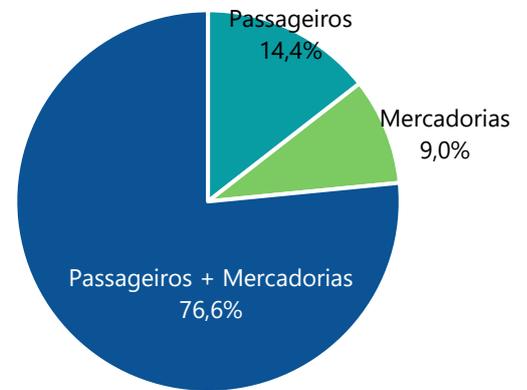
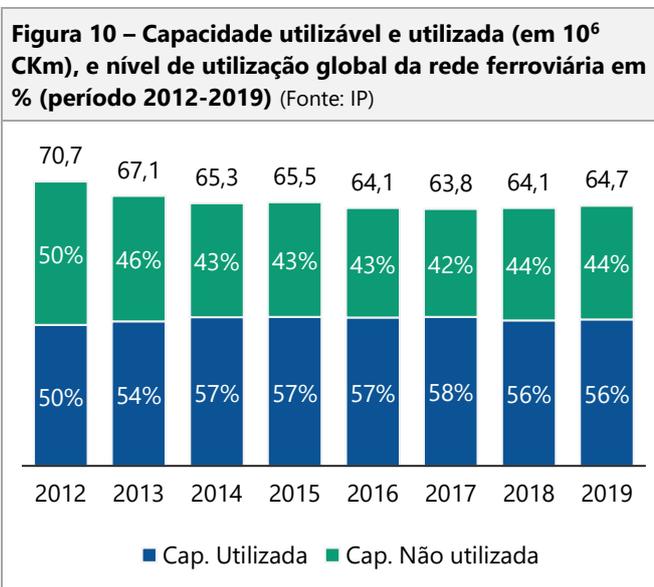


Figura 9 – Mapa de rede ferroviária nacional em exploração em 2019. Para cada linha é indicada a respetiva categoria de tarifação (A, B ou C), de acordo com o Diretório da Rede de 2021. Os troços a cinzento têm apenas tráfego de mercadorias; os troços a tracejado encontram-se desativados (Fonte: adaptado de IP)

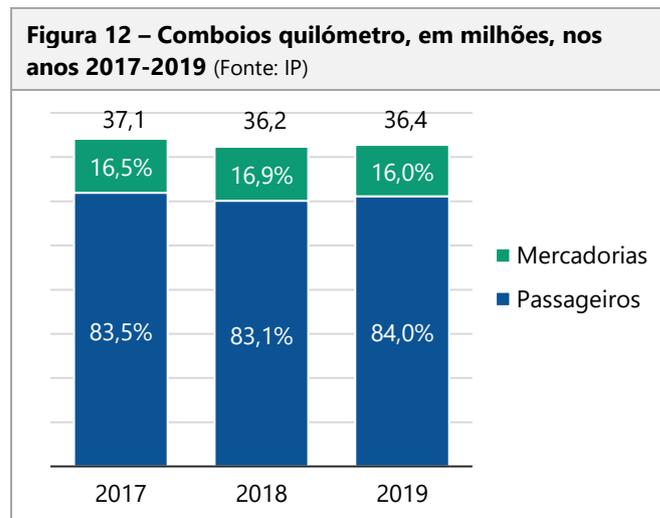
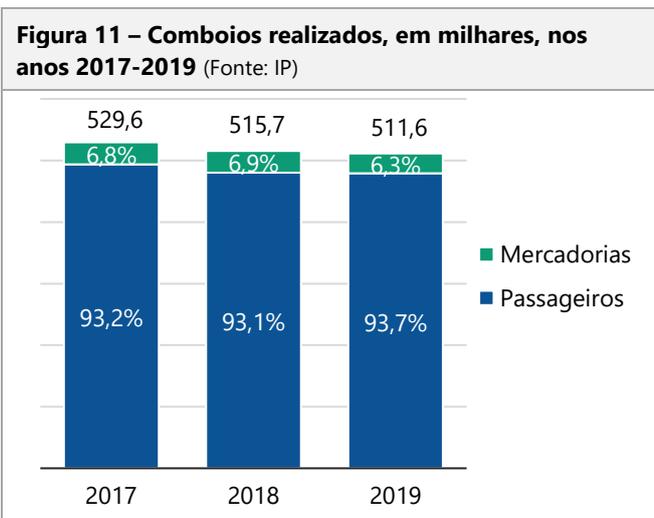


5.2. Utilização da rede ferroviária

Segundo a IP, em 2019 a capacidade utilizável²⁵ global anual da RFN ascendeu a 64,7 milhões de CKm, tendo o seu nível de utilização (*i.e.*, o rácio entre as capacidades utilizada e utilizável) sido de 56%. Na Figura 10 apresenta-se a evolução destes dois parâmetros ao longo do período 2012-2019. Verifica-se que ambos se têm mantido aproximadamente constante nos últimos 5 anos, após uma redução significativa da capacidade utilizável ocorrida entre 2012 e 2014 (-8%).



Conforme esperado, observa-se que o mercado do transporte de passageiros é amplamente dominante quer em termos de comboios realizados, quer em termos de CKm, com percentagens relativamente ao total de 94% (comboios) e 84% (CKm) em 2019 (Figura 11 e Figura 12).



Na Figura 13 representa-se graficamente para as principais linhas e ramais em exploração o nível de utilização em função da capacidade utilizável da via. Destaca-se, em primeiro lugar, a Linha do Norte, por ser a via de maior capacidade utilizável (cerca de 17,2 milhões de CKm) da rede ferroviária nacional e apresentar elevados níveis de utilização (83,9%). Por outro lado, destaca-se um “cluster” de linhas de média capacidade (entre 10⁵ e

²⁵ Os conceitos de capacidade utilizável e utilizada podem resumir-se da seguinte forma:

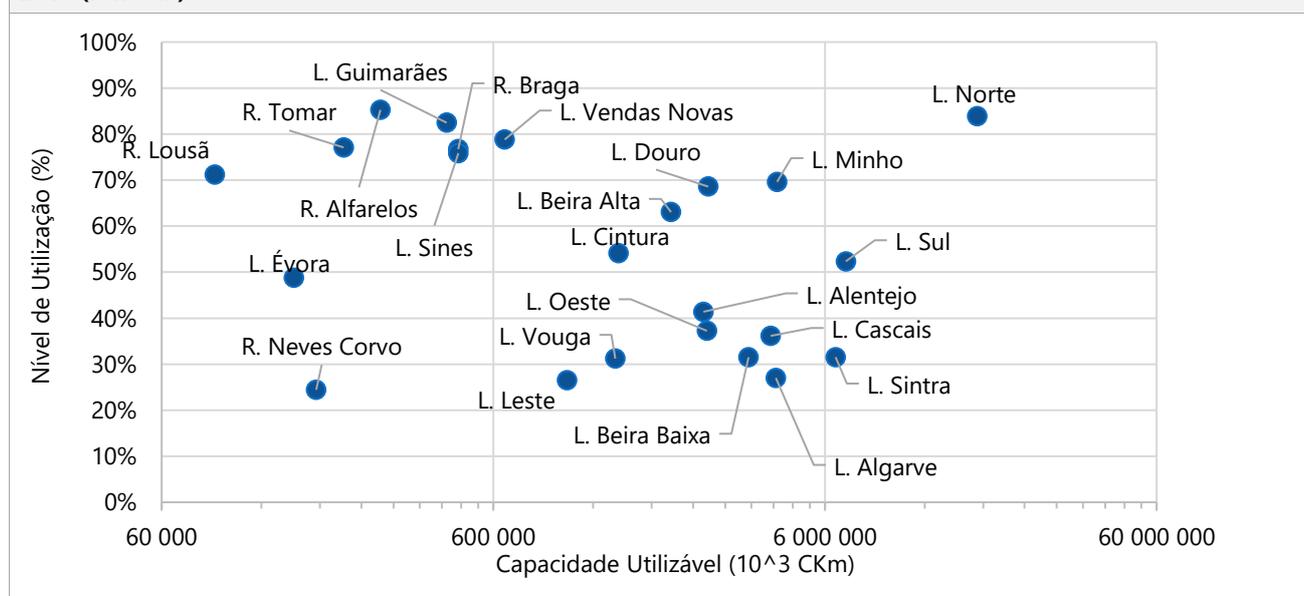
Capacidade utilizável – capacidade máxima de uma determinada infraestrutura ferroviária, por exemplo de uma linha, em termos de comboios-quilómetro anuais, considerando o tipo de infraestrutura em causa e o sistema de controle e comando da circulação existente, bem como a aplicação dos fatores de correção regulamentarmente admitidos.

Capacidade utilizada – Capacidade efetivamente utilizada durante um ano de uma determinada infraestrutura ferroviária, por exemplo de uma linha, medida em comboios-quilómetro.

10⁶ CKm) e elevada utilização (>75%), nomeadamente, as linhas de Sines, Guimarães e Vendas Novas e os ramais de Tomar e Braga e Alfarelos. Já no quadrante inferior direito do gráfico, onde se combinam elevadas capacidades com níveis de utilização relativamente baixos, destacam-se as linhas de Cascais (36,1%), Sintra (31,5%), da Beira Baixa (31,5%) e do Algarve (27,0%). Não obstante estes resultados em termos relativos, as linhas de Sintra e de Cascais aparecem como sendo das linhas com maior intensidade de utilização na RFN (ver Figura 14) o que se deve ao facto de a totalidade da sua extensão ser em linha com via dupla ou múltipla (40% da linha de Sintra) e por isso terem uma capacidade utilizável elevada. Segundo dados da IP são as duas linhas com a maior capacidade utilizável por km de extensão da RFN.

No que respeita à **intensidade de utilização** – parâmetro obtido pela divisão dos CKm realizados pela extensão da linha²⁶ e pelo número de dias do ano – o valor nacional tem-se mantido, ao longo dos últimos anos, próximo de 40, podendo decompor-se na soma de 33 (83%) para o transporte de passageiros e 7 (17%) para o transporte de mercadorias. Este indicador pode ser interpretado como o número médio de comboios que passaram, por dia, em cada km de linha.

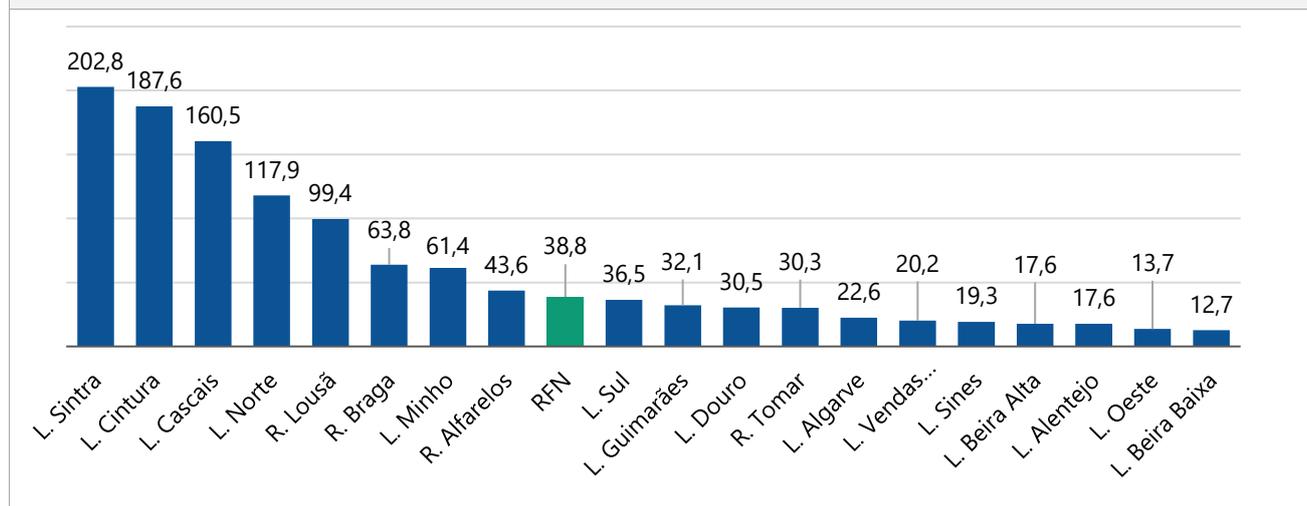
Figura 13 – Nível de utilização das principais linhas/ramais em exploração em função da capacidade utilizável, em 2019 (Fonte: IP)



²⁶ À semelhança do que acontece no restante documento, são utilizados os quilómetros da extensão da RFN independentemente da tipologia da via (via única, via dupla ou superior). Exemplificando, num troço da RFN com 100km de extensão e com tipologia de via dupla são considerados 100 km e não 200 kmvl (1 km de linha de via dupla tem 2 km de extensão de via férrea). Normalmente os quilómetros das vias são medidos em quilómetro linear de via (kmvl).

A Figura 14 mostra os valores da intensidade de utilização relativos às principais linhas e ramais da rede, para o ano de 2019. Destacam-se as linhas urbanas e suburbanas de Lisboa – as Linhas de Sintra, de Cascais e de Cintura – com mais do quádruplo do valor médio nacional (38,8). Segue-se a Linha do Norte, com um valor de 117,9 (o triplo da média nacional).

Figura 14 – Intensidade de utilização das principais linhas da RFN (2019), em CKm/[Km*dia] (Fonte: IP)

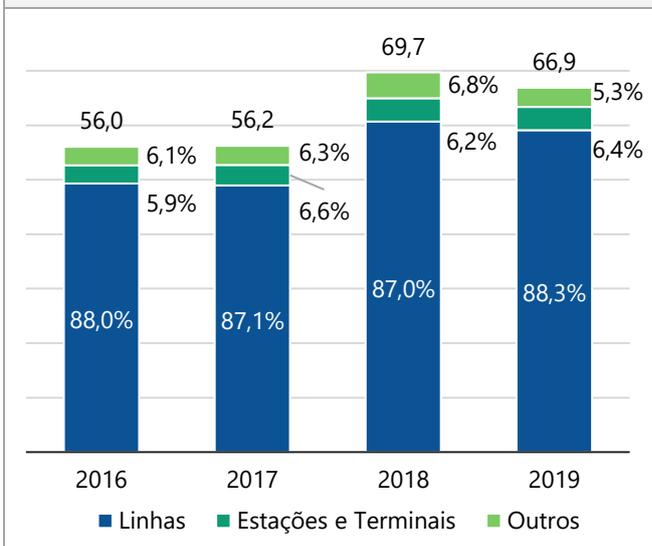


5.3. Estado da infraestrutura

A IP avalia anualmente o estado geral das vias ferroviárias e respetivos elementos infraestruturais em 4 estados de condição: “Bom”, “Razoável”, “Requer atenção” ou “Insatisfatório”. Segundo o Relatório do Estado da Infraestrutura de 2019, a RFN encontra-se, na sua generalidade, num estado de condição “Razoável”, que se traduz genericamente numa adequação do estado da infraestrutura aos requisitos da exploração. O indicador de desempenho (I_D), que é um indicador numérico contínuo subjacente à classificação e que varia entre 0 (zero) e 8 (oito), aponta ainda para uma ligeira melhoria em relação ao ano anterior, que é atribuída, sobretudo, à melhoria observada nos ativos de via e túneis, cujas variações decorrem de intervenções, nomeadamente nas Linhas do Douro, Beira Alta e Beira Baixa. Não obstante, os ativos de via apresentam um estado de condição global de “Requer atenção”, verificando-se que 18,1% se apresentam com um estado de condição de “Insatisfatório”.

Compete à IP assegurar a manutenção da infraestrutura ferroviária, com o objetivo de manter o seu bom estado e garantir a capacidade e segurança. Não obstante as funções de inspeção e fiscalização serem realizadas internamente, a IP recorre a fornecedores externos para trabalhos de

Figura 15 – Gastos da IP com a manutenção da RFN, em milhões de euros (Fonte: IP)



manutenção preventiva e corretiva em diversas especialidades (e.g. via, sinalização, catenária, telecomunicações, elevadores e escadas rolantes).

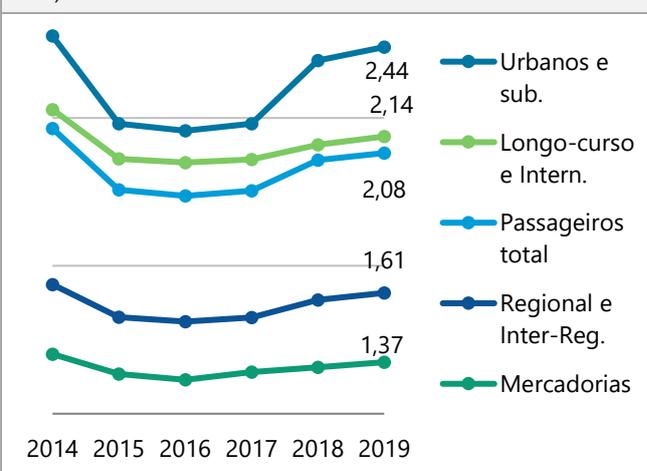
Na Figura 15 registam-se os gastos de manutenção da IP com a RFN, nos anos 2016-2019. Após o aumento registado em 2018 face aos anos anteriores (+24%), o valor de 2019, que se cifra em 66,9 milhões de euros, representa um decréscimo de -4% em relação ao ano anterior. Em todos os anos, cerca de 87-88% desse montante é destinado à manutenção das linhas-férreas, cabendo o restante, em partes idênticas, a estações/terminais e outros (e.g., edifícios, subestações).

5.4. Tarifação da infraestrutura

Enquanto gestor da infraestrutura, a IP elabora e publica, anualmente, no seu *site*, o Diretório de Rede com informação relativa às características técnicas e operacionais da RFN, aos termos e condições de acesso à infraestrutura e de prestação de serviços, bem como o regime de tarifação. Assim, pela atividade de gestão da infraestrutura são cobradas às empresas ferroviárias taxas de utilização do pacote mínimo de acesso²⁷, de acesso às instalações de serviço (e.g., estações e terminais de mercadorias) e outras tarifas relativas aos serviços adicionais e auxiliares.

Na Figura 16 ilustra-se a evolução da taxa de utilização das infraestruturas (TUI) média cobrada às empresas ferroviárias, por tipo de serviço, entre 2014 e 2019. Foram incluídos os valores relacionados com o pacote mínimo de acesso e com o acesso às instalações de serviço²⁸. Após a acentuada diminuição das taxas ocorrida entre 2014 e 2015 (cerca de -10%), na sequência da adoção de um novo critério regulamentar, seguiu-se uma tendência de subida entre 2016 e 2019. Essa subida foi mais acentuada no transporte de passageiros (+9%), a uma taxa média anual de 2,8%, com destaque para o transporte urbano e suburbano que cresceu neste período a uma taxa média anual de 4,4%. Já no transporte de mercadorias a TUI cresceu, entre 2016 e 2019, a uma taxa média anual de 1,5%.

Figura 16 – Taxa de utilização da infraestrutura média (pacote mínimo de acesso e acesso às instalações de serviço), por tipo de serviço, em euros por CKm (Fonte: AMT)



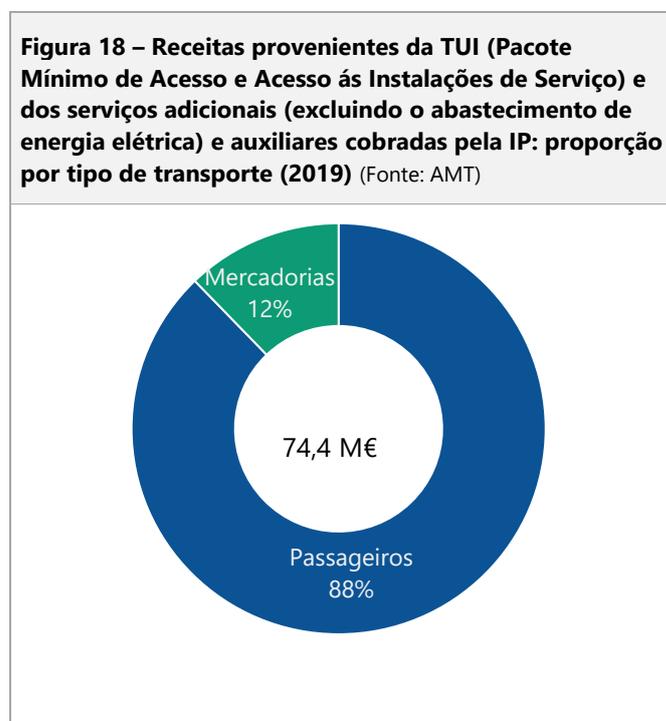
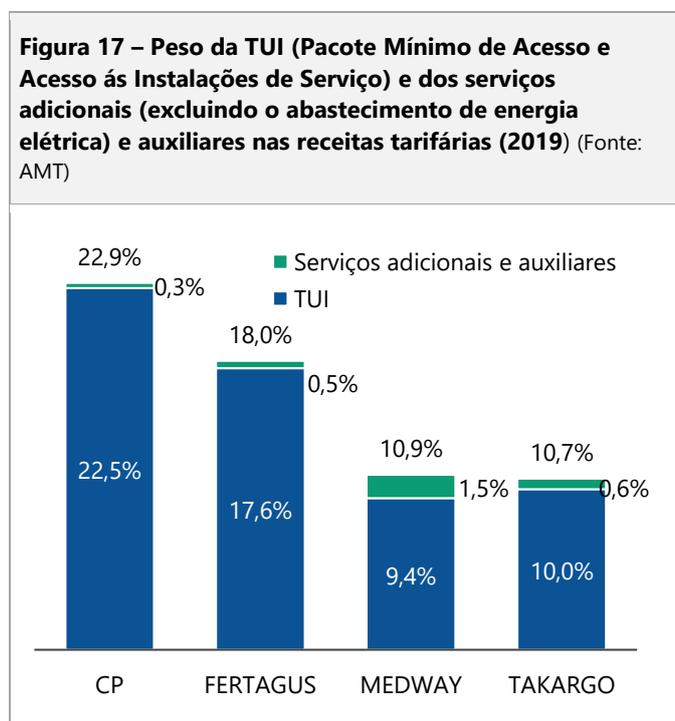
No que respeita ao peso da TUI nas receitas tarifárias das empresas ferroviárias, a Figura 17 mostra que o mesmo é consideravelmente maior para a CP, ou seja, é a empresa onde uma maior fatia das receitas é utilizada no pagamento do acesso à infraestrutura. Isto deve-se, por um lado, a uma TUI mais elevada para os serviços de passageiros (ver Caixa 1) e, por outro, a menores receitas tarifárias por PKm registadas pela CP (ver capítulo

²⁷ De acordo com o Decreto-Lei n.º 217/2015, "O pacote mínimo de acesso inclui: a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária; b) O direito de utilização da capacidade concedida, incluindo o socorro ferroviário; c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos; d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição; e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis; f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida."

²⁸ Os valores das tarifas de acesso a "outras instalações de serviço" relativas ao transporte de passageiros foram incluídos nos serviços urbanos e suburbanos.

6.3). Por outro lado, a Fertagus não paga à IP taxas de utilização das instalações de serviços de 6 das 13 estações que utiliza, sendo responsável diretamente pela sua gestão²⁹.

Refira-se ainda, que no caso da Fertagus, foram considerados na Figura 17 os valores cobrados pela IP à empresa e não os valores registados nas contas do operador de transportes. A diferença entre estes dois valores decorria de uma divergência que existia entre estas duas empresas resultante do aumento do valor das tarifas de utilização da infraestrutura ferroviária em dezembro de 2011, no seguimento da publicação do Regulamento n.º 630/2011, de 12 de dezembro, do ex Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., que estabeleceu o regime de tarifação para a RFN, e da impossibilidade da Fertagus poder refletir esse aumento nas tarifas cobradas aos clientes. No final de 2019, foi alcançado um acordo entre as partes, sendo parte integrante do contrato de concessão renegociado entre a Fertagus e o Estado³⁰ e que prorrogou o prazo da concessão até 30 de setembro de 2024.



²⁹ Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coima e Penalva

³⁰ A este propósito poderão ser consultados o Decreto-Lei n.º 174-A/2019, de 18 de dezembro, que altera as bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa, e a Resolução do Conselho de Ministros n.º 193/2019, de 19 de dezembro, que aprova o Relatório Final da Comissão de Negociação relativa à Concessão da Exploração do Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros do Eixo Norte-Sul.

Caixa 1 – Cálculo da Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI)

A IP determina o valor das tarifas de utilização do pacote mínimo de acesso que correspondem ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário, de acordo com o estabelecido no artigo 31.º do Decreto-Lei nº 217/2015 e o Regulamento de Execução UE 2015/909, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, para efeitos de fixação das taxas do pacote mínimo de acesso (PMA) e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço. No primeiro trimestre de 2019, o gestor da infraestrutura concluiu um estudo de revisão do tarifário, com o envolvimento das Empresas ferroviárias adaptando-o ao Regulamento de Execução UE 2015/909. Estas alterações entraram em vigor no Diretório de Rede para 2020.

As tarifas relativas ao pacote mínimo de acesso são determinadas atendendo aos custos diretamente imputáveis à prestação do serviço de transporte ferroviário, tendo por base o apuramento do Custo Unitário Direto (CUD), conjugado com as componentes de mercado, sendo o ano de referência para o cálculo dos custos e da capacidade utilizada, o último exercício encerrado. Assim, de acordo com a **2.ª Adenda ao Diretório de Rede 2020** a fórmula de cálculo da TUI para o PMA é a seguinte:

$$TUI = \sum_{i=1}^n Ti \times CKi$$

- TUI - Tarifa de Utilização da Infraestrutura - Tarifa a cobrar pela prestação dos serviços incluídos no pacote mínimo de acesso quando da utilização de um canal horário por uma composição ferroviária.
- i – Linha de Exploração
- Ti – Tarifa base - definida para cada linha de exploração, consoante o tipo de tração e utilização de plataformas, horário do comboio, segmento de mercado e comprimento do comboio.
- CKi – Distância efetivamente percorrida por uma composição ferroviária em cada uma das linhas de exploração.

A tarifa T_i obedece à seguinte fórmula:

$$T_i = CUD \times P1 \times C2i \times C3 \times C4 \times F$$

- T_i – Tarifa do troço i
- CUD – Custo Unitário Direto
- P1 – Componente de Modulação de Custos pela tração do comboio e/ou utilização de plataformas
- C2i – Componente Procura da Linha
- C3 – Componente Horário do Comboio
- C4 – Componente Segmento de Mercado
- F – Fator de Implementação

O CUD foi fixado em 1,77 € por CKm. Sendo os restantes fatores de majoração ou minoração calculados de acordo com a tabela seguinte:

Componentes da Tarifa		Parâmetros de afetação	
Utilização infraestruturas catenária e plataformas	P1	Tração Elétrica com Plataformas	1,03
		Tração Elétrica sem Plataformas	1,02
		Tração Diesel com Plataformas	0,90
		Tração Diesel sem Plataformas	0,89
Procura da Linha	C2i	Linhas Tipo A	1,00
		Linhas Tipo B	0,90
		Linhas Tipo C	0,85
Horário do Comboio	C3	Horário Peak	1,00
		Horário Regular	1,00
		Horário Low	0,85
Segmento de Mercado*	C4	Marchas	1,00
		Mercadorias	1,00
		Urbanos	1,25
		Regional	1,00
		Longo Curso Normal	1,25
		Longo Curso Alta Qualidade	1,30
		Internacional	1,00
Especial	1,25		

5.5. Investimentos na infraestrutura ferroviária

Enquanto gestor da infraestrutura, compete à IP realizar não só as despesas de funcionamento necessárias para garantir a manutenção da infraestrutura (ver Figura 15), mas também os investimentos com vista ao desenvolvimento e expansão da RFN. Na Tabela 5 resumem-se as 4 categorias de intervenção reconhecidas pela legislação comunitária setorial – manutenção, renovação, modernização e novas infraestruturas – enquadrando-as quanto ao tipo de despesa e indicando a respetiva finalidade.

Tabela 5 – Os 4 tipos de intervenção, caracterizados em função do tipo de despesa envolvida e da finalidade
(Regulamento de Execução (UE) nº2015/1100 da Comissão, de 7 de julho de 2015)

Tipo de despesa	Tipo de intervenção	Finalidade da intervenção
Despesa correntes (OPEX)	Manutenção	Conservação do bom estado e capacidade da infraestrutura existente
Despesa de capital (CAPEX)	Renovação	Obras importantes de substituição na infraestrutura existente, que não alteram o seu desempenho global
	Modernização	Obras importantes de modificação na infraestrutura existente, que melhoram o seu desempenho global
	Novas Infraestruturas	Projetos de construção de novas instalações de infraestrutura

Na Figura 19 ilustra-se a evolução do investimento anual na ferrovia nacional entre os anos 2002 e 2019³¹. O gráfico evidencia dois períodos distintos em termos de intensidade de investimento: (i) 354,2 M€/ano entre 2002 e 2011 e (ii) 69,9 M€/ano entre 2012 e 2019 (valores médios anuais). No primeiro caso, trata-se de um período em que tiveram lugar diversas empreitadas avultadas, tais como a quadruplicação da linha de Sintra, a conclusão do Eixo Norte-Sul ou a reabilitação do Túnel do Rossio. Nos anos seguintes, durante o Programa de Assistência Económica e Financeira (2011-2014), assistiu-se a uma redução considerável do investimento na ferrovia, que se tem mantido até aos dias de hoje – ainda que os últimos anos apresentem uma tendência crescente.

A Figura 20 desagrega o investimento realizado entre os anos de 2012 e 2019 por tipo de intervenção. Do investimento realizado em 2019, 107,9 milhões estão enquadrados no plano de investimentos Ferrovia 2020. Destacam-se nesse ano os seguintes investimentos:

- 38,4 milhões de euros na modernização do troço Covilhã-Guarda e Concordância da Linha da Beira Baixa com a Linha da Beira Alta;
- 29 milhões na Linha do Minho (eletrificação, sinalização e telecomunicações);
- 12,7 milhões de euros relativos à eletrificação do troço Caíde-Marco na Linha do Douro.

Estes investimentos são debitados pela IP ao Estado, bem como os gastos operacionais e os encargos financeiros relacionados com esta atividade, ficando esses valores em dívida à IP e registados na rubrica do ativo “contas a receber – Concedente Estado”. Em 2019, o valor em dívida ascendia a 2,5 mil milhões de euros (variação homóloga de -21,8%).

³¹ Em 2014, não foram considerados 63 milhões de euros relativos à transferência dos terminais ferroviários da CP Carga para a IP.

Figura 19 – Evolução dos investimentos da IP em Infraestruturas de Longa Duração (ILD), em milhões de euros (Fonte: IP)

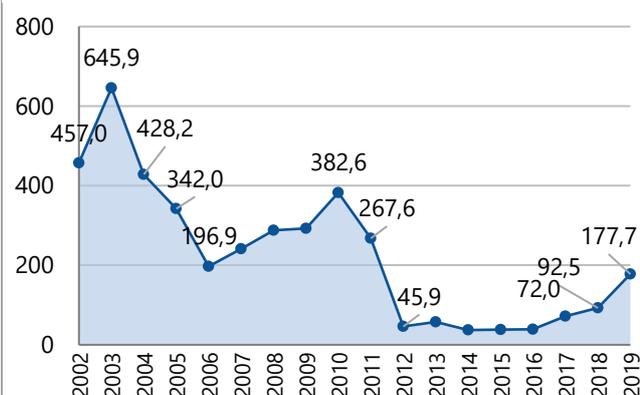
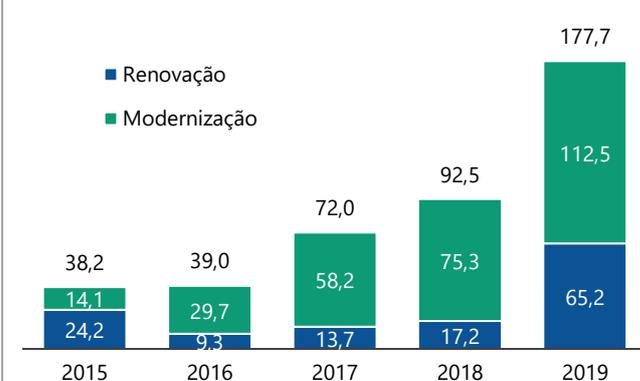


Figura 20 – Investimento da IP em Infraestruturas de Longa Duração (ILD) por tipo de intervenção, em milhões de euros (Fonte: IP)



Os principais investimentos na RFN, em curso ou a realizar nos próximos anos, integram o Plano de Investimentos Ferrovia 2020, que contempla um volume global de investimento de 2 184 milhões de euros, com previsão de execução até 2024. Os projetos e intervenções previstos abrangem a maior parte da rede, repartindo-se pelos 4 seguintes corredores (indica-se a correspondente percentagem do investimento total): (i) o corredor internacional norte (31,1%), (ii) o corredor internacional sul (26,5%), (iii) o corredor norte-sul (21,5%) e (iv) corredores complementares (20,9%). Mais concretamente, os investimentos traduzir-se-ão em (i) cerca de 100Km de construção nova (com destaque para a nova linha Évora-Elvas), (ii) um aumento de 434Km da rede eletrificada (destacando-se a eletrificação das linhas do Minho, Douro, Oeste e Algarve) e (iii) um aumento de 400Km da rede com sinalização eletrónica – na conclusão destas intervenções, a RFN será 80% eletrificada e 79% dotada de sinalização eletrónica. O plano contempla ainda uma diversidade de outras intervenções, com destaque para os investimentos que possibilitem o cruzamento de comboios de mercadorias com 750m de comprimento (nomeadamente, através da construção de estações técnicas) nas linhas que integram o Corredor Atlântico, ou a supressão de passagens de nível. Finalmente, está ainda contemplado o início da instalação do Sistema Europeu de Gestão de Tráfego Ferroviário (ERTMS), e a preparação da migração para a bitola europeia.

Na Figura 21 apresenta-se a evolução anual dos investimentos relacionados com o Plano Ferrovia 2020 (realizados e previstos), e na Figura 22 o grau de realização global do Plano. Até ao final de 2019 tinham sido investidos cerca de 268 milhões de euros, correspondendo a 12,3% do volume total de investimento. Refira-se, no entanto, que estes valores situam-se aquém do que era previsto anteriormente³², onde se esperava que o grau de realização dos investimentos viesse a atingir, no final de 2019, o patamar de 28%. De facto, observa-se uma translação dos valores previsionais mais elevados (*i.e.*, o pico do gráfico da Figura 21) que corresponde a um atraso de sensivelmente 2 anos na execução dos investimentos.

³² Ver "Relatório de Monitorização do grau de execução dos investimentos previstos e realizados na infraestrutura ferroviária no período 2016-2017", AMT, 2017.

Figura 21 – Evolução do investimento na RFN (realizado e previsto), no âmbito do Plano Ferrovia 2020, entre 2015 e 2024 (Fonte: IP)

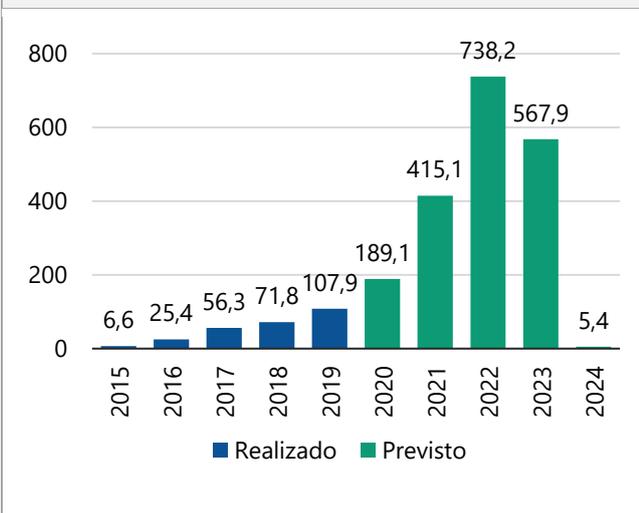
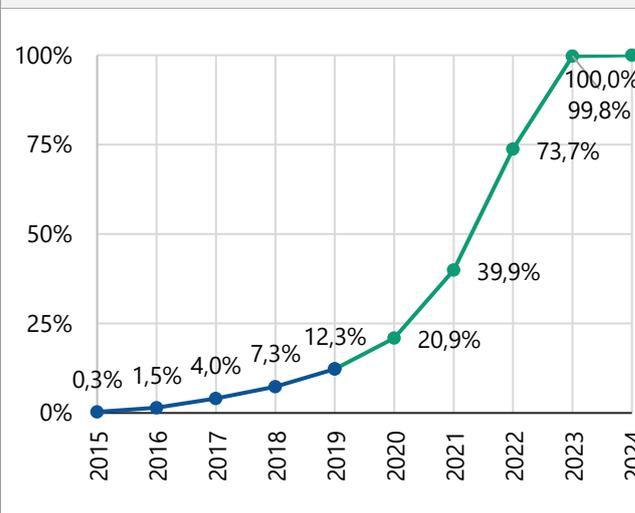


Figura 22 – Evolução da taxa de execução acumulada do investimento na RFN (realizado e previsto), no âmbito do Plano Ferrovia 2020, entre 2015 e 2024 (Fonte: IP)



Paralelamente, o Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030)³³, na sua versão mais atual prevê um conjunto de intervenções estruturantes na área da mobilidade e transportes, através de um investimento que ascende a 21,7 mil milhões de euros, 17,7 dos quais como investimento público. Os 45 projetos contemplados repartem-se por 5 eixos estratégicos: (i) Acessibilidade equitativa, (ii) Conetividade alargada, (iii) Mobilidade inteligente, (iv) Mobilidade sustentável e neutralidade carbónica e (v) Infraestruturas e equipamentos resilientes. O investimento repartir-se-á pelos setores ferroviário, rodoviário, marítimo-portuário, aeroportuário e da mobilidade/transportes públicos. No que respeita à ferrovia, está previsto um investimento de 10,5 mil milhões de euros (49% do total), destacando-se os projetos de novas linhas de via dupla de alta velocidade para passageiros entre Lisboa e o Porto e entre o Porto e Vigo (1ª fase entre Braga e Valença) a modernização e eletrificação da rede em geral, a ligação da Linha de Cascais à rede nacional e 1,7 mil milhões para a aquisição de novo material circulante. Refira-se que alguns dos investimentos previstos no plano Ferrovia 2020 transitarão para o PNI 2030.

Dando cumprimento às suas atribuições, a AMT tem vindo a levar a cabo um trabalho regular de acompanhamento da execução dos investimentos na RFN, tendo assumido o compromisso de elaborar relatórios periódicos sobre a evolução desses investimentos. Recentemente, foi publicado o relatório³⁴ relativo à "Monitorização da Execução dos Investimentos Previstos e do Estado de Conservação da Infraestrutura Ferroviária 2018 – 2019", que analisa a execução física e financeira dos investimentos no biénio 2018-2019.

³³ O PNI 2030, parte integrante da estratégia nacional Portugal 2030 (PT 2030), foi aprovado em janeiro de 2019 em sede de Conselho de Ministros. Em outubro de 2020, foi apresentada, pelo Governo, uma nova versão.

³⁴ Disponível no site da AMT em https://www.amt-autoridade.pt/media/3041/relatorio_investimentos_ferrovianos_2018-2019.pdf

Refira-se ainda que, em 2018, foi criado³⁵ o Conselho Superior de Obras Públicas (CSOP), entidade a quem compete emitir pareceres (não vinculativos) de natureza técnica, económica e financeira sobre projetos de grande relevância e programas de investimento em infraestruturas, designadamente, ferroviárias.

Em junho de 2020, o CSOP publicou a sua primeira proposta de parecer, incidindo sobre PNI 2030. Esse documento surgiu na sequência de um trabalho intenso de análise do Programa proposto, bem como dos contributos recebidos de diversas entidades consultadas – os estudos e contributos que serviram de base à proposta de parecer encontram-se disponíveis no website do CSOP³⁶.

5.6. Recursos humanos do gestor da infraestrutura

Em 31 de dezembro de 2019, o quadro de pessoal da IP ao serviço da gestão da infraestrutura ferroviária era composto por 2 541 trabalhadores, correspondendo a cerca de 70% do efetivo total da empresa (Tabela 6). Mantem-se a tendência de redução gradual do número de trabalhadores afetos à ferrovia, tendo havido uma redução de 2% em relação a 2017 e -7% em relação a 2012.

Por fim, a taxa de absentismo foi, em 2019, de 5,3%, tendo-se mantido o valor do ano anterior.

	2017	2018	2019
IP - Ferrovia	2 588	2 544	2541
IP - Total	3 697	3 644	3628

³⁵ Decreto Regulamentar n.º 8/2018, de 4 de setembro.

³⁶ http://csop.pt/pareceres_lista_pni.html

5.7. Benchmarking das infraestruturas

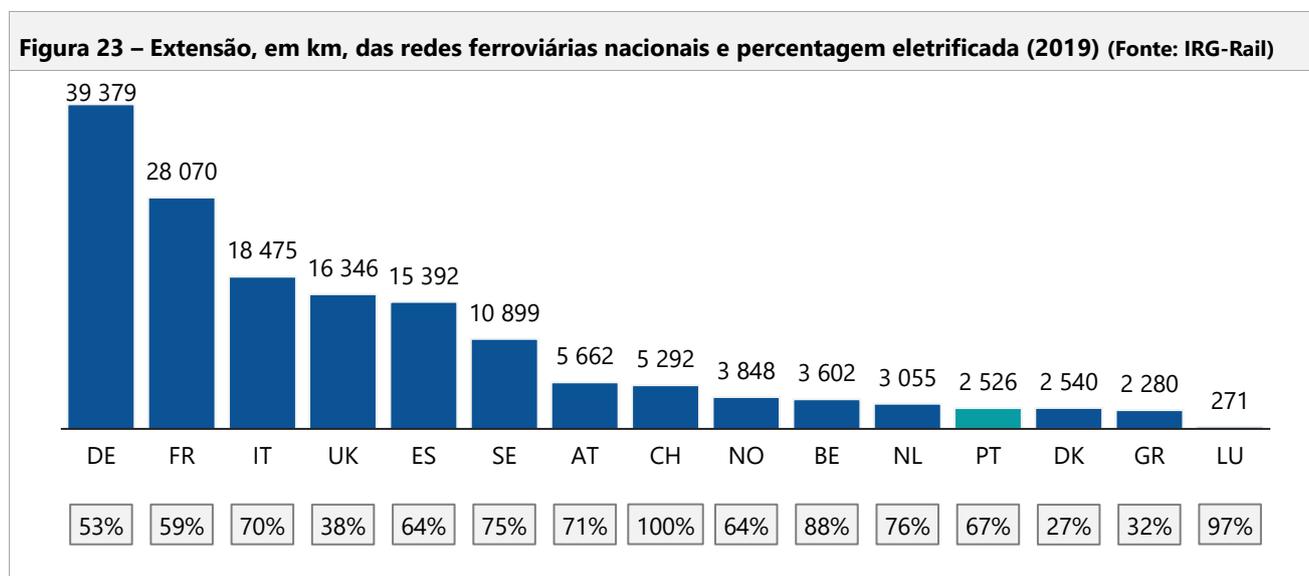
Para fins de *benchmarking*, nesta secção é apresentada uma comparação entre a RFN e as redes de um conjunto de países europeus de referência³⁷, designadamente os seguintes: Alemanha, Áustria, Bélgica, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Holanda, Itália, Luxemburgo, Noruega, Reino Unido, Suécia e Suíça.

Comparativamente com estes países, Portugal possui uma rede de pequena dimensão, não só em termos absolutos como em termos de densidades relativas: por área (55% da média) e por população (43% da média) – ver Figura 23 a Figura 25. Acresce ainda que é das redes com uma menor utilização (Figura 26), explicado em parte pela sua localização periférica, fazendo fronteira apenas com um país.

Por outro lado, a percentagem de eletrificação da rede portuguesa situa-se ligeiramente acima da média dos países analisados (65%). Tal resultou de um investimento significativo, levado a cabo nas últimas décadas, que permitiu aumentar a extensão da rede eletrificada de 458Km em 1990 (15%) para 1696Km em 2019 (67%).

Ainda com base no ano de 1990, Portugal foi, a par com a França, o país que mais viu a sua rede reduzir, tendo a extensão em utilização diminuído em 17% entre esse ano e 2018 (Figura 27).

Relativamente à TUI, segundo dados do IRG-Rail, os valores médios cobrados em Portugal são inferiores aos praticados nos restantes países analisados, tanto para os serviços de transporte de passageiros como para os de mercadorias. Na Figura 28 apresentam-se os valores médios para os diversos países considerados.



³⁷ Para estas análises foram selecionados os países com melhor classificação no Índice Europeu de Desempenho da Ferrovia, calculado pela consultora BCG, The 2017 European Railway Performance Index. BCG, mais especificamente os países classificados nos 1.º e 2.º intervalos ("Tier 1" e "Tier 2") do índice, e que fossem, paralelamente, membros do IRG-Rail.

Figura 24 – Densidade da rede ferroviária em relação à área do país, em km/100km² (2019) (Fonte: IRG-Rail)

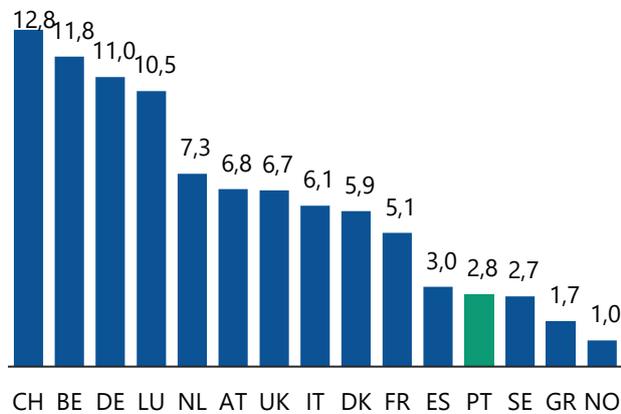


Figura 25 – Densidade da rede ferroviária em relação à população, em km/10.000 Hab (2019) (Fonte: IRG-Rail)

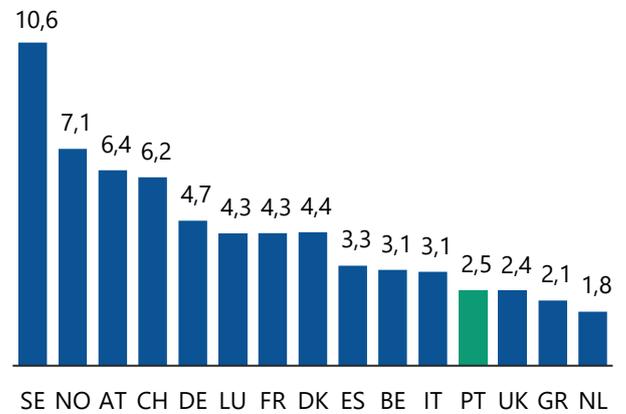


Figura 26 – Intensidade de utilização da rede ferroviária, em comboios por km por dia (2019) (Fonte: IRG-Rail)

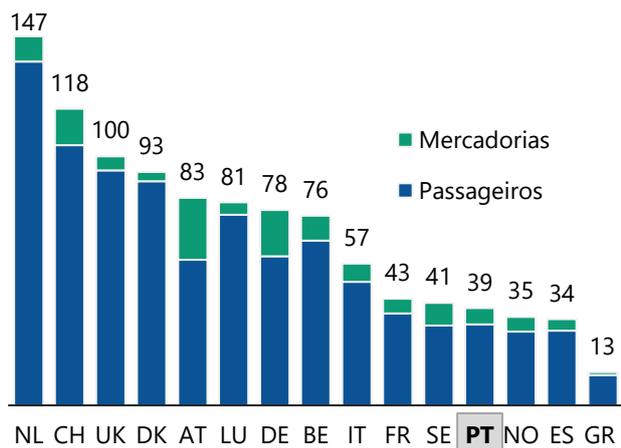


Figura 27 – Índice da evolução da extensão da rede ferroviária, 1990-2018 (Fonte: Statistical pocketbook - 2019, EU Transport in figures, da Comissão Europeia)

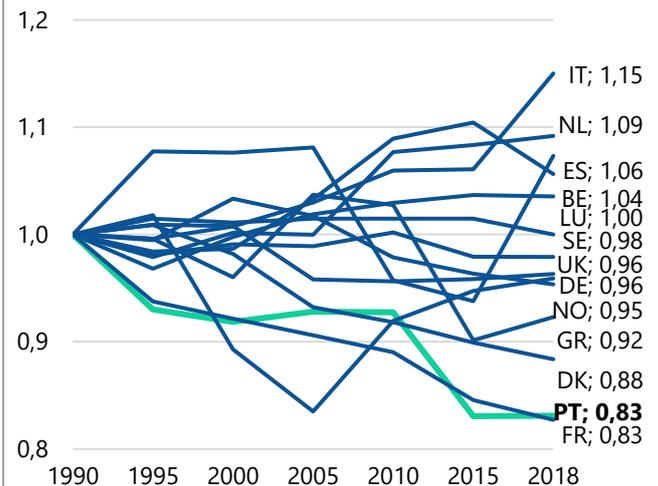
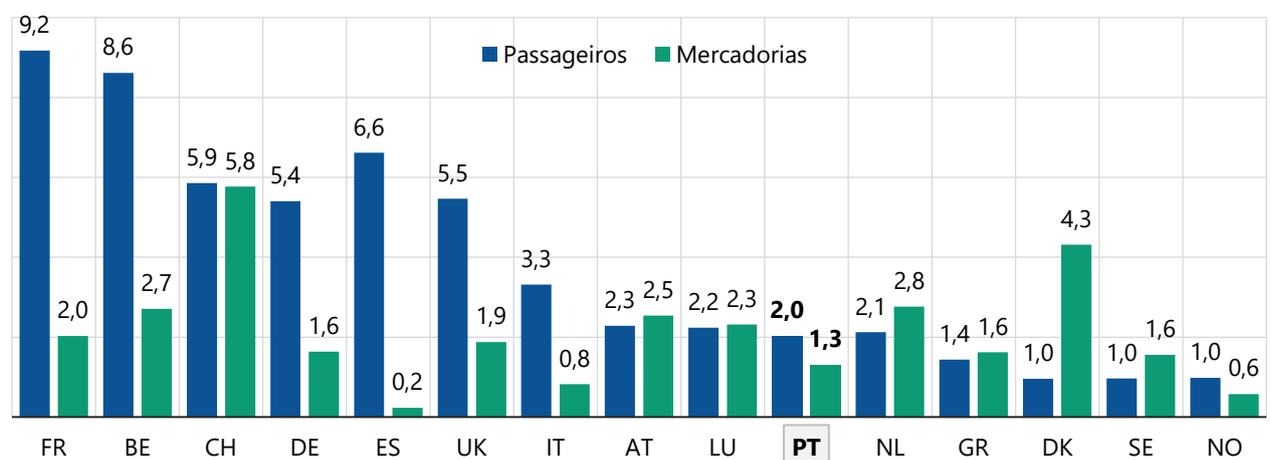


Figura 28 – Taxa de utilização da infraestrutura (pacote mínimo de acesso), em euros por CKm, por tipo de serviço (2018). Os valores da Suíça (CH) são de 2017. (Fonte: IRG-Rail)



6. Serviço de transporte de passageiros

Os serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros em Portugal são, atualmente, prestados pelos operadores CP e Fertagus. A CP explora os seguintes serviços de transporte de passageiros³⁸:

- Longo-curso (serviços “Intercidades”, “Alfa Pendular” e internacional);
- Regionais e Inter-regionais;
- Urbanos e suburbanos de Lisboa que ligam Lisboa a Azambuja, Sintra, Setúbal (Praias do Sado) e Cascais,
- Urbanos e suburbanos do Porto que ligam o Porto a Aveiro, Caíde, Braga e Guimarães.

A Fertagus explora o serviço público de transporte suburbano no Eixo Ferroviário Norte-Sul entre as estações de Setúbal e Roma-Areeiro (Lisboa).

Não obstante ambas as empresas terem direitos exclusivos nos serviços de transporte público de passageiros que exploram, entre as estações de Setúbal e Pinhal Novo (4 estações, 13 km) e entre as estações de Campolide e Roma-Areeiro (4 estações, 4 km) os passageiros podem optar por um dos dois operadores uma vez que ambos exploram serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros nestes troços.

6.1. Cobertura geográfica

Na Figura 29 representam-se as coberturas geográficas dos serviços de transporte de passageiros de Longo Curso (i) “Alfa Pendular” e (ii) “Intercidades”, (iii) dos serviços Regionais ou Inter-Regionais e (iv) dos serviços Internacionais. A Tabela 7 permite aferir a disponibilidade de serviços ferroviários de passageiros nas capitais de distrito de Portugal Continental, discriminando-se entre as 4 categorias mencionadas anteriormente e incluindo-se os serviços urbanos/suburbanos.

A análise da Tabela 7 e da Figura 29 mostra que Lisboa, Porto e Coimbra são as únicas cidades servidas por todas as categorias de serviço de passageiros (nacionais e internacionais). Por outro lado, as cidades de Aveiro, Faro, Braga, Guarda, Santarém, Castelo Branco e Évora dispõem de ligação direta à capital por via de serviços de longo curso (“Alfa Pendular” e/ou “Intercidades”) – no caso de Beja, o serviço “Intercidades” que faz a ligação à capital envolve um transbordo (em Casa Branca). Cidades como Viana do Castelo e Leiria são maioritariamente servidas por comboios regionais/inter-regionais, e no caso de Setúbal, apenas por comboios urbanos/suburbanos. Finalmente, há 3 capitais de distrito – Bragança, Vila Real e Viseu – que, tendo sido outrora, não são atualmente servidas por caminhos-de-ferro. Os 4 serviços internacionais disponíveis eram o (i) Porto-Vigo (serviço “Celta”), (ii) Lisboa-Madrid (serviço “Lusitânia Comboio Hotel”), (iii) Lisboa-Hendaye (serviço “Sud Expresso”) e (iv) Entroncamento-Badajoz (“Comboio Raiano”)³⁹.

³⁸ Adotaram-se para este propósito as definições de serviços ferroviários do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 58/2008, 26 de março, republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro.

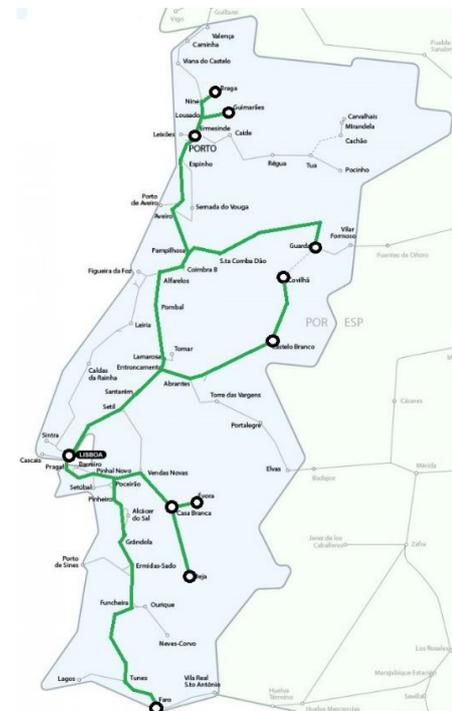
³⁹ Note-se que a CP classifica esta ligação como serviço *Regional*. Na medida em que o percurso atravessa a fronteira, no presente relatório este serviço é considerado como *Internacional*.

Figura 29 - Cobertura geográfica dos serviços de passageiros de Longo-Curso (“Alfa Pendular” e “Intercidades”), Regionais/Inter-Regionais e Internacionais. Os círculos assinalam as estações terminais dos serviços. (Fonte: adaptado de IP, com informação da CP)

Serviços de Longo Curso “Alfa Pendular”



Serviços de Longo Curso “Intercidades”



Serviços Regionais/Inter-Regionais



Serviços Internacionais



Tabela 7 – Partidas diárias de serviços de transporte ferroviário de passageiros de cada uma das capitais de distrito de Portugal Continental (Fonte: comboios planeados para um dia útil, consultado no site da IP, Junho 2021)

Capital de Distrito	Serviços Nacionais				Total
	Alfa Pendular	Intercidades	Regionais/ Inter-Regionais	Urbanos/ Suburbanos	
Lisboa	10	21	24	387	442
Porto	11	10	17	130	168
Coimbra	16	20	34	16	86
Aveiro	16	14	23	29	82
Faro	2	3	22	-	27
Braga	3	1	-	27	31
Santarém	2	26	44	-	72
Guarda	-	6	8	-	14
Castelo Branco	-	6	8	-	14
Évora	-	11	-	-	11
Beja	-	6	1	-	7
Viana do Castelo	-	2	23	-	25
Leiria	-	-	11	-	11
Setúbal	-	-	-	61	61
Portalegre	-	-	2	-	2
Bragança	-	-	-	-	-
Vila Real	-	-	-	-	-
Viseu	-	-	-	-	-

6.2. Oferta e procura do transporte ferroviário de passageiros

Conforme ilustra a Figura 30, a oferta nacional de serviços ferroviários de passageiros tem-se mantido aproximadamente constante nos últimos anos, em termos de comboios e comboios-Km realizados e para os vários serviços.

Por outro lado, a procura tem vindo a crescer consistentemente desde 2013 (Figura 33). Entre 2013 e 2018, os PKm e os passageiros cresceram a uma taxa média anual de 5%. De 2018 para 2019, verificou-se um aumento mais significativo, traduzido em +15% em termos de passageiros transportados e +10,5% em termos de PKm (Figura 31).

O aumento da procura foi particularmente notório nos serviços suburbanos de Lisboa, tendo o número de passageiros transportados aumentado 18% na CP e 15% na Fertagus. Porém, em termos de PKm, verificou-se um aumento maior no caso da Fertagus (36%, contra 19% na CP), o que está relacionado com o facto de a distância média percorrida por passageiro ter aumentado nos serviços deste operador – passou de 18,1Km para 21,5Km, enquanto no caso da CP, o valor manteve-se em cerca de 15,4km. Por outro lado, o aumento da procura resultou num aumento da taxa de ocupação (PKm/LKm) em 4p.p. e 5p.p., respetivamente, na CP e na Fertagus, como se depreende da Figura 34.

Este comportamento da procura está diretamente relacionado com a redução tarifária implementada com o PART (ver secção 4). Conforme explicado na secção 6.3, foi nos serviços urbanos e suburbanos de Lisboa, em particular, nos serviços prestados pela Fertagus, onde se registou a maior redução da BTM e do preço médio por PKm. Em sentido contrário, nos serviços urbanos e suburbanos do Porto registou-se uma ligeira subida.

A Figura 33, além da procura, apresenta a evolução da oferta global entre 2012 e 2019. De facto, observa-se que o já mencionado aumento da procura em 2019 veio acentuar a divergência desta em relação à oferta, que não tem acompanhado o aumento da procura, com reflexos nas taxas de ocupação (Figura 34) e no rácio PKm/CKm (Figura 35).

Assim, na taxa de ocupação destacam-se os serviços de longo-curso com um valor médio de 64%. Em contraste, o serviço suburbano da Fertagus apresenta um valor de 21% – pese embora o aumento verificado em 2019 – explicado pela elevada capacidade do material circulante utilizado e à quebra da procura fora das horas de ponta.

Quanto ao número médio de passageiros por comboio, dado pelo rácio PKm/CKm, destacam-se os serviços urbanos de Lisboa e os de longo-curso, com valores superiores a 200 Pkm/CKm.

Estes dois indicadores são diretamente influenciados pela lotação distinta do material circulante utilizado nos diversos serviços: 849 lugares oferecidos, em média, nos serviços urbanos e suburbanos, 246 nos regionais e 324 no longo-curso.

No que respeita à segmentação da procura, a Figura 31 mostra que, em 2019, os serviços urbanos e suburbanos representaram 89% dos passageiros e 56% dos PKm. A diferença entre os dois valores está relacionada com a distância média percorrida pelos passageiros, que no caso dos serviços urbanos e suburbanos (18 Km) é significativamente inferior ao que se verifica nos serviços regionais (42 Km) e de Longo Curso (258 Km).

Em termos de quota de mercado, a CP detém (em termos de passageiros e PKm) 81% dos serviços suburbanos de Lisboa, cabendo à Fertagus os restantes 19%.

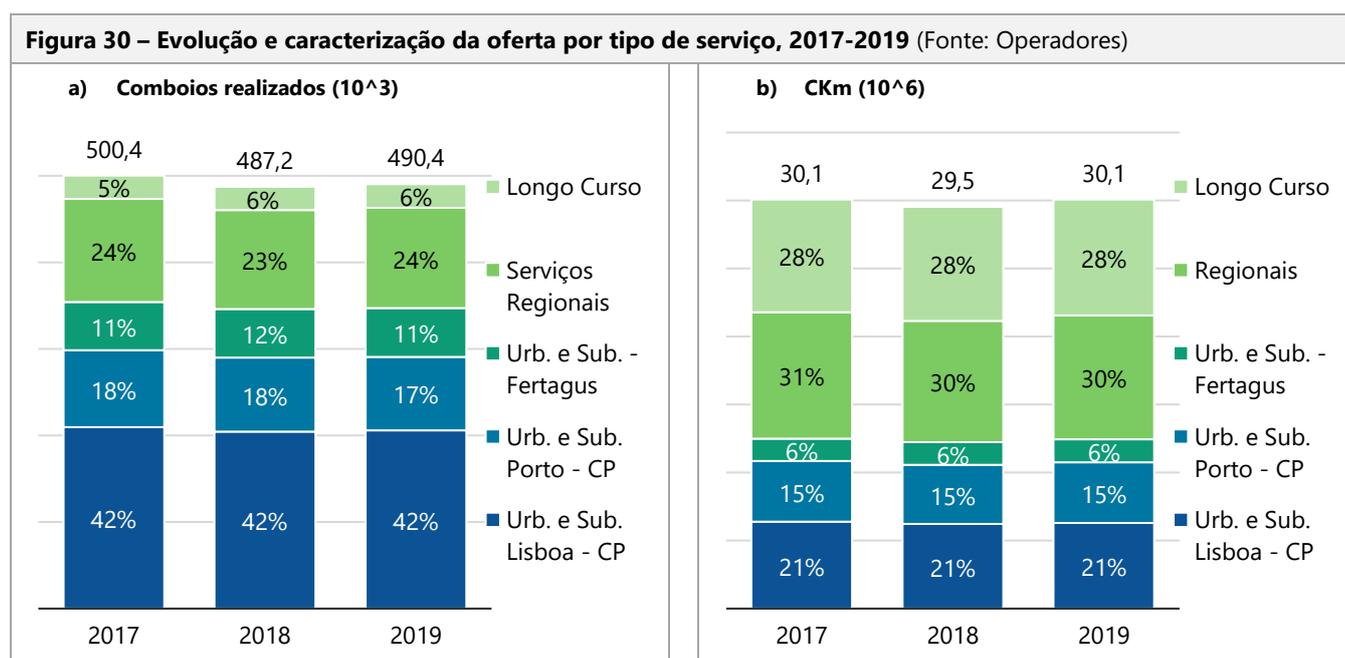


Figura 31 – Evolução e caracterização da procura, por tipo de serviço, 2017-2019 (Fonte: Operadores)

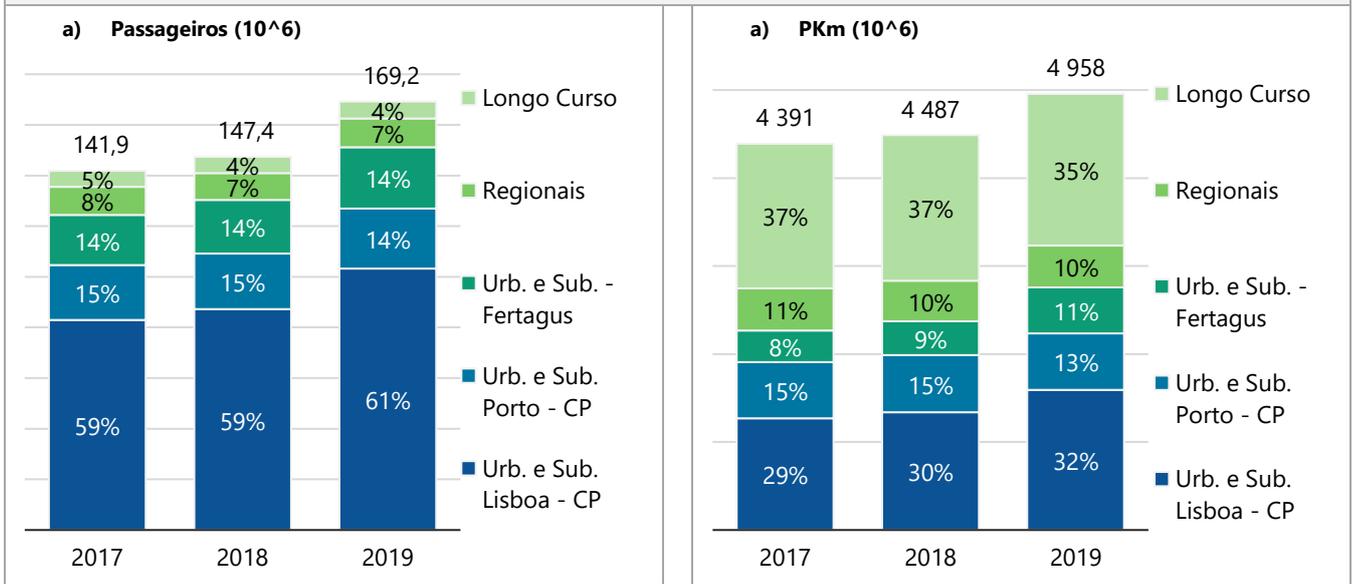


Figura 32 – Caracterização da oferta, em 2019, em termos de LKm (Fonte: Operadores)

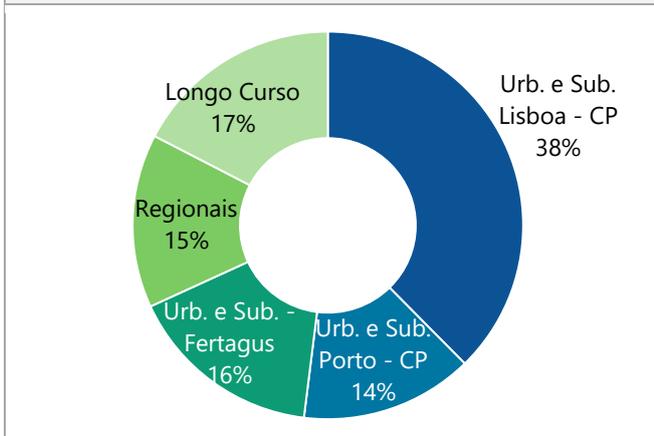


Figura 33 – Evolução da oferta e procura: PKm, Passageiros, LKm e CKm, como índices relativos ao ano de 2012 (Fonte: AMT)

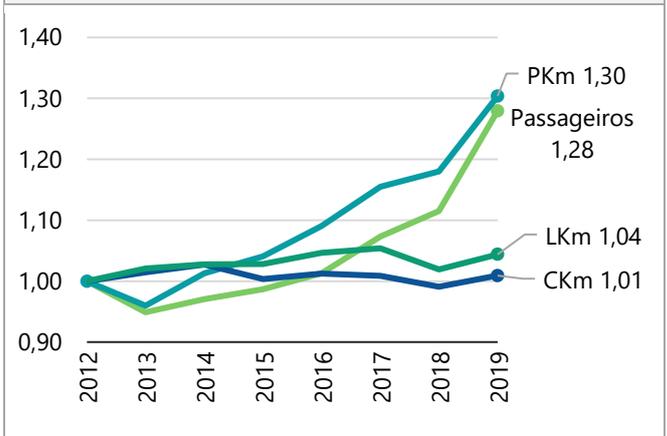


Figura 34 – Taxa de ocupação por tipo de serviço, em 2018 e 2019 (Fonte: Operadores)

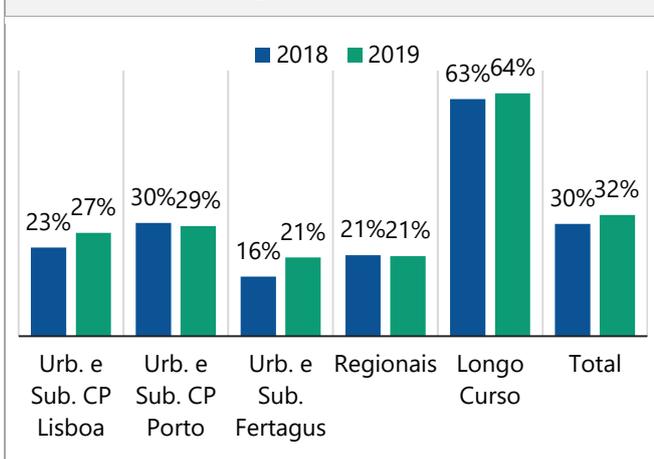
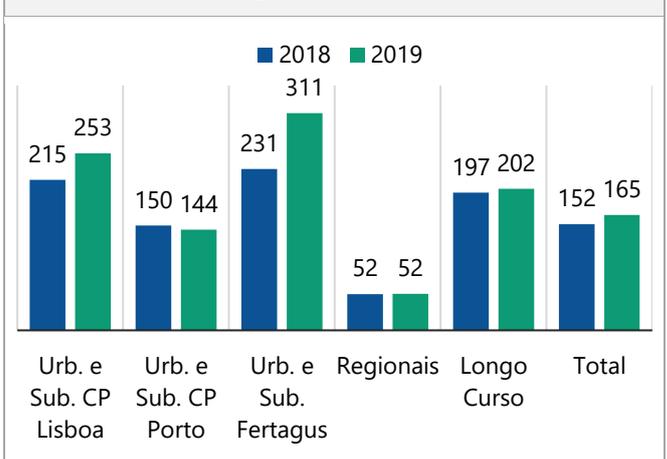


Figura 35 – Rácio PKm/CKm por tipo de serviço, em 2018 e 2019 (Fonte: Operadores)



6.3. Base Tarifária Média

A Base Tarifária Média (BTM), calculada através da divisão da receita tarifária⁴⁰ (sem IVA) pelos PKm transportados, que representa a receita unitária por PKm dos operadores, foi de 6,1 cent/PKm em 2019.

A Figura 36 discrimina os valores da BTM por tipo de serviço, em 2018 e 2019, e a Figura 37 a sua variação homóloga. Constata-se uma redução global de -4%, destacando-se as reduções significativas verificadas nos serviços urbanos/suburbanos de Lisboa (em particular na Fertagus) e, em sentido inverso, os aumentos nos serviços de longo curso e nos urbanos e suburbanos do Porto. Estes últimos, apesar da ligeira subida, continuam a apresentar valores relativamente baixos (22% e 20% abaixo da BTM total e dos urbanos e suburbanos de Lisboa, respetivamente).

Não obstante estes resultados, em nenhum dos serviços se verificou uma redução das receitas em termos absolutos, entre 2018 e 2019, uma vez que a redução da receita unitária foi compensada por um aumento dos PKm em todos eles (ver secção 6.2.).

Conforme referido, a BTM espelha a situação na ótica das empresas, mas não reflete de forma clara o impacto sobre valores pagos pelos utilizadores do transporte ferroviário (os passageiros). Isto porque a BTM inclui as compensações tarifárias pagas pelos poderes públicos aos operadores, designadamente, as compensações relativas aos passes intermodais (PART). Neste sentido, são apresentados na Figura 38 e na Figura 39 dados relativos à receita tarifária por PKm, excluindo as compensações tarifárias, que pode ser interpretada como uma aproximação aos preços unitários do transporte.

Como se verifica na Figura 39, a receita tarifária por PKm sofreu uma variação homóloga de -7% espelhando a redução dos tarifários ocorrida com a implementação do PART, em abril de 2019. À semelhança da BTM, destacam-se as reduções verificadas nos serviços urbanos/suburbanos de Lisboa (em particular na Fertagus). Em sentido oposto assinalam-se os aumentos nos serviços urbanos e suburbanos do Porto e nos de longo-curso, com aumentos bastante superiores à taxa de inflação, que foi de 0,3%.

Esta discrepância entre os valores nos serviços urbanos e suburbanos de Lisboa e do Porto está relacionada com a área de atividade de cada um deles. Os transportes ferroviários urbanos e suburbanos de Lisboa inserem-se totalmente dentro da área metropolitana de Lisboa, tendo beneficiado, por isso, da redução expressiva verificada nos passes intermodais resultante da implementação do PART. No caso dos serviços urbanos e suburbanos do Porto, o PART não teve um impacto significativo nos preços do transporte ferroviário, uma vez que parte considerável da rede se encontra fora da área metropolitana do Porto, abrangendo diversas comunidades intermunicipais (CIM do Cávado, CIM do Ave, CIM do Tâmega e Sousa e CIM da Região de Aveiro), e não sendo, por isso, abrangida por um passe intermodal único.

No caso dos transportes de longo curso os valores são iguais em ambos os indicadores pois não existe pagamento de compensações tarifárias relacionadas com estes serviços.

⁴⁰ Inclui as compensações tarifárias, designadamente, as compensações relacionadas com o Passe 4_18, o Passe sub23, o Passe social + e os passes intermodais. Não inclui as indemnizações compensatórias pagas pela prestação de obrigações de serviço público.

Figura 36 – Base tarifária média (BTM) por operador e por serviço, em cent./PKm (2019) (Fonte: AMT)

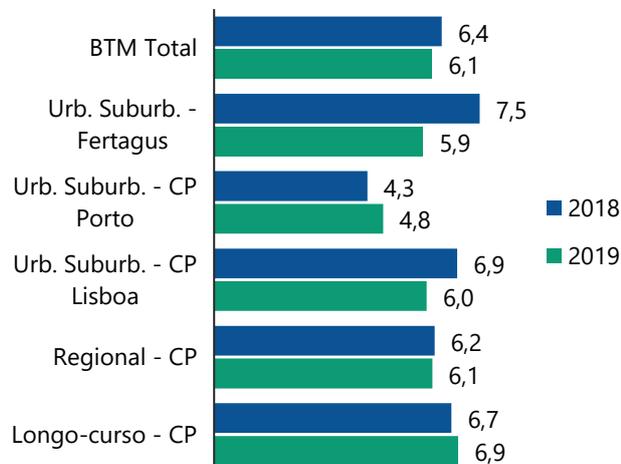


Figura 37 – Taxa de variação da BTM, por serviço e por operador, de 2019 face a 2018 (Fonte: AMT)

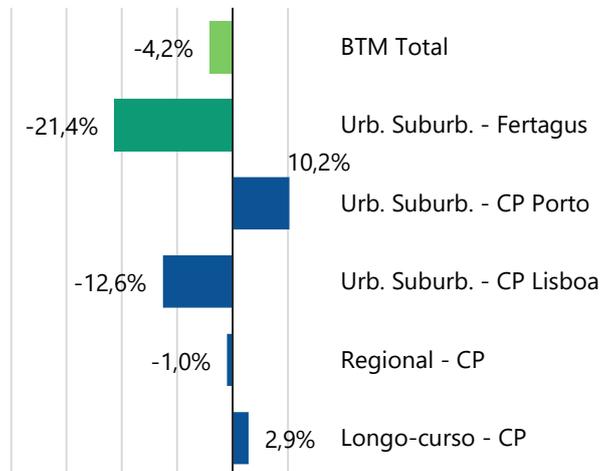


Figura 38 – Receita tarifária por PKm, excluindo compensações tarifárias, por operador e por serviço, em cent./PKm (2019) (Fonte: AMT)

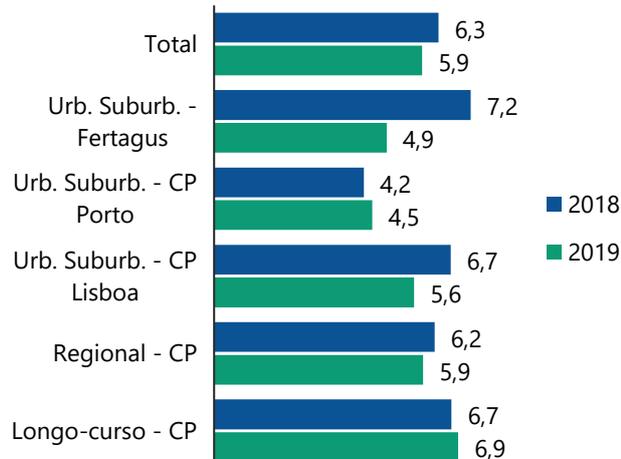
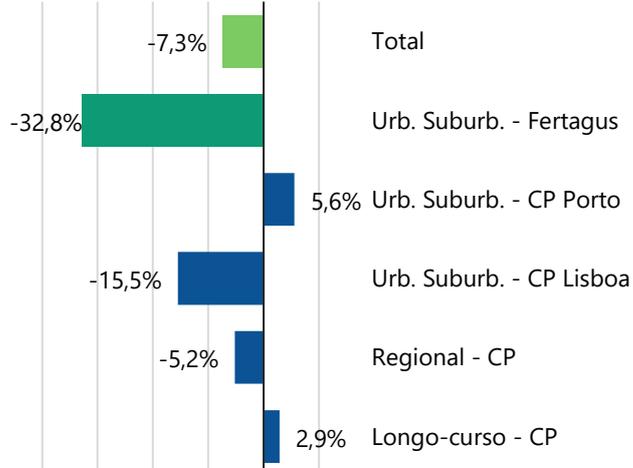


Figura 39 – Taxa de variação da receita tarifária por PKm, por serviço e por operador, de 2019 face a 2018 (Fonte: AMT)



6.5. Material circulante

O parque de material circulante utilizado no serviço regular dos operadores nacionais de transporte de passageiros tem-se mantido relativamente estável nos últimos anos. Em 2019, o parque ativo totalizava 389 veículos, conforme detalhado na Tabela 8. Este número não inclui as 5 locomotivas elétricas que a CP tem alugadas à Medway para serviço de mercadorias.

Considerando a sua distribuição pelos serviços, a Figura 40 mostra que metade do material motor em atividade é utilizado nos serviços regionais e de longo curso da CP, estando o restante afeto aos serviços urbanos/suburbanos de Lisboa (38%) e do Porto (12%). Nos serviços regionais e de longo curso estão incluídas 8 locomotivas a *diesel* da CP que são utilizadas principalmente para manobras. As automotoras a diesel incluem 23 alugadas à RENFE para serviço da CP.

A Tabela 9 fornece uma caracterização das várias séries de material motor ao serviço na Rede Ferroviária Nacional. A manutenção da frota ao serviço da CP era, em 2019, maioritariamente feita pela própria EMEF (agora CP⁴¹), com a exceção das locomotivas elétricas da série 5600, cuja manutenção era assegurada pelo SIMEF⁴² (participada a 51% pela EMEF, agora CP), e das automotoras da série 592, cuja intervenção pesada está a cargo da RENFE (cabendo a manutenção à EMEF, agora CP). Quanto ao material circulante ao serviço da Fertagus, é a própria empresa a entidade responsável pela sua manutenção.

Figura 40 – Distribuição do material motor por serviço.
(Fonte: Operadores)

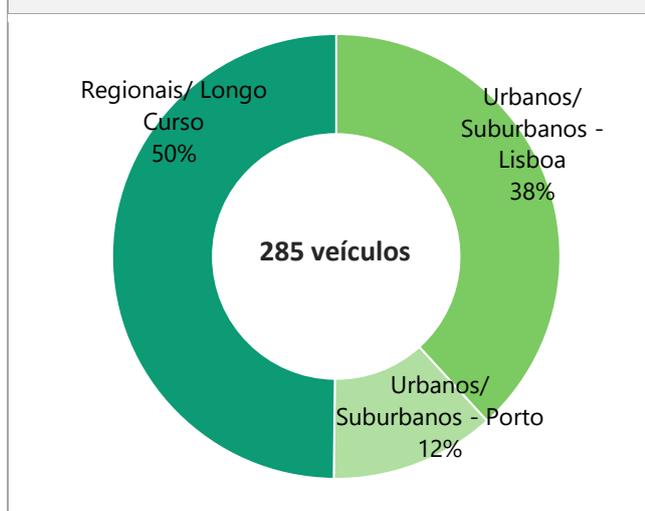
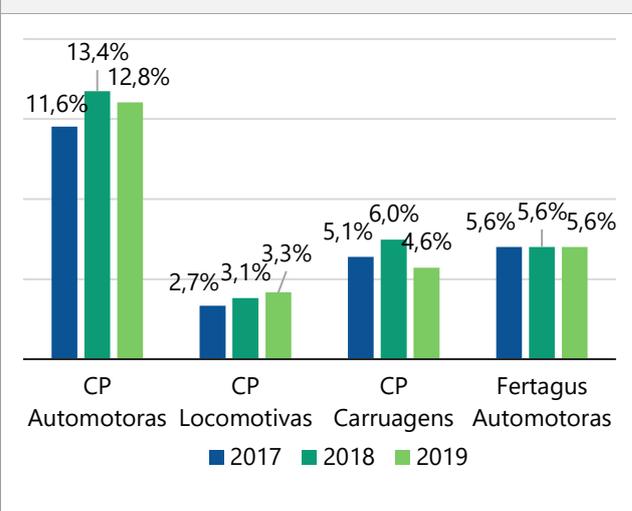


Figura 41 – Taxa de imobilização do material circulante, por tipo, 2017-2019 (Fonte: Operadores)



⁴¹ A 1 de janeiro de 2020 a EMEF foi extinta e incorporada na CP por fusão nos termos do definido no Decreto-Lei n.º 174-B/2019, de 26 de dezembro.

⁴² Agrupamento complementar de empresas com a denominação formal de EMEF/SIEMENS ACE – Serviços Integrados de Manutenção e Engenharia Ferroviária, ACE, criado para a manutenção de locomotivas elétricas “LE 5600” e “LE 4700” ao abrigo do contrato entre o Agrupamento e a CP.

No que respeita à imobilização do material circulante, a Figura 41 revela que, após a subida verificada nos anos anteriores, a taxa de imobilização do material da CP estabilizou entre 2018 e 2019, tendo-se verificado uma descida no caso das carruagens. No que respeita à Fertagus, a taxa de imobilização das suas automotoras tem-se mantido constante no valor de 5,6% ($\approx 1/18$), o que resulta da prática da empresa de ter, em média, 1 veículo em manutenção.

Tabela 8 – Material circulante ativo dos operadores de passageiros em 2019. (Fonte: Operadores)

Tipologia	Tração	CP	Fertagus	Total
Automotoras	Elétrica	189	18	207
	Diesel	51	-	51
Locomotivas	Elétrica	19	-	19
	Diesel	8	-	8
Carruagens		104	-	104
Total		371	18	389

Tabela 9 – Caracterização das séries de material motor em operação para serviço de transporte de passageiros na rede nacional: serviços/linhas e entidade responsável pela manutenção (2019) (Fonte: Operadores e AMT)

Tração	Série ⁴³	Operador	Serviço	Principais Linhas	Ent. Resp. Manutenção
Elétrica	Automotoras UQE 3500, 2300 e 2400	CP	Urbanos/Suburbanos de Lisboa	Sintra, Cintura, Norte, Alentejo/Sul	EMEF
	Automotoras UQE 3500	Fertagus	Urbanos/Suburbanos de Lisboa	Cintura, Sul	Fertagus
	Automotoras UME 3150/3250	CP	Urbanos/Suburbanos de Lisboa	Cascais	EMEF
	Automotoras UME 3400	CP	Urbanos/Suburbanos do Porto	Norte, Minho, Douro, Braga, R. Guimarães	EMEF
	Automotoras UTE 2240	CP	Regionais/Inter-regionais	Norte, R. Tomar	EMEF
	Locomotivas LE 5600	CP	Serviço IC	Norte, Sul, Beira Alta, Beira Baixa, Minho, Braga, Guimarães, Évora	SIMEF
	Automotoras CPA 4000	CP	Longo curso "Alfa Pendular"	Norte, Sul, Minho, Guimarães, R. de Braga	EMEF
Diesel	Automotoras AD 350	CP	Regionais	Leste, Beira Baixa, Alentejo	EMEF
	Automotoras AD 592	CP	Regionais	Minho, Douro	RENFE
	Automotoras UDD 450	CP	Regionais	Oeste, Alentejo, Algarve	EMEF
	Automotoras UDD 9630	CP	Regionais	Vouga	EMEF

⁴³ AD – Automotora a diesel; UDD – Unidade Dupla Diesel; UTE – Unidade Tripla Elétrica; UQE – Unidade Quádrupla Elétrica; UME – Unidade Múltipla Elétrica

6.5.1. Investimento em material circulante

Ao longo da década de 2010 a 2019 – e em contraste com a década anterior, em que tiveram lugar aquisições de automotoras e locomotivas – os investimentos da CP em material circulante têm sido, sobretudo, destinados a renovação e modernização do material existente (Figura 42).

Em outubro de 2020, no seguimento de um concurso público internacional, a CP assinou com o grupo suíço *Stadler* a compra de 22 novas automotoras (10 elétricas e 12 híbridas) por 158,1 milhões de euros, com vista a adequar a frota da empresa às alterações decorrentes do investimento programado para a eletrificação das linhas regionais.

Também em outubro de 2020, o Governo apresentou uma versão atualizada do PNI2030 prevendo o investimento de 1 715 milhões de euros em material circulante, entre os anos de 2021 e 2030: 680 milhões de euros para 62 automotoras para serviços urbanos e suburbanos, incluindo os 30 para a linha de Cascais; 650 milhões de euros relativos a 12 comboios de serviços de longo curso com mais outros 14 em opção; e 385 milhões de euros para 55 automotoras elétricas para serviços, essencialmente, regionais.

Na Figura 41 representa-se a evolução dos gastos relativos a conservação e reparação do material circulante da CP e da Fertagus. Em 2019, essa rubrica ascendeu a 49,8 milhões de euros no caso da CP (1,75€/CKm) e 1,5 milhões de euros no caso da Fertagus (0,66€/CKm). Comparativamente a 2018, destaca-se o aumento de 11,8 milhões de euros (+30%) reportado pela CP nesta rubrica.

Figura 42 – Evolução do investimento anual da CP em material circulante, histórica e prevista, em milhões de euros (Fonte: CP e AMT)

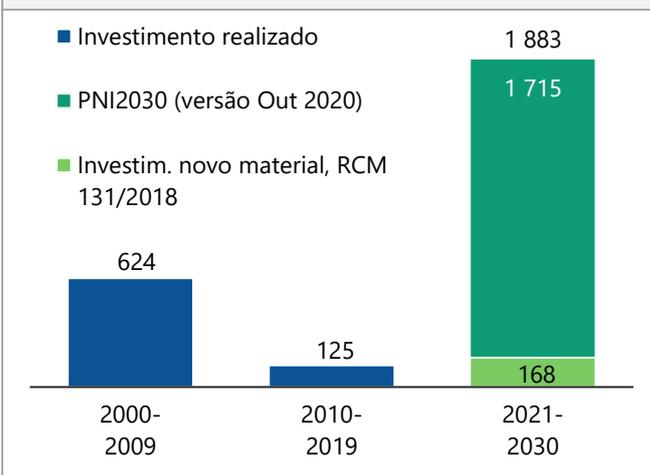
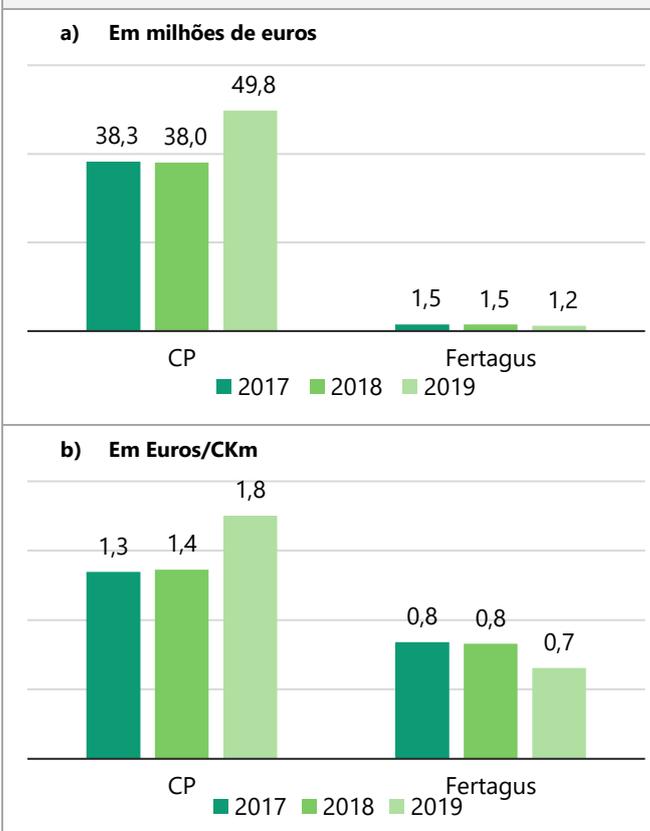


Figura 43 – Gastos relativos a conservação e reparação de material circulante, (a) em milhões de euros e (b) em €/CKm (Fonte: Operadores)



6.6. Recursos humanos do transporte de passageiros

Em 31 de dezembro de 2019, o quadro de pessoal ao serviço dos dois operadores de transporte ferroviário de passageiros era composto por 2 828 trabalhadores, dos quais 94% pertencentes à CP (Tabela 10). Contrariando a tendência decrescente dos últimos anos, registou-se uma variação de +0,5% em relação a 2018.

Na Tabela 11 apresenta-se o número de maquinistas e uma medida simples de produtividade (CKm realizados por maquinista), para os dois operadores de transporte de passageiros no ano de 2019. Conclui-se que o peso relativo dos maquinistas no efetivo total é superior no caso da CP, sendo as produtividades iguais a 38,9 e 48,7 mil CKm por maquinista na CP e na Fertagus, respetivamente.

Na Tabela 12 resume-se a evolução do absentismo dos trabalhadores. Na CP a taxa de absentismo tem-se mantido num patamar próximo dos 7% e na Fertagus registou-se uma descida de 6,6% para 4,8%, entre 2017 e 2019.

Tabela 10 – Efetivo total dos operadores de transporte ferroviário de passageiros, a 31 de dezembro, nos anos 2017-2019 (Fonte: Operadores)

Operador	2017	2018	2019
CP	2 678	2 656	2 645
Fertagus	166	157	183
TOTAL	2 844	2 813	2 828

Tabela 11 – Maquinistas ao serviço dos operadores de passageiros (a 31 de dezembro de 2019) e CKm por maquinista (Fonte: Operadores)

Operador	Maquinistas		Produtividade 10 ³ CKm/M
	Número	% do Efetivo	
CP	748	27,0%	38,9
Fertagus	37	22,3%	48,7
TOTAL	785	26,8%	39,4

Tabela 12 – Evolução da taxa de absentismo para os operadores de transporte de passageiros, 2017-2019 (Fonte: Operadores)

	2017	2018	2019
CP	6,9%	6,9%	7,2%
Fertagus	6,6%	5,1%	4,8%

6.7. Benchmarking do serviço de transporte de passageiros

Para esta análise foram utilizados os dados do último relatório anual de monitorização do mercado realizado pelo IRG_Rail, o "*Ninth Annual Market Monitoring Report*", reportado ao ano de 2019, tendo-se recorrido, igualmente, ao "*Statistical pocketbook 2020, EU Transport in figures*", da Comissão Europeia, relativo ao ano de 2018. Considerando que no ano de 2019 se verificou um aumento expressivo na procura do transporte ferroviário de passageiros (ver secção 6.2), poderá existir alguma dissonância entre os indicadores de 2018 e do ano posterior.

Comparando o serviço de transporte de passageiros nacional com outros países europeus constata-se que Portugal é um dos países que menos utiliza o caminho de ferro (Figura 45) e dos poucos onde a quota da ferrovia não cresceu nos últimos anos (Figura 48). Contudo, refira-se que, em 2019, dos países analisados apenas a França apresenta um rácio de PKm/CKm superior a Portugal (Figura 44), quando em 2018 eram 4 países.

Relativamente às obrigações de serviço público (OSP), e com a assinatura do contrato de concessão entre o Estado e a CP, Portugal deixou de aparecer como o país, dentro dos analisados, com a menor percentagem (em termos de CKm realizados) de serviços com OSP (Figura 47). Em 2018, na análise realizada pelo IRG-Rail, foram considerados como serviços com OSP apenas os serviços urbanos e suburbanos, não tendo sido considerados os serviços regionais e alguns "intercidades" como se verifica atualmente.

Quanto ao peso do operador incumbente (que no caso nacional é a CP), tanto em Portugal como na maioria dos restantes países europeus este operador tem uma quota de mercado bastante elevada, em geral superior a 80% (Figura 46). A exceção, neste grupo de países, é o Reino Unido, onde o mercado é operado quase na totalidade por outros operadores, dos quais cerca de um terço são incumbentes de outros países europeus.

É também no Reino Unido que a receita tarifária por PKm é maior (Figura 49) sendo Portugal um dos países com menor valor, ou seja, um dos que apresenta valores de receita por PKm mais reduzidos. Este indicador apresenta uma aproximação ao custo do transporte para os passageiros (preços). Em 2019, este valor em Portugal desceu para 5,9 cent/Pkm como consequência da implementação do PART (ver secções 4 e 6.3 Base Tarifária Média).

Por fim, relativamente às compensações financeiras recebidas pelos operadores de transporte, como se verifica na Figura 50, em 2019, esse valor cifrou-se em 14% da receita total relativa ao transporte ferroviário. Essa percentagem subiu substancialmente relativamente ao ano anterior devido aos 40 milhões de euros recebido pela CP como indemnização compensatória pela prestação de OSP. Em 2018, os operadores nacionais tinham recebido apenas compensações tarifárias associadas aos passes Social+, Sub_23, 4_18 e sistema Andante, o que representou cerca de 1% do total da receita tarifária.

Figura 44 – Rácio PKm/CKm (2019) (Fonte: IRG-Rail)

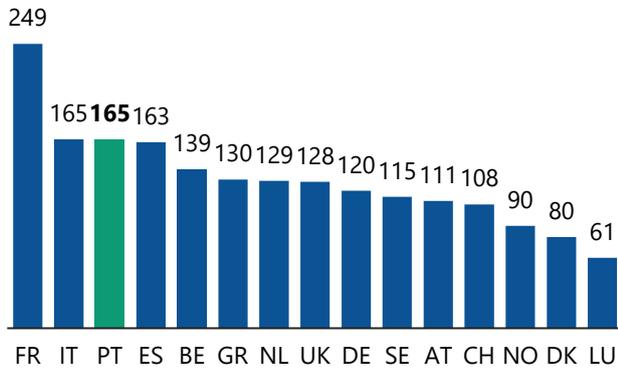


Figura 45 – N° de viagens por Hab em modo ferroviário (n.º passageiros/Hab) (2018) (Fonte: dados do Eurostat trabalhados pela AMT)

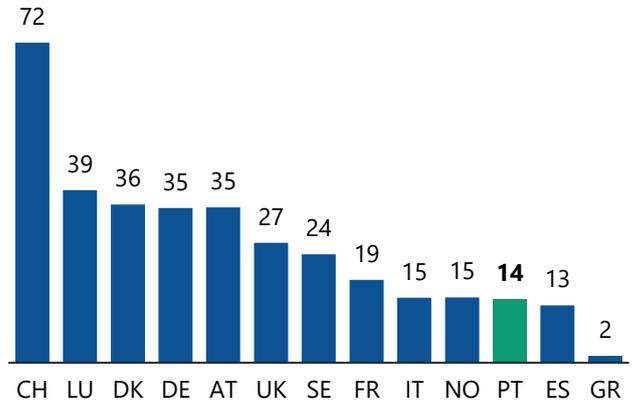


Figura 46 – Distribuição dos PKm, em %, por tipo de operador (2019) (Fonte: IRG-Rail)

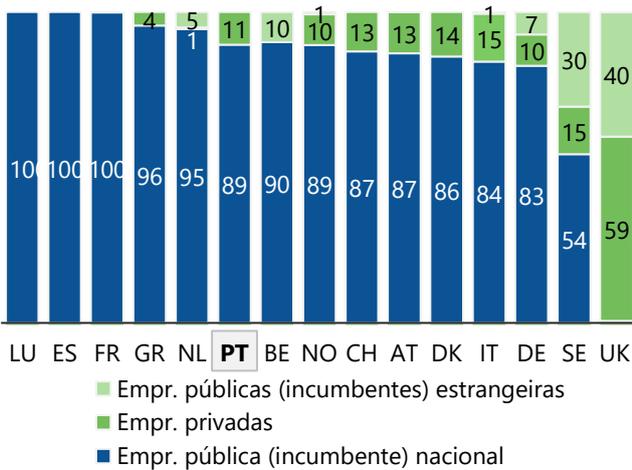


Figura 47 – Distribuição dos CKm, em %, por serviços com e sem OSP (2019) (Fonte: IRG-Rail)

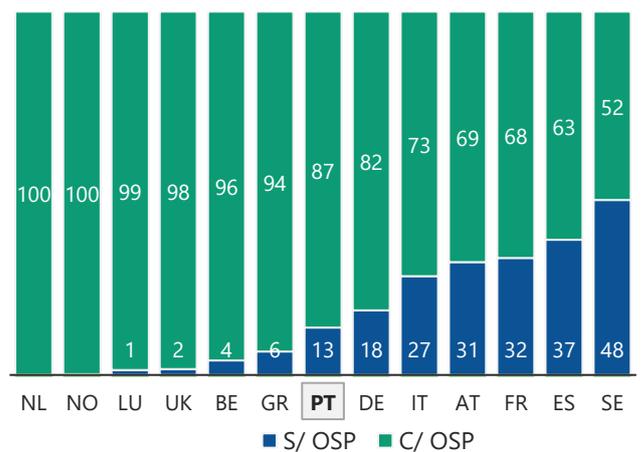


Figura 48 – Distribuição modal do transporte terrestre de passageiros em 2018, em % de PKm, e a respetiva variação, em pontos percentuais, da quota do transporte ferroviário entre 2011 e 2018 (Fonte: *Statistical pocketbook, EU Transport in figures*, da Comissão Europeia)

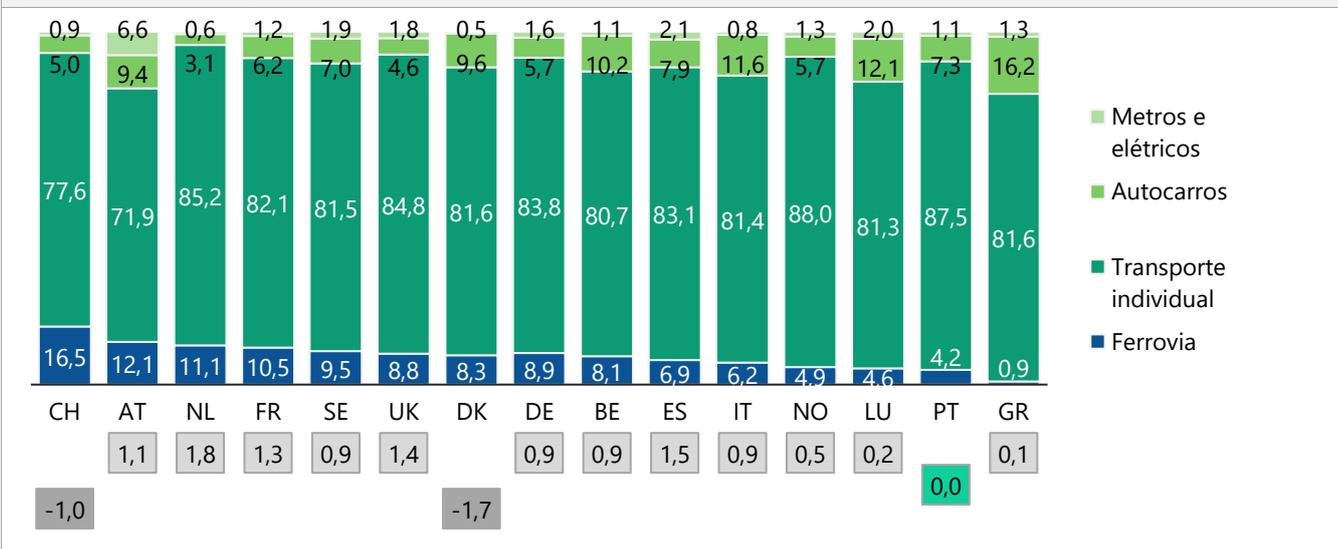


Figura 49 – Receita tarifária por PKm, excluindo compensações tarifárias, em cêntimos de euros e em PPS⁴⁴ (2019) (Fonte: dados do IRG-Rail (BTM) e da OCDE (PPS) trabalhados pela AMT)

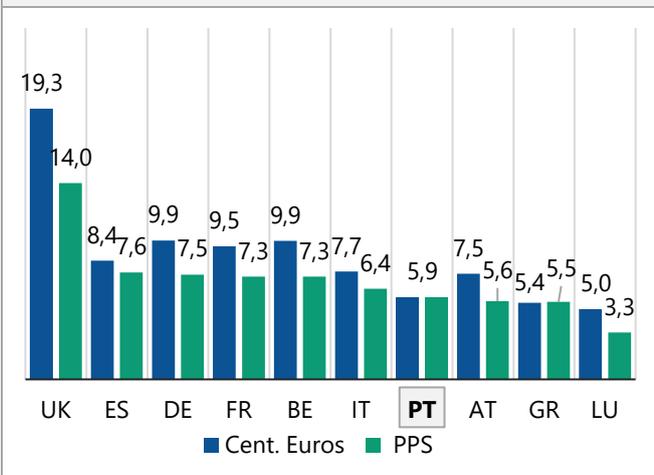
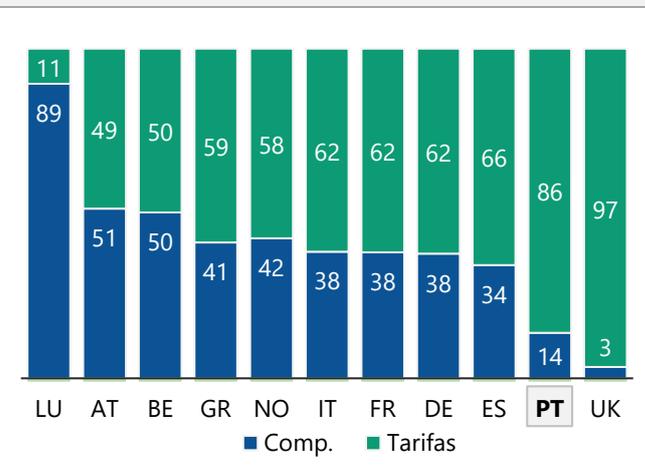


Figura 50 – Proporção entre a receita de bilhética e as compensações financeiras, nos serviços com OSP (2019) (Fonte: IRG-Rail)



⁴⁴ PPS é a sigla de *Purchasing Power Standard*, uma moeda fictícia que significa « poder de compra padrão» em português. Unidade ‘monetária’ artificial que elimina as diferenças ao nível do poder de compra, isto é, dos diferentes níveis de preços entre países. Neste caso, em termos práticos a BTM foi expressa em “Euros baseados em Portugal”, i. e., são Euros que têm o mesmo poder de compra que em Portugal.

7. Serviço de transporte de mercadorias

O transporte ferroviário nacional e internacional de mercadorias foi aberto à concorrência em 2007, com o fim das restrições de acesso à infraestrutura por parte das empresas de transporte ferroviário de mercadorias, através da Diretiva n.º 2004/51/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 231/2007, de 14 de junho.

Em 2008, inicia a atividade o primeiro operador privado de transporte de mercadorias em Portugal, a Takargo. Em 2009, no âmbito da reformulação do quadro jurídico da CP efetuada pelo Decreto-Lei n.º 137-A/2009, de 12 de junho, o operador público autonomizou a atividade de transporte de mercadorias por via de cisão, levando à constituição da CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S. A. (“CP Carga”). Em 2015, o Decreto-Lei n.º 69/2015, de 6 de maio, operou a privatização da CP Carga, tendo a mesma ocorrido em janeiro de 2016 com a venda de 95% do capital à MSC Rail, operadora suíça. Atualmente a empresa tem a designação de Medway – Transportes e Logística, SA (“Medway”).

A Medway e a Takargo detinham, em 2019, 100% do transporte ferroviário de mercadorias efetuado em território nacional. A Medway tem uma presença muito forte no transporte nacional (95% do mercado, em termos de TKm) representando este 85% da sua atividade total, em território nacional. Já no tráfego internacional, os dois operadores apresentam quotas semelhantes ($\approx 50\%$), medidas através das TKm transportadas nos percursos nacionais das viagens internacionais.

Os valores apresentados neste capítulo incluem apenas os CKm efetuados em território nacional. Quer isto dizer que as estatísticas relativas aos serviços internacionais (serviços com origem ou destino fora do território nacional) consideram apenas os CKm e as TKm realizadas dentro do território nacional.

Do mesmo modo, não foram considerados os serviços realizados, por estes dois operadores, com origem e destino fora do território nacional, por exemplo, o transporte realizado pela Medway entre Madrid e Valência ou no corredor Badajoz, Mérida e Sevilha. Estes serviços e distâncias são considerados nas estatísticas ferroviárias de Espanha, conforme definido no Regulamento (UE) 2018/643 do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de abril de 2018, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários.

7.1. Oferta e procura do transporte ferroviário de mercadorias

Como ilustram as Figura 51 e Figura 52, entre 2017 e 2019 o volume de atividade do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal, reduziu cerca de 5% e 6% em termos de CKm realizados e TKm transportadas, respetivamente, verificando-se um ligeiro crescimento do rácio TKm/CKm, que representa uma aproximação ao número médio de toneladas transportadas por comboio (Figura 53). Este último indicador tem vindo a crescer de forma consistente desde, pelo menos, 2012 (+18%).

No mesmo período, registou-se também uma redução em termos de comboios realizados (-9%) e toneladas transportadas (-11%). Uma descida mais acentuada das toneladas transportadas relativamente às TKm, reflete uma tendência crescente do indicador TKm/t (Figura 54), que representa a distância média viajada por cada tonelada de carga em território nacional. Esta tendência já se vem verificando, pelo menos, desde 2012, exibindo um crescimento de 19% desde essa altura.

Durante este período, manteve-se o predomínio do operador Medway, com uma quota de mercado de cerca de 83-86%. Com apenas dois operadores ativos, um dos quais com uma quota de mercado elevada, trata-se de um mercado fortemente concentrado.

Figura 51 – Evolução da oferta, em (a) Comboios e (b) CKm (Fonte: Operadores)

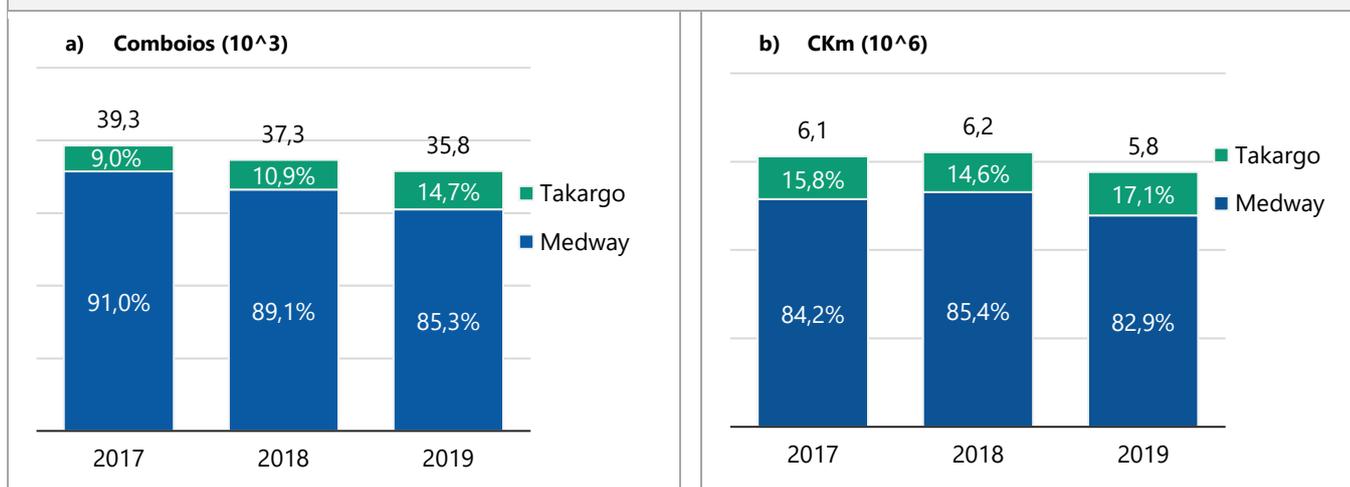


Figura 52 – Evolução da procura, em (a) Toneladas e (b) TKm transportadas (Fonte: Operadores)

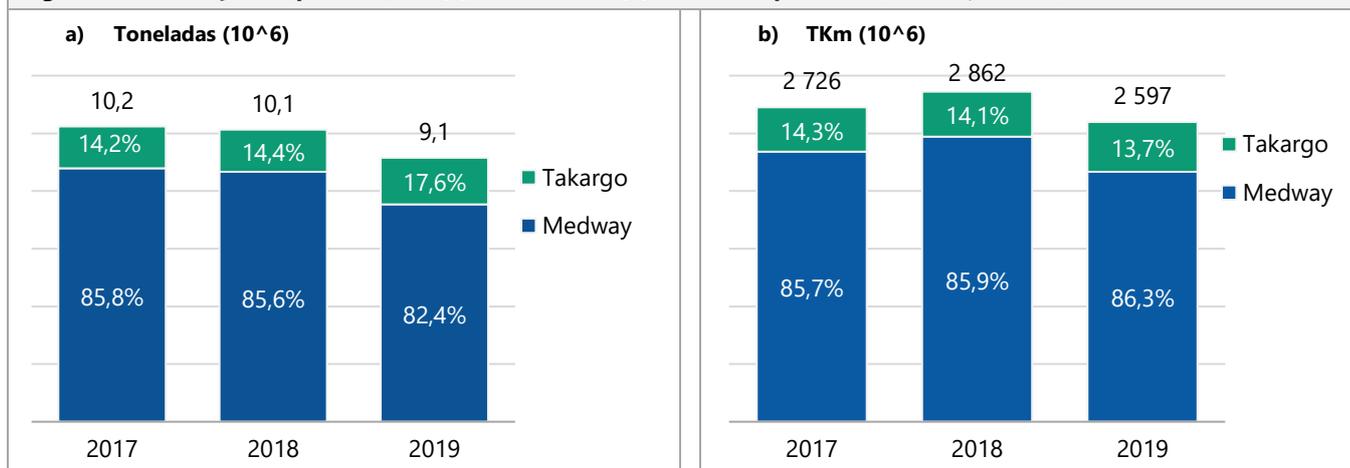


Figura 53 – Evolução das TKm/Ckm, em toneladas (Fonte: Operadores)

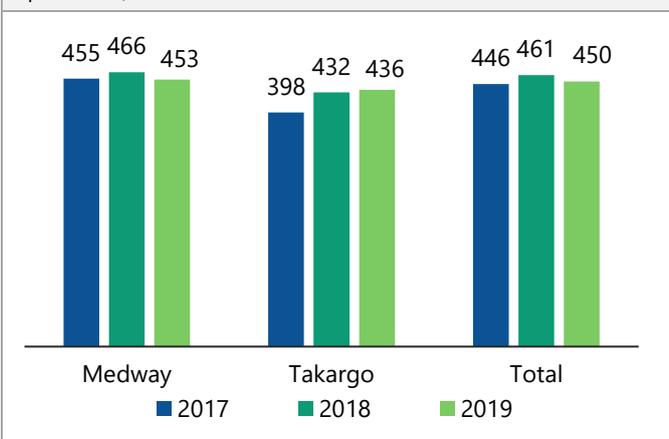
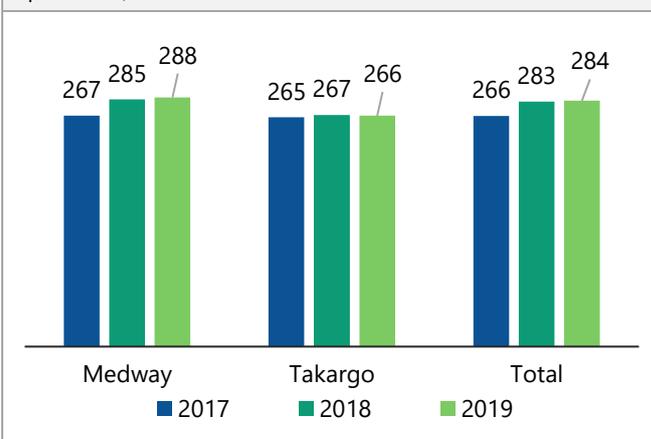


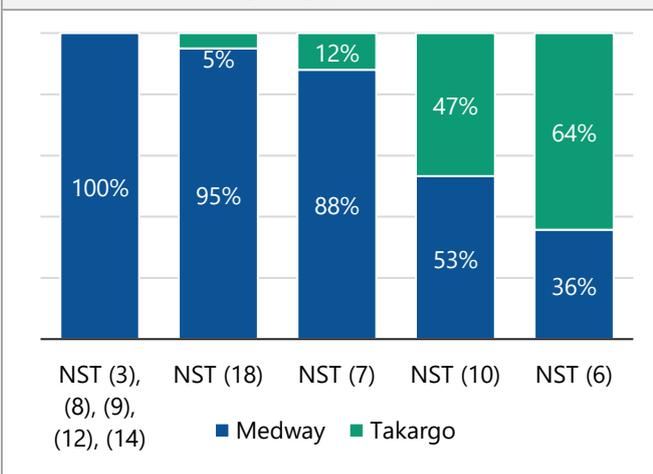
Figura 54 – Evolução das TKm/t, em km (Fonte: Operadores)



7.2. Distribuição por grupos de mercadorias

O transporte ferroviário de mercadorias realizado em território nacional, seja nacional ou internacional, caracteriza-se, em termos dos principais grupos da nomenclatura NST 2007⁴⁵, por uma predominância (em TKm) do transporte de contentores (NST 18 – 54%), da fileira de madeira e pasta de papel (NST 6 – 12%) e de carvão/coque e produtos petrolíferos refinados (NST 7 – 9%), como ilustra a Figura 56.

Figura 55 – Peso de cada operador no total das mercadorias transportadas por modo ferroviário nos principais grupos de acordo com a nomenclatura NST 2007, em % de TKm (2019) (Fonte: AMT)



A Medway assegura cerca de 86% do transporte total de mercadorias por modo ferroviário, sendo o maior operador na generalidade dos grupos mais relevantes de mercadorias (Figura 55). A Takargo apresenta uma maior expressão no transporte de mercadorias da fileira da madeira e pasta de papel (NST 6) e dos produtos das indústrias extrativas (NST 10).

Em termos de variações mais significativas, entre 2017 e 2019, registou-se um aumento de 65% no transporte de contentores (NST 18) e uma redução no transporte de coque e produtos petrolíferos (-39%, NST 7)

⁴⁵ Nomenclatura uniforme de mercadorias para as estatísticas dos transportes, revisão 2007 - NST 2007, conforme definido no Regulamento (CE) n.º 1304/2007 da Comissão, de 7 de novembro de 2007.

Figura 56 – Mercadoria transportada em território nacional por modo ferroviário, agrupada de acordo com a nomenclatura NST 2007, em % e milhões de TKm (2019) (Fonte: Operadores)

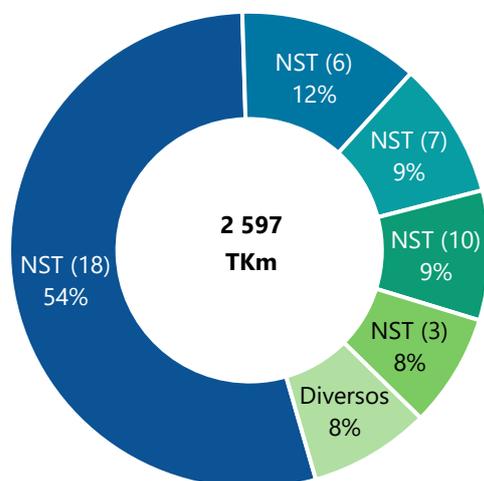


Tabela 13 – Classificação NST 2007 – principais grupos de mercadorias envolvidos no transporte ferroviário nacional e internacional em 2019.

Divisão	Descrição
NST (3)	Produtos não energéticos das indústrias extractivas; turfa, urânio e tório
NST (6)	Madeira e cortiça e suas obras (excepto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
NST (7)	Coque, produtos petrolíferos refinados
NST (10)	Metais de base; produtos metálicos transformados, excepto máquinas e equipamento, designadamente produtos siderúrgicos.
NST (18)	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto

7.3. Intermodalidade com os portos marítimos

A AMT acompanha com regularidade o ecossistema marítimo-portuário divulgando relatórios mensais que culminam na apresentação de um relatório anual⁴⁶, dispondo assim de informação que permite analisar a complementaridade com o ecossistema ferroviário.

Na Tabela 14 apresentam-se as movimentações totais de mercadorias (t) e contentores (TEU) dos portos nacionais que dispõem de acessibilidades ferroviárias⁴⁷ (Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal e Sines), excluindo-se as movimentações associadas a operações de transbordo de contentores entre embarcações (*transshipment*). Conclui-se que do total de mercadorias que entram e saem desses portos por via terrestre, corresponde à ferrovia uma quota de 8,3% das toneladas movimentadas e 18,8% dos TEU – esses valores representam decréscimos de -0,9p.p. e -1,7p.p. em relação ao ano de 2017.

Os portos com as maiores quotas ferroviárias no transporte terrestre de mercadorias são os portos de Sines (14,0%) e Setúbal (13,7%). Em termos de contentores, destaca-se, claramente, o porto de Sines (62,1%).

Relativamente aos dois operadores ferroviários, no caso da Medway a carga com origem ou destino nos portos marítimos nacionais representou 69% das toneladas transportadas, sendo que na Takargo esse valor foi de cerca de 32%. Em termos globais, em 2019 os portos contribuíram com 62% das toneladas transportadas por ferrovia.

⁴⁶ Versão mais recente: "Tráfego Marítimo de Mercadorias no Contexto da Intermodalidade – 2019" [\[Link\]](#).

⁴⁷ Os portos do Continente que atualmente não dispõem de acessibilidades ferroviárias são os de Viana do Castelo, Portimão e Faro.

Refira-se ainda que o plano Ferrovia 2020 prevê investimentos nas acessibilidades ferroviárias aos portos, designadamente, nas ligações aos portos de Leixões (Linha de Leixões) e Setúbal (Linha do Sul), e intervenções que visam permitir o cruzamento de comboios de mercadorias com comprimentos até 750m.

Tabela 14 – Movimentação de mercadorias (Ton) e de contentores (TEU) nos principais portos continentais e correspondente movimentação ferroviária, excluindo o transbordo entre embarcações (*transshipment*), em 2019 (Fonte: Movimentação portuária – AMT; Movimentação ferroviária – operadores)

Porto	Movimentação total de mercadorias			Movimentação de contentores		
	Portuária	Ferrovia		Portuária	Ferrovia	
	10 ³ Ton	10 ³ Ton	%	10 ³ TEU	10 ³ TEU	%
Leixões	17 192	406,8	2,4%	632	21,6	3,4%
Aveiro	5 495	331,5	6,0%	0	0,0 ⁽¹⁾	–
F. da Foz	1 892	100,8	5,3%	20	0,0	0,0%
Lisboa	10 256	158,8	1,5%	450	12,6	2,8%
Setúbal	6 752	924,5	13,7%	143	3,4	2,4%
Sines	26 925	3 768,0	14,0%	454	281,9	62,1%
TOTAL	68 512,0	5 690,4	8,3%	1 699,0	319,5	18,8%

⁽¹⁾ A Medway opera serviços de transporte de contentores de e para o porto de Aveiro destinados a operações logísticas, não havendo intermodalidade com o modo marítimo.

7.4. Recursos humanos do transporte de mercadorias

Em 31 de dezembro de 2019, o quadro de pessoal ao serviço dos dois operadores de transporte ferroviário de mercadorias era composto por 610 trabalhadores, dos quais 83% pertencentes à Medway (Tabela 15).

No que respeita a género, a proporção de trabalhadores do sexo feminino era de 4% na Medway e 8% na Takargo, correspondendo a um total no setor de 5%, valor que se manteve constante em relação a 2017.

Na Tabela 16 apresenta-se o número de maquinistas ao serviço dos dois operadores e uma medida de produtividade de transporte, em Comboios e CKm realizados por maquinista. Conclui-se que na Takargo o peso dos maquinistas no efetivo total é relativamente superior ao da Medway. Por outro lado, em 2019 cada maquinista da Medway realizou, em média, um número superior de comboios e CKm.

Tabela 15 – Efetivo total dos operadores de transporte ferroviário de mercadorias, a 31 de dezembro, nos anos 2017-2019 (Fonte: Operadores)

Operador	2017	2018	2019
Medway	527	530	506
Takargo	96	88	104
TOTAL	623	618	610

Tabela 16 – Maquinistas ao serviço dos operadores de transporte de mercadorias (a 31 de dezembro de 2018) e CKm por maquinista (Fonte: Operadores)

Operador	Maquinistas		Produtividade 10 ³ CKm/M
	Número	% do Efetivo	
Medway	188	37,2%	27,4
Takargo	48	46,2%	21,1
TOTAL	236	38,7%	26,1

7.6. Benchmarking do serviço de transporte de mercadorias

O mercado nacional de transporte ferroviário de mercadorias é composto apenas por empresas privadas (Medway e Takargo), sendo um dos poucos casos, dentro dos países considerados, em que não há um domínio da empresa pública incumbente (Figura 59).

Em termos do indicador TKm/CKm, Portugal encontra-se perto da média dos restantes países analisados (Figura 57). As receitas por TKm abaixo da média europeia, mas ainda assim acima dos valores em Espanha (Figura 58), para o que poderá contribuir a reduzida TUI de mercadorias paga pelos operadores em Espanha (Figura 28, na secção 5.7).

No que diz respeito à distribuição modal no transporte terrestre de mercadorias, incluindo as vias navegáveis interiores, Portugal registou a segunda maior subida da quota de mercado do caminho de ferro, em pontos percentuais, entre 2010 e 2018, atrás da Itália (Figura 60), sendo, ainda assim a rodovia o modo mais utilizado para o transporte de mercadorias no território nacional, bem como nos restantes países europeus.

Em algumas das figuras o número de países apresentados é mais reduzido por falta de informação disponível.

Figura 57 – Rácio TKm/CKm (2019) (Fonte: IRG-Rail)

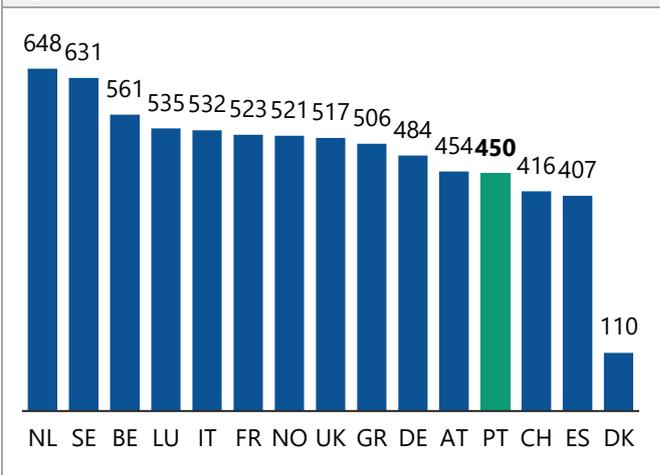


Figura 58 – Receita média dos operadores por TKm, em cêntimos, e em PPS⁴⁸ (2019) (Fonte: dados do IRG-Rail (cêntimos/TKm) e da OCDE (PPS) trabalhados pela AMT)

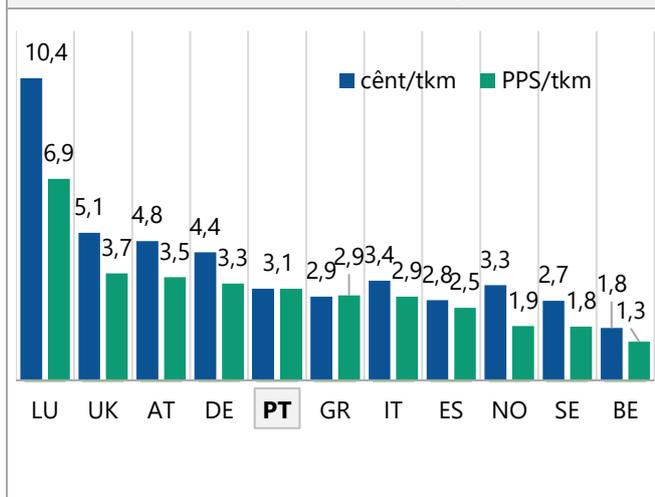
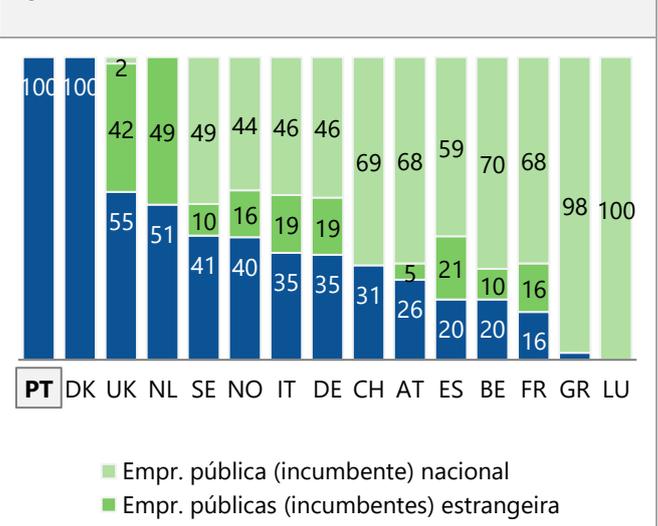
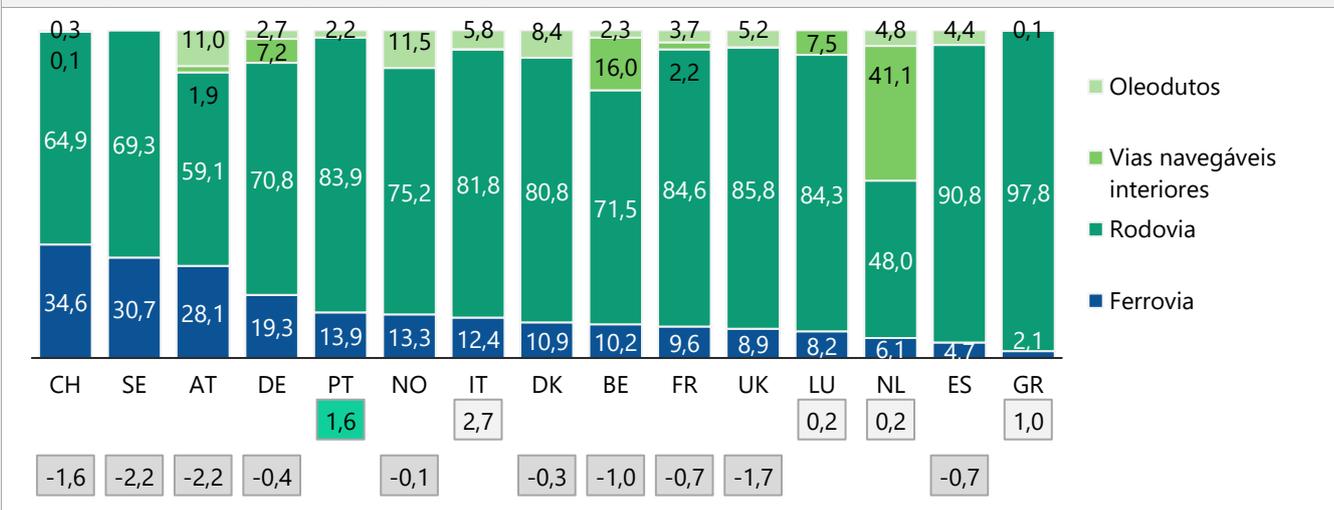


Figura 59 – Distribuição dos TKm, em %, por tipo de operador, em 2019 (Fonte: IRG-Rail)



⁴⁸ PPS é a sigla de *Purchasing Power Standard*, uma moeda fictícia que significa «paridade de poder de compra padrão» em português. Unidade 'monetária' artificial que elimina as diferenças ao nível do poder de compra, isto é, dos diferentes níveis de preços entre países. Neste caso, em termos práticos a BTM foi expressa em "Euros baseados em Portugal", i. e., são Euros que têm o mesmo poder de compra que em Portugal.

Figura 60 – Distribuição modal do transporte de mercadorias, em 2018, em % de TKm, excluindo o transporte marítimo, e a respetiva variação, em pontos percentuais, da quota do transporte ferroviário entre 2010 e 2018 (Fonte: *Statistical pocketbook, EU Transport in figures, European Commission*)

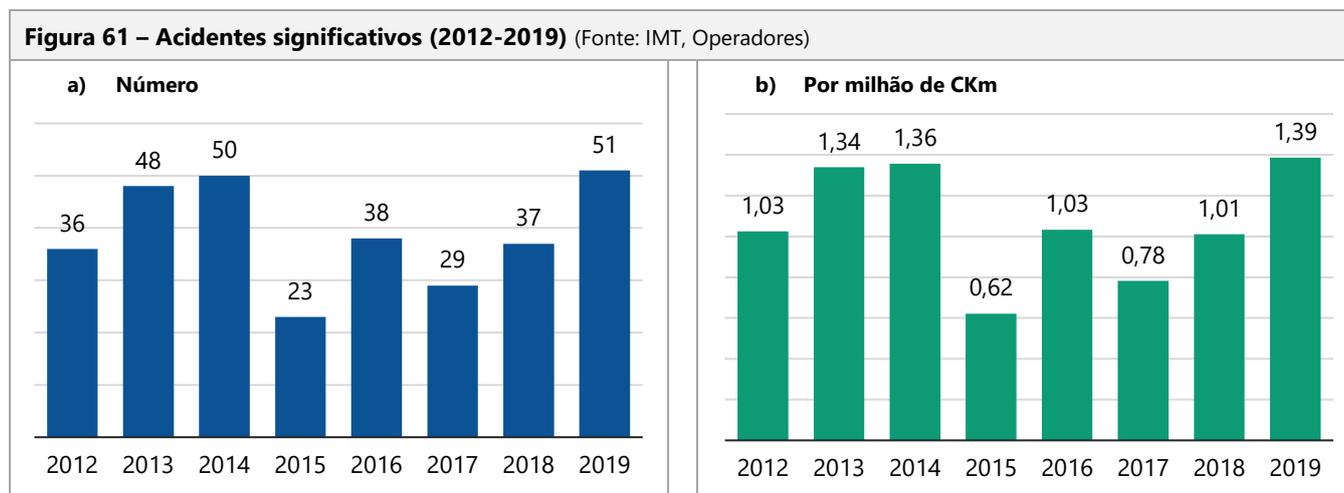


8. Segurança da operação ferroviária

No âmbito da segurança ferroviária, a legislação europeia⁴⁹ prevê a existência de uma autoridade nacional de segurança e de um organismo nacional de inquérito a acidentes e incidentes. O IMT desempenha as funções de Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (ANSF) e o GPIAAF⁵⁰ – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, desempenha a função de organismo de inquérito e de investigação e prevenção de acidentes e incidentes. Enquanto ANSF, o IMT elabora e publica anualmente um relatório de segurança que inclui, designadamente, os indicadores comuns de segurança (ICS).

O ano de 2019 caracterizou-se por um agravamento das estatísticas de acidentes significativos⁵¹ face a 2018, quer em número absoluto (+38%, de 37 para 51) quer em número de acidentes por CKm (+37%, de 1,01 para 1,39) (Figura 61). Estes números são superiores à média do período 2012-2018 (37,1 acidentes e 1,02 acidentes/CKm anuais).

De acordo com o relatório de segurança publicado pelo IMT, em 2019 registou-se, igualmente, um aumento significativo do n.º de mortes (+78%) e feridos graves (+113%), que atingiram 32 e 17, respetivamente. Estas situações estiveram relacionadas com um “uso indevido do espaço ferroviários (passagens de nível – PN e canal ferroviário) e não em resultado de acidentes ferroviários intrínsecos ao sistema (colisões de comboios, descarrilamentos, incêndio em material circulante ou outro).”⁵²



Na Figura 62 apresenta-se a evolução do número de precursores de acidente – *i.e.*, acontecimentos que podem conduzir a uma situação de acidente – relativo ao período 2012-2019. Mais concretamente, discrimina-se por

⁴⁹ Diretiva (UE) 2016/798 do 4.º Pacote Ferroviário que reformula e revoga (a partir de 16/06/2020) as diretivas, do 2º e 3º Pacotes ferroviários, relativas à segurança ferroviária.

⁵⁰ Criado pelo Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, tem por missão investigar os acidentes e incidentes relacionados com a segurança dos transportes ferroviários com o objetivo de contribuir para a prevenção de futuros acidentes e incidentes, visando a identificação das respetivas causas. Desenvolve uma atividade de prevenção essencialmente através das recomendações que dirige às entidades relevantes, na sequência das investigações que realiza.

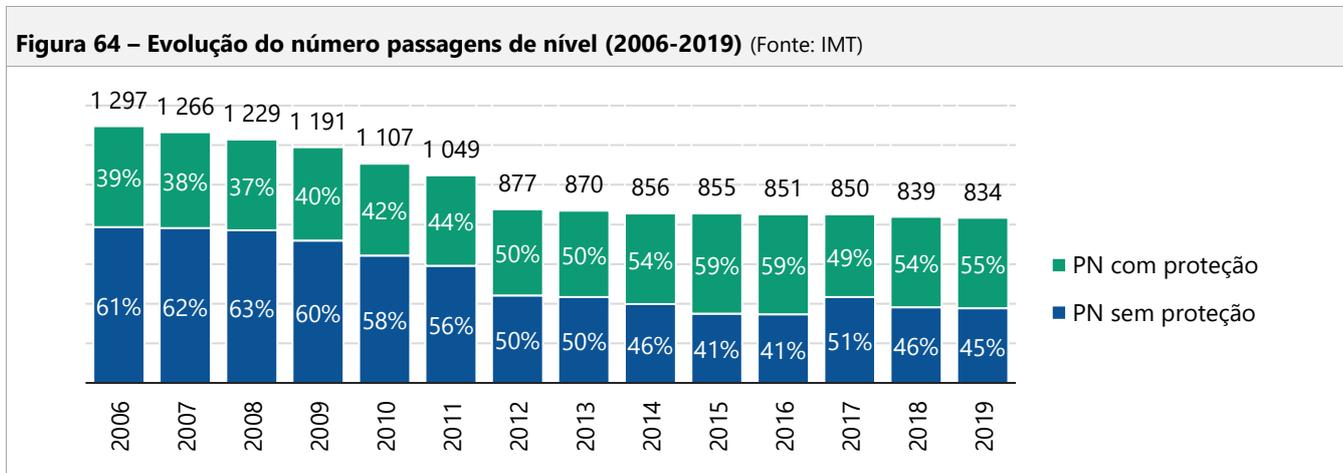
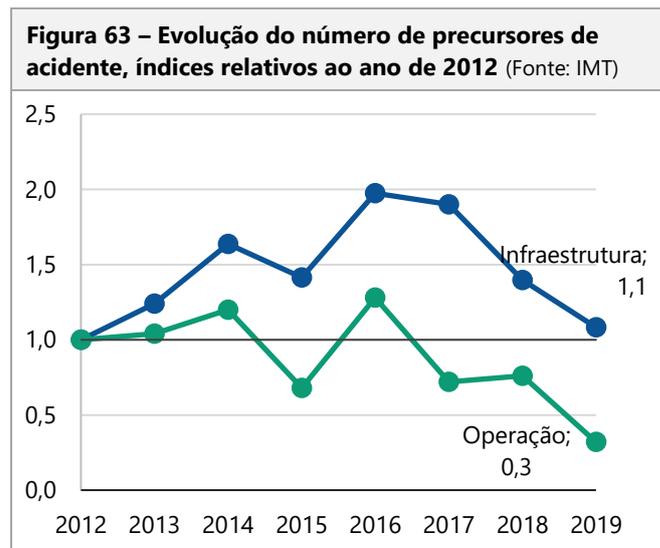
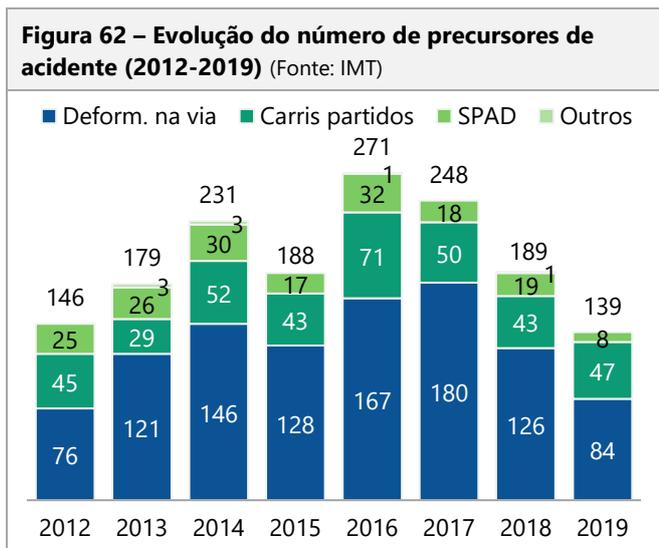
⁵¹ No Anexo I do Decreto-Lei n.º 85/2020, de 13 de outubro, é definido como Acidente significativo “um acidente que implique pelo menos um veículo ferroviário em movimento e que provoque a morte ou ferimentos graves a pelo menos uma pessoa, ou danos graves no material, na via, noutras instalações ou no ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação, com exceção dos acidentes em oficinas, armazéns ou parques de material”.

⁵² IMT (2020). Relatório Anual de Segurança Ferroviária – 2019, disponível no site deste instituto.

tipo de precursor, nomeadamente (i) carris partidos, (ii) deformações na via, (iii) sinais passados em perigo (SPAD – *signals passed at danger*) e (iv) outros (que incluem, *p.e.*, roturas de eixos, rodas partidas em material circulante ao serviço e falhas na sinalização lateral). Verificou-se uma redução de 49% no número total de precursores de acidente entre 2016 e 2019, atenuando assim a tendência de crescimento verificada nos anos anteriores (2012-2016). Essa variação deveu-se sobretudo a uma redução no número de deformações na via, que continua, ainda assim, a ser o principal precursor de acidente (67% do total).

Os precursores de acidente podem ainda agrupar-se em três categorias principais: (i) infraestrutura (carris partidos, deformações na via e falhas na sinalização lateral), (ii) operação (sinais passados em perigo – SPAD) e (iii) material circulante (roturas de rodas ou de eixos). Na Figura 63 apresenta-se a evolução do número de precursores nas categorias Infraestrutura e Operação com base num índice relativo ao ano de 2012.

A Figura 64 ilustra a evolução do número de passagens de nível (PN) nas linhas ativas da RFN, em termos de (i) número total de PN e (ii) número de PN com proteção (automática ou manual). Em consequência das campanhas de supressão levadas a cabo pela REFER e pela IP, o número de passagens de nível tem vindo a diminuir (-36% desde 2006), embora a um ritmo menos pronunciado a partir de 2012 (-5%). No ano de 2019, existiam ao todo 834 PN na rede – cerca de 33 por cada 100Km de linha – das quais 457 (55%) com proteção.



9. Qualidade do Serviço

A otimização da qualidade do serviço prestado pelas empresas ou operadores do setor constitui para a AMT um dos princípios orientadores da sua atividade e das suas políticas regulatórias em prol do interesse público da MobIES. Este desígnio está bem patente nos estatutos da AMT, desde logo, na al. m) do n.º 1 do artigo 5.º que estabelece a atribuição de “*promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade*”.

Neste âmbito, são apresentadas neste capítulo informações relativas ao desempenho dos operadores em termos de pontualidade e regularidade, e são analisadas as reclamações e os seus motivos. É também apresentada uma síntese das consultas realizadas pela AMT junto dos utilizadores dos serviços ferroviários nacionais, no final do ano de 2019.

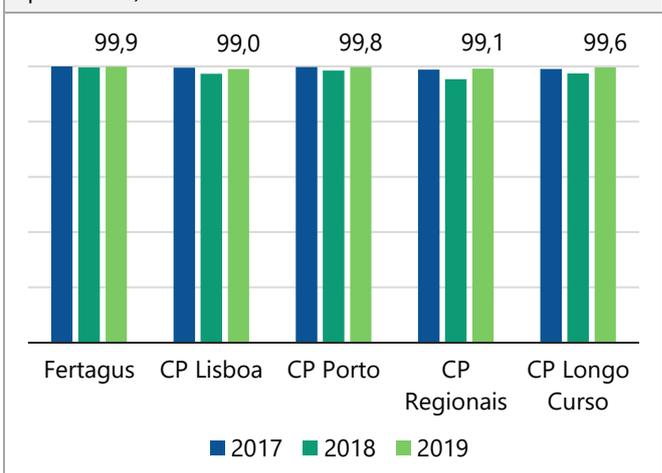
De referir ainda, que no relatório relativo ao Ecosistema Ferroviário Português em 2017, disponível no site da AMT, são sintetizados os principais Direitos dos Passageiros ferroviários estabelecidos na legislação europeia e nacional, respetivamente, o Regulamento (CE) n.º 1371/2007 e o Decreto-Lei n.º 58/2008, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 124-A/2018, e que se mantêm atualmente em vigor. A este propósito a Comissão Europeia levou a cabo, entre março e janeiro de 2019, um Eurobarómetro⁵³ publicado em janeiro de 2020 com o objetivo de avaliar o conhecimento dos cidadãos europeus relativamente aos Direitos dos Passageiros em diversos modos de transporte, designadamente os ferroviários.

9.1. Pontualidade e regularidade

No ano de 2018, o transporte ferroviário de passageiros foi particularmente afetado por supressões, devido a vários fatores, nomeadamente a (i) ocorrência de greves na CP e na IP, (ii) indisponibilidade ao nível do material circulante da CP (sobretudo nas Linhas do Oeste, Alentejo e Algarve) e (iii) constrangimentos causados por acidentes significativos. Em 2019, porém, verificou-se uma melhoria da regularidade em todos os serviços relativamente a 2018, recuperando-se o nível correspondente a 2017, em termos de índice de regularidade (Figura 65), do número de supressões (Figura 66) e do número de dias em que IR < 85% (Figura 67).

Em termos de pontualidade dos serviços de passageiros (Figura 69), entre 2018 e 2019, destaca-se a melhoria nos serviços regionais e de longo curso, embora esses continuem a ser os serviços com menor pontualidade. Nos serviços urbanos/suburbanos de

Figura 65 – Índice de Regularidade (IR). (Fonte: operadores)



⁵³ Comissão Europeia (2020), Special Eurobarometer 485 - "Passenger Rights".

Lisboa, a Fertagus continua a apresentar melhores índices de pontualidade do que os serviços da CP-Lisboa, com um IP3 de 94% (contra 85-88% na CP).

No que respeita ao transporte de mercadorias, 57% dos comboios chegam ao destino com atraso inferior a 15min, 11% com atraso entre 15 e 30min, e 32% com atraso superior a 30min, não tendo ocorrido grandes variações neste padrão entre 2017 e 2019 (Figura 69).

Figura 66 – Comboios suprimidos por tipo de serviço de transporte de passageiros (Fonte: Operadores)

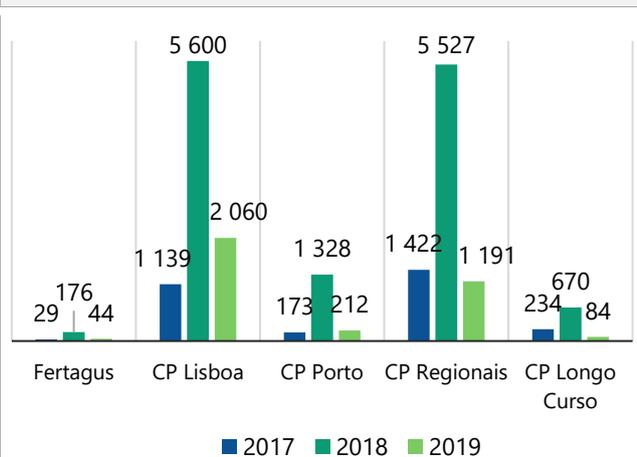


Figura 67 – Número de dias em que IR < 85%, no transporte de passageiros (Fonte: operadores)

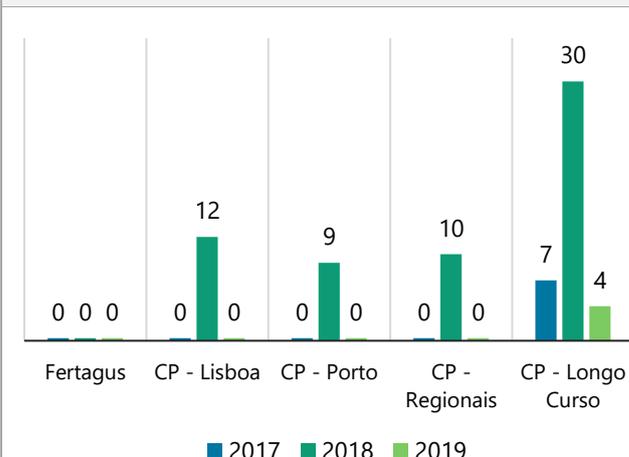


Figura 68 – Índices de pontualidade de 3 e 5 min, em %, no transporte de passageiros (Fonte: operadores)

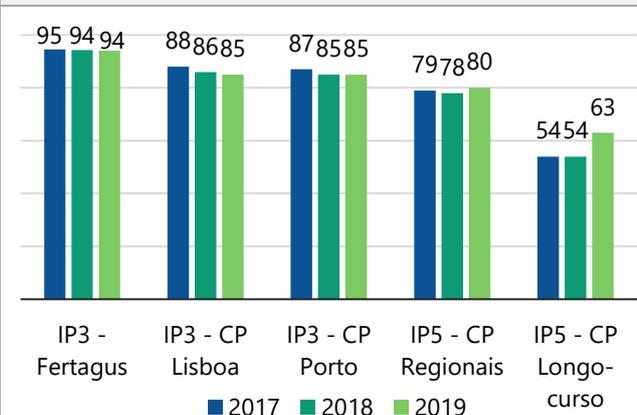
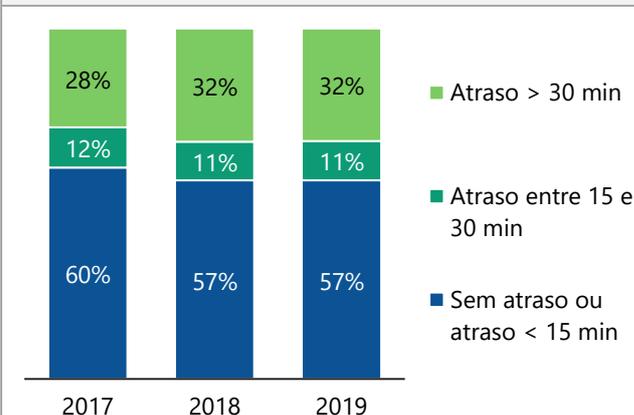


Figura 69 – Pontualidade dos comboios de transporte de mercadorias (Fonte: IP)



9.2. Reclamações dos passageiros

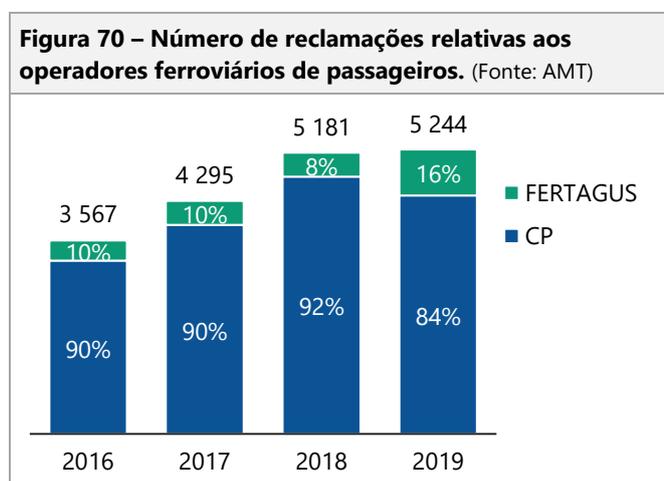
Na Figura 70 representa-se a evolução do número de reclamações recebidas pela AMT, relativamente aos operadores de transporte ferroviário de passageiros, entre 2016 e 2019. No ano de 2019, o número total ascendeu a 5.244 reclamações (23% do total de reclamações recebidas pela AMT), traduzindo um ligeiro aumento em relação ao ano anterior (+1,2%). Este aumento do número de reclamações verificado nesses anos

(em comparação anos anteriores), coincide com (i) as numerosas supressões de comboios que ocorreram em 2018, em particular na CP, (ii) o aumento do n.º de passageiros, especialmente em 2019, mantendo-se a oferta relativamente estável, e (iii) a adesão dos operadores ao Livro de Reclamações Eletrónico (LRE). Em relação a este último, refira-se que a disponibilização deste novo canal de reclamação, a partir de 1 de julho de 2019, motivou aumentos nos números de reclamações em praticamente todos os modos de transporte. No segundo semestre, cerca de 30% das reclamações relativas aos operadores ferroviários provieram do LRE, verificando-se um crescimento de 64% no número total de reclamações entre o 1º e o 2º semestre.

Por outro lado, a repartição das reclamações pelos operadores foi de 84% para a CP e 16% para a Fertagus, tendo sido a primeira vez, no período em análise, que a Fertagus teve mais de 10% das reclamações.

A Figura 71 ilustra a evolução do número de reclamações registadas por milhão de passageiros transportados para os dois operadores, destacando-se, em 2019, e invertendo o padrão dos últimos anos, o facto de esse

indicador ter sido superior para a Fertagus (35, contra 30 no caso da CP).



Em relação aos motivos das reclamações, representados na Figura 72 e na Tabela 17, verifica-se que as questões relacionadas com preços, pagamentos e bilheteiras são as mais significativas, representando 28% do total. Estas reclamações englobam situações de insatisfação relativas a títulos de transporte (15% das reclamações), pedidos de reembolso (8%), e problemas nas bilheteiras e máquinas automáticas de venda de títulos (6%). De igual modo, surgem como motivo secundário de reclamação o incumprimento de horários (13%) e o cancelamento de serviços (10%).

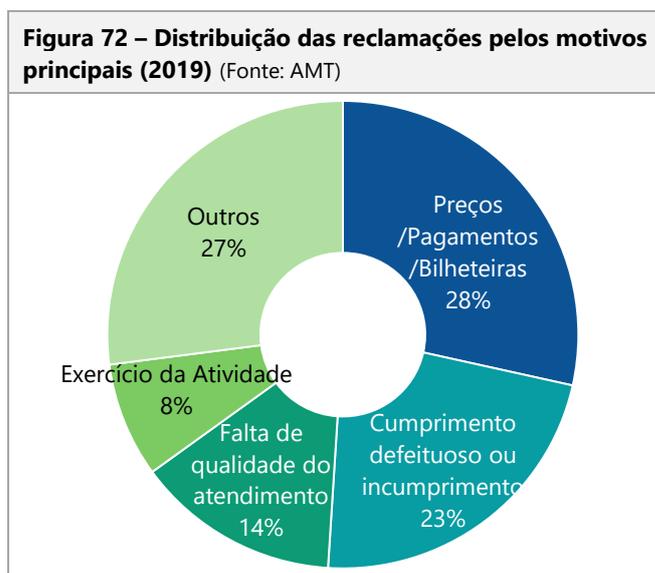
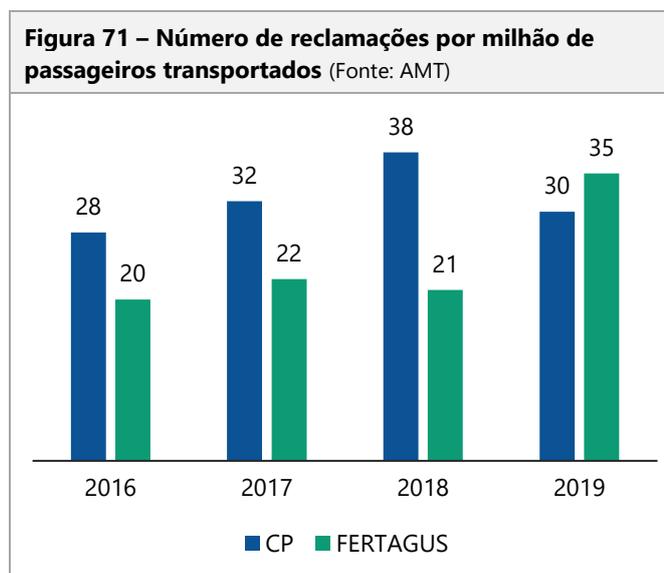


Tabela 17 –Motivos secundários mais referidos nas reclamações, perfazendo 75% do total de reclamações, em 2019. Foram agrupados pelos motivos principais definidos pela Direção-Geral do Consumidor (Fonte: AMT)

Motivo principal (definidos pela DG Consumidor)	Motivo secundário (definidos pela AMT)	
Preços /Pagamentos /Bilheteiras	Títulos de transporte	15%
	Pedido de reembolso	8%
	Problemas com bilheteiras e máquinas de venda de títulos	6%
Cumprimento defeituoso ou incumprimento	Incumprimento de horários do transporte	12%
	Cancelamento do serviço	10%
Falta de qualidade do atendimento	Crítica à conduta de funcionário	9%
	Atendimento deficiente, demorado ou sem qualidade	5%
Exercício da Atividade	Crítica à atuação da empresa (diversos)	5%
	Condições degradadas do transporte	3%
Informação	Falta/erro de informação por funcionário	3%

9.3. Consulta nacional aos utilizadores dos serviços ferroviários, 2019

O Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro – que transpõe para o Direito nacional as diretivas europeias que visam a implementação de um espaço ferroviário europeu único – estabelece no n.º 8 do artigo 56.º, que a AMT *“deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de mercadorias de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário”*.

Dando cumprimento a esse preceito legal, a AMT promoveu, no último trimestre de 2019, a segunda consulta nacional junto dos utilizadores dos serviços ferroviários (a primeira consulta foi realizada em 2017), tendo os resultados e a respetiva análise sido documentados em 3 relatórios temáticos, relativos aos segmentos (i) infraestrutura e instalações de serviços⁵⁴, (ii) serviços de passageiros⁵⁵ e (iii) serviços de mercadorias⁵⁶.

Os inquéritos foram realizados no último trimestre de 2019, pelo que não refletem, por um lado, o impacto da situação atípica relacionada com a COVID-19 e das medidas implementadas nesse âmbito, e por outro lado, os novos investimentos anunciados pelo Governo para o setor ferroviário no âmbito do PNI2030.

9.3.1. Infraestruturas e instalações de serviço

A consulta relativa à satisfação com as infraestruturas ferroviárias e instalações de serviços⁵⁷ foi direcionada às empresas ferroviárias com atividade em 2019 (CP, Fertagus, Medway e Takargo). A Tabela 18 sumariza os resultados do inquérito relativamente à satisfação global, bem como, à evolução da respetiva qualidade nos

⁵⁴ Consulta aos Utilizadores da Infraestrutura Ferroviária e das Instalações de Serviço – 2019 [\[Link\]](#)

⁵⁵ Consulta aos Representantes dos Utilizadores de Serviços Ferroviários de Transporte de Passageiros – 2019 [\[Link\]](#)

⁵⁶ Consulta Relativa aos Serviços de Transporte Ferroviário de Mercadorias – 2019 [\[Link\]](#)

⁵⁷ Consideraram-se os conceitos de infraestrutura ferroviária e instalações de serviço constantes das alíneas p) e q), respetivamente, do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro.

últimos dois anos. Verifica-se que a insatisfação é generalizada tanto ao nível da infraestrutura como das instalações de serviço. Nos últimos 2 anos, todas as empresas consideraram que a qualidade das infraestruturas piorou. Já nas instalações de serviço, consideraram que a situação se manteve. As empresas de transporte de passageiros estão, em média, mais satisfeitas, considerando satisfatória a qualidade das infraestruturas e das instalações de serviço.

Tabela 18 – Satisfação global. Avaliação da satisfação global da via ferroviária e das instalações de serviço [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

	Infraestruturas ferroviárias		Instalações de serviço	
	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Empresas de transporte ferroviário TOTAL	2,3	1,0	2,0	2,3

A insatisfação com a infraestrutura está relacionada, em grande medida, com a insatisfação com as vias ferroviárias considerando, os operadores, que esta piorou nos últimos 2 anos (Tabela 19). Outras matérias como a tarifação e o regime de melhoria de desempenho foram avaliadas negativamente, mas têm menor relevância na satisfação global. Como pontos positivos as empresas destacaram as funções operacionais do gestor da infraestrutura, designadamente, a gestão da capacidade, o controlo da circulação, a gestão da segurança ferroviária e a própria interação e comunicação com o gestor da infraestrutura. Também o sistema de fornecimento de energia elétrica de tração e a sinalização e telecomunicações foram avaliados positivamente.

As medidas identificadas como prioritárias pelas empresas de transporte ferroviário de mercadorias são a redução no número de limitações de velocidade, a redução da inclinação das rampas, a diminuição das restrições de horários, tanto do funcionamento dos terminais, como na possibilidade de circulação, principalmente à noite, a capacidade para comboios de 750 metros e a conclusão da eletrificação da rede. Para as empresas de transporte ferroviário de passageiros as medidas prioritárias passam pela modernização de vários troços, através da sua eletrificação e sinalização, pelo aumento da segurança ao longo da via, através de proteções nas estações, desnivelamentos e vedações, bem como a eliminação dos afrouxamentos temporários, sobretudo não sinalizados e não protegidos por Convel.

Tabela 19 – Infraestruturas ferroviárias. Avaliação da satisfação global com cada uma das temáticas relacionadas com as infraestruturas ferroviárias [1,4], a sua relevância para a qualidade global das infraestruturas ferroviárias [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

Temáticas (ordenadas de acordo com a sua relevância para as empresas de transporte ferroviário)	Relevância [1,4]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Via ferroviária	4,0	2,0	1,3
Gestão da capacidade	4,0	3,5	1,8
Controlo da circulação	4,0	3,0	2,0
Gestão da segurança ferroviária	4,0	2,8	2,5
Sistema de fornecimento de energia elétrica de tração	4,0	2,7	2,0
Sinalização e telecomunicações	4,0	2,5	1,8
Interação e comunicação com o gestor da infraestrutura	3,8	3,3	2,5
Tarifação	3,3	2,0	2,0
Diretório de rede	3,0	2,5	2,0
Regime de melhoria de desempenho	2,3	1,8	2,0
Infraestruturas ferroviárias - global		2,3	1,0

Na avaliação das instalações de serviço (ver Tabela 20), as temáticas consideradas como muito relevantes para a sua qualidade e eficiência foram classificadas como satisfatórias: as estações de passageiros, os terminais de mercadorias e as ligações ferroviárias aos portos. No caso das duas primeiras os operadores registaram uma melhoria da sua qualidade.

Como medidas prioritárias para as instalações de serviço os operadores destacam um conjunto de melhorias a realizar nas estações de passageiros em termos materiais e humanos, designadamente, com impacto nos passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida.

Tabela 20 – Instalações de serviço. Avaliação da satisfação global com cada uma das temáticas relacionadas com as instalações de serviço [1,4], a sua relevância para a qualidade global das instalações de serviço [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

Temáticas (ordenadas de acordo com a sua relevância para as empresas de transporte ferroviário)	Relevância [1,4]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Estações de passageiros	4,0	2,5	2,5
Ligações ferroviárias aos portos	4,0	2,5	2,0
Terminais de mercadorias	4,0	2,5	2,5
Instalações para estacionamento, formação de comboios e feixes de resguardo	3,3	2,5	2,0
Instalações de manutenção de material circulante	3,0	3,7	2,0
Instalações de abastecimento de combustível	2,5	2,3	2,0
Instalações de limpeza e lavagem	2,0	2,0	1,0
Instalações de serviço - global		2,0	2,3

9.3.2. Transporte de passageiros

No que respeita à consulta relativa aos serviços ferroviários de transporte de passageiros só foi possível obter respostas da DECO e de 6 associações que representam pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida⁵⁸, pelo que os resultados devem ser interpretados tendo em conta a forte influência que estes segmentos de utilizadores tiveram na amostra. Os resultados globais, que se resumem na Tabela 21, revelam um sentimento de insatisfação geral destes respondentes que é transversal para com os vários serviços ferroviários de passageiros. Apenas os serviços Alfa Pendular registaram uma avaliação satisfatória. Os serviços regionais foram os que tiveram a pior avaliação e aqueles onde a qualidade piorou nos últimos 2 anos.

⁵⁸ Foram enviados inquéritos a 7 comissões de utentes (não se tendo obtido nenhuma resposta) e a 46 associações, entre associações de consumidores (1 resposta) e associações que representam Pessoas com Deficiência (PCD) e pessoas com mobilidade reduzida (PMR) (6 respostas): APD - Associação Portuguesa de Deficientes, ANDDI - Associação Nacional de Desporto para a Deficiência Intelectual, SPEM - Sociedade Portuguesa de Esclerose Múltipla, ADLupus - Associação de Doentes com Lúpus, CNOD - Confederação Nacional dos Organismos de Deficientes e PCAND - Paralisia Cerebral, Associação Nacional de Desporto. Na consulta anterior (2017) foram recebidas 4 respostas de associações de consumidores, incluindo a DECO, e 6 de associações que representam Pessoas com Deficiência (PCD).

Tabela 21 – Satisfação global. Avaliação da satisfação global dos serviços ferroviários de transporte de passageiros [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

	Serviços Urbanos e Suburbanos		Serviço Regional, Longo Curso e Internacional	
	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de transporte de passageiros - TOTAL	2,2	1,5	2,1	1,9

Tanto no transporte ferroviário urbano e suburbano (Tabela 22) como nos serviços de longo curso, regional e internacional (Tabela 23), as matérias que geraram maior insatisfação foram os atrasos e perturbações e as condições oferecidas a passageiros portadores de deficiência/mobilidade reduzida, em especial, as condições de acessibilidade ao comboio e a assistência a bordo. Nos urbanos e suburbanos, a qualidade da viagem foi considerada igualmente insatisfatória, tendo sido a matéria onde se verificou a maior diminuição da qualidade nos últimos 2 anos.

Tabela 22 – Serviço Urbano e Suburbano de Passageiros. Avaliação da satisfação global com cada uma das temáticas [1,4], a sua relevância para a qualidade global do serviço [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

Temáticas (ordenadas de acordo com a sua relevância para as empresas de transporte ferroviário)	Relevância [1,4]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Estações	4,0	2,5	1,8
Informação aos utilizadores	4,0	2,5	2,0
Preços e aquisição de títulos	3,8	2,9	2,8
Atrasos e perturbações	3,7	2,0	1,7
Viagem	3,7	2,3	1,3
Mobilidade reduzida		2,0	2,0
Serviços Urbanos e Suburbanos - global	3,8	2,2	1,5

Tabela 23 – Serviços de longo curso, regional e internacional. Avaliação da satisfação global com cada uma das temáticas [1,4], a sua relevância para a qualidade global do serviço [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

Temáticas (ordenadas de acordo com a sua relevância para as empresas de transporte ferroviário)	Relevância [1,4]	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
Preços e aquisição de títulos	3,7	2,8	1,9
Estações	3,7	2,5	2,0
Informação aos utilizadores	3,7	2,5	1,8
Viagem	3,7	2,4	1,8
Atrasos e perturbações	3,7	2,1	2,0
Mobilidade reduzida		1,9	2,0
Serviço de Longo curso, regionais e internacional - global	3,7	2,1	1,9

Por outro lado, os “preços e aquisição de títulos” foi a matéria que apresentou o maior nível de satisfação tendo sido a única onde se registou uma evolução positiva nos últimos 2 anos nos urbanos e suburbanos. Nos serviços regionais e de longo curso as associações consideraram que a qualidade se manteve em todas as matérias.

Relativamente a iniciativas prioritárias as associações identificaram a melhoria da pontualidade, o aumento da frequência, designadamente em período noturno, a modernização do material circulante, o aumento dos lugares sentados nos comboios e nas estações, e a melhoria generalizada da infraestrutura ferroviária.

No que diz respeito a medidas para os passageiros com mobilidade reduzida as entidades destacaram a instalação em todos os comboios de meios de acesso, designadamente, plataformas elevatórias acionada pelo utilizador, a melhoria da identificação dos locais nas estações e comboios, a diminuição do espaço entre o cais e o comboio, o aumento do pessoal de apoio à deslocação das pessoas com mobilidade reduzida, a melhoria da acessibilidade às máquinas de venda de bilhetes e o fim da necessidade de aviso prévio de 24h para a utilização dos serviços.

9.3.3. Transporte de mercadorias

A consulta relativa ao transporte de mercadorias foi efetuada junto (i) das empresas utilizadoras de serviços ferroviários de transporte de mercadorias e (ii) das associações que representam os utilizadores ou potenciais utilizadores dos referidos serviços, tendo-se obtido um total de 29 respostas⁵⁹. Os resultados globais são apresentados na Tabela 24, revelando, de um modo geral, a insatisfação dos respondentes em relação aos serviços de mercadorias e à sua evolução nos últimos 2 anos.

⁵⁹ Foram enviados inquéritos a 47 empresas (15 respostas) e a 77 associações (14 respostas).

Tabela 24 – Satisfação global. Avaliação da satisfação global do serviço ferroviário de transporte de mercadorias [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

	Serviço ferroviário de transporte de mercadorias	
	Satisfação global [1,4]	Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]
EMPRESAS utilizadoras dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias	2,3	1,6
ASSOCIAÇÕES que representam utilizadores e potenciais utilizadores dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias	2,0	1,5

As matérias mais relevantes em relação às quais as empresas expressaram maior insatisfação estão sobretudo relacionadas com o preço elevado e a rigidez dos horários das atividades de carga e descarga. Para as associações, para além do preço, a adequação da infraestrutura para carregamento da carga, a cobertura geográfica e a disponibilidade de transporte de quantidades reduzidas de carga (multi-cliente/multi-produto), são áreas que requerem especial atenção. Com avaliação positiva as empresas assinalaram a pontualidade, a proteção das mercadorias e a duração do transporte.

Como medidas prioritárias a concretizar as empresas salientaram a redução dos preços, maior flexibilidade para a realização de novas rotas e/ou rotas não usuais, melhoria da pontualidade e fiabilidade, criação de comboios multi-cliente/multi-produto, incremento da capacidade de transporte, o funcionamento durante 24 horas/dia, alargamento do horário nos terminais rodoferroviários e a melhoria na intermodalidade com o transporte rodoviário. As associações acrescentaram a necessidade de fazer investimentos que potenciem um aumento da capacidade de resposta da rede, a melhoria das infraestruturas de carga e descarga, um aumento da cobertura geográfica e a eletrificação de vários troços da rede.

Tabela 25 – Transporte ferroviário de mercadorias. Avaliação da satisfação global com cada um dos parâmetros relacionados com o transporte ferroviário de mercadorias [1,4], a sua relevância para a qualidade global do serviço [1,4] e a evolução da qualidade nos últimos dois anos [1,3]

Parâmetros ordenados de acordo com a sua relevância para as empresas de transporte ferroviário	Empresas	Associações
Serviço ferroviário de mercadorias - Avaliação global [1,4]	2,3	2,0
Preço	1,7	1,9
Fiabilidade do transporte ferroviário, p. ex. cancelamento dos serviços	2,4	2,1
Flexibilidade dos horários das atividades de carga e descarga	1,9	2,2
Pontualidade	2,5	2,3
Adequação da infraestrutura para carregamento da carga	2,5	1,9
Disponibilidade de transporte de quantidades reduzidas de carga (e.g. disponibilidade de comboios multicliente)	2,1	1,9
Adequação do material circulante (vagões) ao tipo de mercadoria	2,5	2,2
Necessidade de utilização de outro modo de transporte complementar	2,1	2,2
Proteção das mercadorias transportadas	2,7	2,4
Flexibilidade dos horários dos comboios	2,0	2,3
Facilidade na aquisição do serviço (procedimentos formais, documentação)	2,3	2,2
Antecedência necessária para requisição do serviço	2,3	2,2
Cobertura geográfica (distância da origem ou destino à rede ferroviária)	2,3	1,9
Serviço de localização e acompanhamento (<i>track and trace</i>)	1,9	2,5
Duração do transporte (velocidade média)	2,8	2,2
Disponibilização de serviços online	1,7	2,3
Evolução da qualidade nos últimos 2 anos [1,3]	1,6	1,5

10. Resultados económico-financeiros

10.1. Resultados

Os **resultados operacionais** do ecossistema ferroviário (do gestor da infraestrutura e dos quatro operadores de transporte ferroviário) cifraram-se, em 2019, em 36 milhões de euros negativos e os **resultados antes de imposto** em 104 milhões de euros negativos. Ambos se mantiveram negativos, face a 2018, registando, contudo, uma melhoria de 39 milhões de euros nos resultados operacionais e 35 milhões de euros nos resultados antes de impostos⁶⁰.

Figura 73 – Demonstração de resultados do ecossistema ferroviário, em milhões de euros (2019) (Fonte: Operadores)

Rendimentos Operacionais	Gastos Operacionais	Resultado Operacional	Rend. e Gastos Não Operacionais	Resultado Financeiro	Resultado antes de Impostos
640	676				
Outros (IP) 32	Gestor de Infraestrutura (IP) 196				
IC (IP) 60					
TUI (IP) 69	Mercadorias 97				
Transp. Merc. 97					
Outr. Pass. 37	Passageiros 383				
IC (CP) 40					
Tarifários Transp. Pass. 305					
		-36	+17	-85	-104
Resultados de 2018					
582	658	-76	37	-100	-139

A melhoria dos resultados operacionais resulta, essencialmente, do aumento da procura verificado em 2019 e correspondente acréscimo de rendimentos, e pela atribuição de uma indemnização compensatória de 40 milhões de euros à CP, situação que não se verificou em anos anteriores. A indemnização compensatória

⁶⁰ A IP não apresenta o valor de impostos sobre rendimento desagregado da atividade ferroviária e rodoviária, pelo que se optou por não se considerar o resultado líquido.

atribuída ao gestor da infraestrutura, IP, registou um decréscimo de 5% face a 2018. No apuramento dos resultados operacionais, tal como em relatórios anteriores, não foram consideradas as rubricas não diretamente ligadas à atividade operacional, nomeadamente imparidades, variações de justo valor, ganhos e perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos, os quais foram englobados em rendimentos e gastos não operacionais, no montante de 17 milhões de euros.

Os resultados financeiros ascenderam a -85 milhões euros registando uma melhoria de 15 milhões de euros face a 2018. Este valor conduziu a resultados antes de impostos de -104 milhões de euros que comparam com -139 milhões de euros em 2018. Os resultados financeiros correspondem maioritariamente a gastos das empresas do Sector Empresarial do Estado (SEE), a CP (-55 milhões de euros) e a IP (-27 milhões de euros).

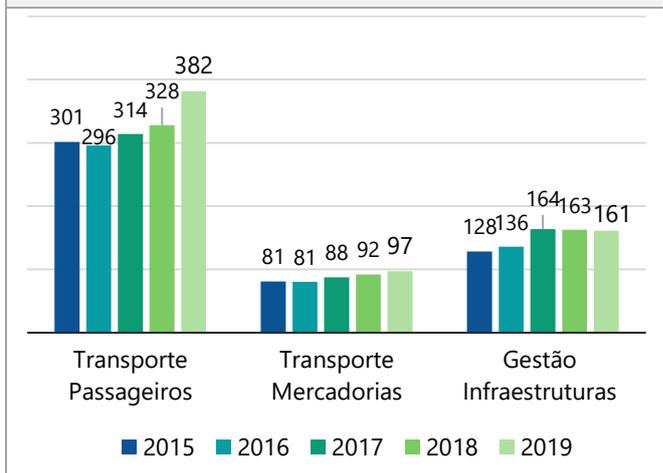
Os **rendimentos operacionais** do ecossistema ferroviário em termos globais ascenderam a 640 milhões de euros, conforme a distribuição apresentada na Figura 73, registando um crescimento de 10% relativamente ao ano anterior (3% se não forem consideradas as indemnizações compensatórias). Esse crescimento resulta de um aumento das receitas operacionais de 16% no transporte de passageiros (4% sem as indemnizações compensatórias atribuídas em 2019 à CP), 5% no transporte de mercadorias e uma redução de 1% na gestão de infraestruturas (Figura 74).

Relativamente ao transporte de passageiros, não obstante a redução de 4% da BTM (ver secção 6.3) os rendimentos tarifários do transporte de passageiros aumentaram 6% devido, essencialmente, ao aumento da procura (+14,8% de passageiros e +10,5% de PKm, ver secção 6.2).

A diminuição dos preços provocada pela implementação do PART foi compensada em parte pelo pagamento de compensações tarifárias no valor de 10 milhões de euros, às quais se somam 4,3 milhões de euros relativos à compartição do Estado no tarifário dos passes 4_18, Sub23, Social+.

O decréscimo dos rendimentos operacionais do gestor da infraestrutura está relacionado com a redução do valor das indemnizações compensatórias atribuídas pela prestação de obrigações de serviço público de gestão da RFN, de 62,9 milhões de euros em 2018, para 59,7 milhões de euros em 2019. Quanto aos rendimentos provenientes dos serviços ferroviários prestados no âmbito do diretório de rede ascenderam a 81 milhões de euros, em linha com o valor de 2018. Este valor inclui as taxas de utilização relativas ao pacote mínimo de acesso, ao acesso às estações e outras instalações de serviço, e ainda os serviços adicionais e auxiliares. Estes rendimentos não incluem os das atividades relacionadas com investimentos em ILD⁶¹.

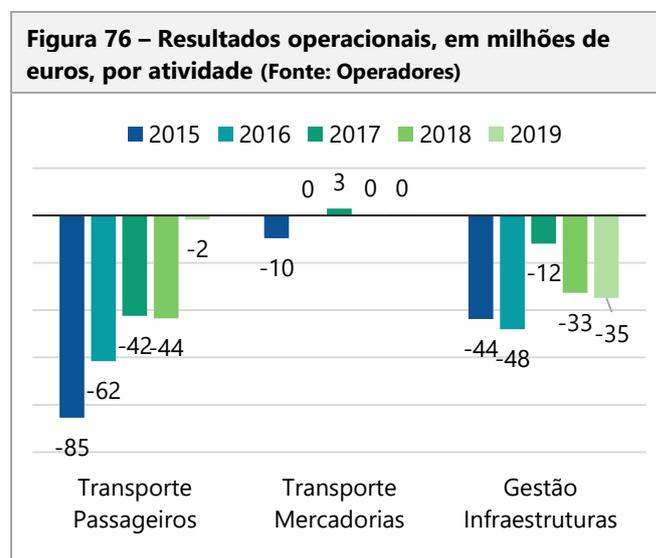
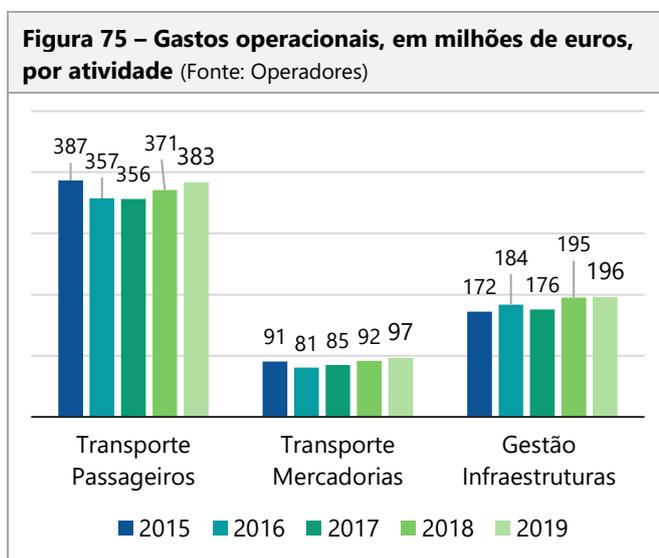
Figura 74 – Rendimentos operacionais, em milhões de euros, por atividade (Fonte: Operadores)



⁶¹ Não estão incluídos os resultados da atividade de investimento em Infraestruturas de Longa Duração (ILD), levada a cabo pela IP, ou seja, a atividade relativa aos investimentos em infraestrutura ferroviária (bens que integram o domínio público ferroviário) e que é considerada como sendo desenvolvida por conta do Estado. Assim, todos os encargos, operacionais e financeiros, desta atividade são debitados ao Estado ficando em dívida à IP. Em 2019, o valor debitado ao Estado resultante desta atividade foi de 91 milhões de euros, dos quais 66 milhões de encargos financeiros.

Relativamente aos **gastos operacionais**, num total de 676 milhões de euros, registou-se, em 2019, um aumento de 3% relativamente ao ano anterior, tendo-se verificado um crescimento de 3% e 6% no transporte de passageiros e de mercadorias, respetivamente (Figura 75). Em termos globais, os gastos operacionais do gestor da infraestrutura mantiveram-se praticamente inalterados. Destaca-se a redução de 2% (em sentido contrário ao aumento de 23% registado em 2018 face a 2017) nos gastos de conservação, reparação e segurança da rede ferroviária.

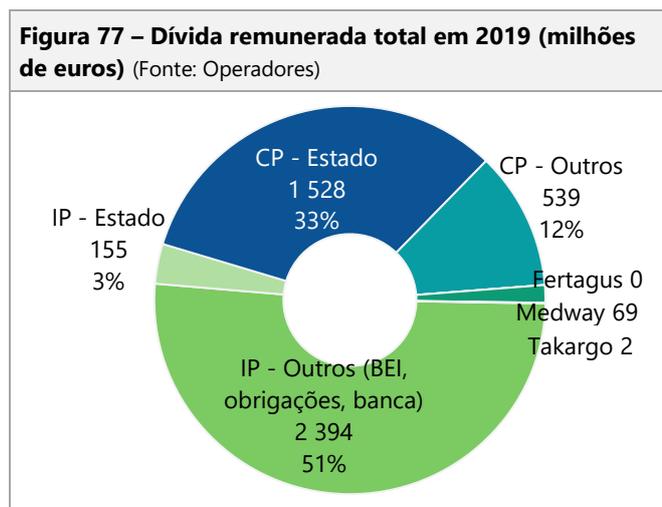
A variação dos **resultados operacionais** reflete, em grande medida, a variação nos resultados das empresas de transporte de passageiros, principalmente a CP, que registou uma melhoria de cerca de 40 milhões de euros, um valor que coincide com as indemnizações compensatórias recebidas. Não obstante a redução das tarifas impostas pelo PART (ver secções 4 e 6.3), a Fertagus aumentou as suas receitas tarifárias (incluindo as compensações tarifárias) e, como consequência, aumentou os seus resultados operacionais em 84%.



10.2. Financiamento do Ecosistema e fluxos financeiros do Estado

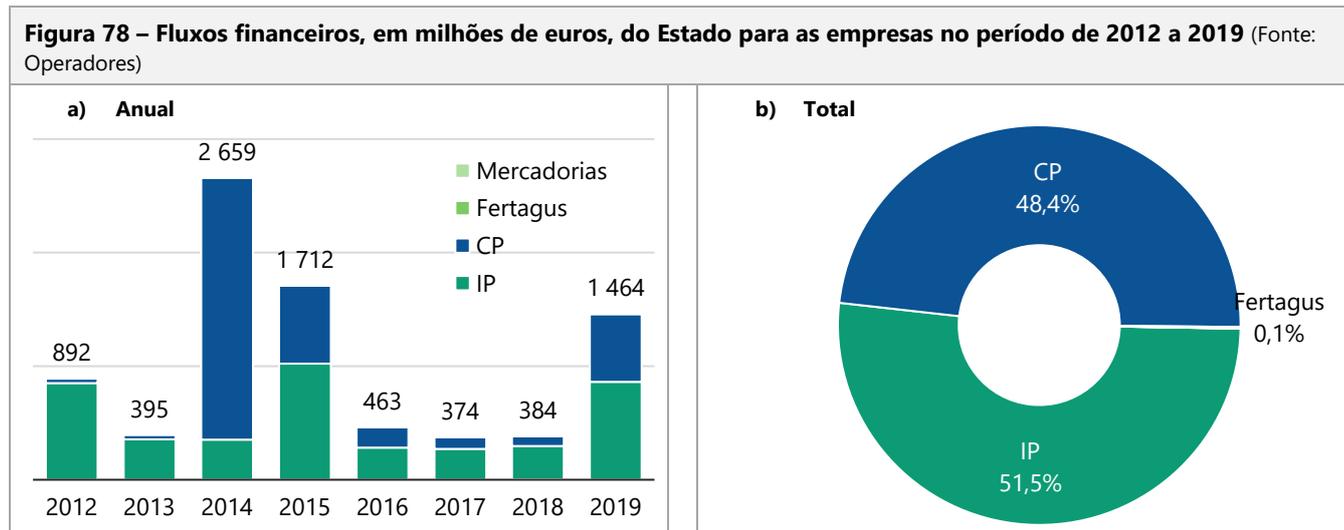
A dívida financeira remunerada das empresas analisadas⁶² ascendia, no final de 2019, a 4 687 milhões de euros (Figura 77). Este valor representa um decréscimo de 1 255 milhões de euros relativamente ao ano anterior. Tal deveu-se essencialmente à redução da dívida na IP, na ordem de 712 milhões de euros, e de 529 milhões de euros na CP.

Em 2019, as transferências do Estado para as empresas do ecossistema atingiram, o montante de 1 464 milhões



de euros (Figura 78), dos quais 861 milhões para a IP (802 milhões de aumento de capital e 60 milhões de indemnizações compensatórias), 596 milhões de euros para a CP, sendo (i) 28 milhões para reforço de capital, (ii) 519 milhões de euros de entrada de capital em numerário para cobertura de resultados transitados negativos⁶³, (iii) 40 milhões de euros de indemnizações compensatórias e (iv) 9 milhões de euros para comparticipação no tarifário dos passes 4_18, Sub23, Social+ e sistema intermodal Andante e montantes relativos ao PART.

Entre 2012 e 2019, o Estado transferiu 8,3 mil milhões de euros para a CP e para a IP, o que permitiu a amortização de 5,1 mil milhões de euros de financiamentos bancários e obrigacionistas, a realização de investimentos no valor 0,7 mil milhões de euros⁶⁴ e fazer face às necessidades geradas pelos resultados negativos.



⁶²À semelhança da metodologia utilizada nos restantes capítulos do presente relatório, no caso da IP os valores incluem apenas aqueles afetos à atividade ferroviária excluindo-se, por conseguinte, os valores relacionados com a atividade de gestão da infraestrutura rodoviária.

⁶³ Este valor foi utilizado para reembolso exclusivo do empréstimo obrigacionista de 500 milhões de euros e respetivos encargos financeiros.

⁶⁴ Incluindo o valor de 23 milhões de euros relativos à transferência dos terminais ferroviários da CP Carga para a IP.

11. Execução das regras do Espaço Ferroviário Europeu Único

O artigo 59.º do Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro (“Decreto-Lei”), na sua redação atual, atribui à AMT a responsabilidade de publicar anualmente um relatório sobre a execução do mesmo.

No presente capítulo materializa-se o cumprimento desse requisito legal, apresentando-se seguidamente, as principais ações e atividades resultantes da execução deste diploma no ano de 2019. Nas subsecções seguintes é apresentada a informação requerida ao abrigo das alíneas a) a g) do n.º 1 do referido artigo do Decreto-Lei.

11.1. Impacto do diploma no desenvolvimento do ecossistema ferroviário

Os principais desenvolvimentos do Ecossistema Ferroviário em 2019 relacionados com a execução do Decreto-Lei relacionam-se com o Contrato Programa entre o Estado e a IP (11.1.1), o regime de tarifação da infraestrutura (11.1.2), o regime de melhoria de desempenho (11.1.3), a consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários (11.1.4), a promoção e defesa da concorrência (11.1.5) e a cooperação com entidades reguladoras (11.1.6).

11.1.1. Contrato Programa entre o Estado e a IP

Nos termos do n.º 2 do artigo 30.º do Decreto-Lei, foi celebrado entre o Estado e a IP, em 11 de março de 2016, um Contrato Programa para o período compreendido entre 1 de janeiro de 2016 e 31 de dezembro de 2020 (5 anos), no qual se definem e regulam os termos e condições da prestação das Obrigações de Serviço Público de gestão da infraestrutura integrante da RFN, bem como as decorrentes indemnizações compensatórias a pagar pelo Estado.

Em 2019, foi elaborado pela AMT o relatório intitulado “*Contrato Programa entre o Estado e a IP, S.A.: Relatório de Desempenho 2016-2018*”, onde se referenciou a pertinência da ponderação da revisão dos atuais indicadores de desempenho contratuais com vista a uma maior previsão das respetivas definições e métricas, à harmonização da metodologia aplicável ao apuramento dos desvios reais, bem como à revisão do clausulado referente aos incumprimentos e correspondentes multas contratuais.

Ademais, foram assinaladas como áreas mais críticas em termos de desempenho (*i.e.*, de não verificação do cumprimento das metas de desempenho estabelecidas no Contrato Programa) as referentes a: (i) pontualidade ferroviária; (ii) gestão de ativos ferroviários; (iii) volume de atividade; (iv) níveis de segurança; (v) proteção do ambiente; (vi) gastos de manutenção; (vii) gastos com outros fornecimentos e serviços externos (FSE); e (viii) gastos com pessoal.

O relatório conclui que em nenhum dos três anos, 2016 a 2018 existiu um cumprimento maioritário dos objetivos do contrato, havendo, no final de 2019, uma clara tendência negativa de agravamento do incumprimento. Esse facto constitui um motivo incontornável de reflexão no âmbito da futura renovação do Contrato Programa.

11.1.2. Tarifação da infraestrutura

No ano de 2019 vigoraram as tarifas estabelecidas no Pacote Mínimo de Acesso (PMA) publicadas na 1.ª Adenda ao Diretório de Rede de 2019 – essas tarifas resultaram da atualização do tarifário em vigor em 2018, ajustado para 2019 através da taxa de variação do Índice de Preços no Consumidor, prevista no Programa de Estabilidade

do Governo 2017-2021, à data do cálculo das tarifas, afetada ainda pela aplicação de um fator de eficiência correspondente a 90%.

Assim, estas tarifas corresponderam em 2019 a uma tarifa média de 1,85 €/CKm, representando uma variação homóloga de +1,6%. O valor da tarifa média foi igual a (i) 2,00 €/CKm para serviços de passageiros, e (ii) 1,35 €/CKm para serviços de mercadorias.

Em julho de 2019, a IP submeteu à AMT, para validação, a versão final da 1.ª Adenda do Diretório da Rede 2020. Após a receção do documento, a AMT deu início ao procedimento de análise das tarifas, e respetiva fundamentação, incluídas nas tabelas referentes ao PMA, com vista à avaliação da sua conformidade face ao quadro normativo aplicável e à respetiva homologação.

A análise teve como base o trabalho desenvolvido no âmbito da Implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, 12 de junho de 2015, (“Regulamento de Execução”) do qual resultou (por forma a garantir o equilíbrio entre as racionalidades dos investidores, operadores e contribuintes) a implementação de um cenário de apuramento dos custos diretamente imputáveis à exploração dos serviços ferroviários no âmbito do PMA, considerado como o mais adequado e equilibrado para o mercado. Em linha com o definido no Acórdão do Tribunal Europeu de Justiça, de 10 de julho de 2019, foram ainda identificados pela AMT alguns ajustes a realizar no cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração dos serviços ferroviários, designadamente a questão relacionada com a inclusão dos custos com cais e plataformas.

Em outubro de 2019, a IP informou a AMT sobre a publicação do Projeto de 1.ª Adenda do Diretório da Rede 2020, bem como da realização do respetivo processo de consulta aos operadores, tendo em novembro de 2019 apresentado à AMT a fundamentação das tarifas incluídas nesta nova versão do documento.

A tarifa média do PMA que constava na 1.ª Adenda ao Diretório da Rede 2020 era de 1,61 €/CKm, representando -15,4% face à tarifa média do Diretório da Rede de 2019.

11.1.3. Regime de Melhoria de Desempenho

Com a entrada em vigor da 1.ª Adenda do Diretório da Rede de 2020 deu-se início ao processo de implementação de um Regime de Melhoria de Desempenho (RMD), no cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 217/2015 de 07 de outubro, considerando a AMT que o primeiro ano da sua execução serviria para, dentro dos mecanismos de acompanhamento previstos no próprio regime, se proceder aos ajustes necessários, tendo em vista a sua adequada parametrização e calibração.

A este propósito, foi ainda determinado que a IP deveria enviar à AMT, periodicamente, durante o ano de 2020, um relatório de progresso da implementação do RMD, descrevendo, nomeadamente, as atividades desenvolvidas pelo Comité do RMD (CORMED) e pelo mecanismo de resolução rápida de litígios (ARMED), os resultados da aplicação do RMD, as eventuais divergências por resolver e os ajustes que se identificaram necessários implementar.

11.1.4. Consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários

Nos termos do n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei, a AMT “deve consultar periodicamente e, em qualquer caso, pelo menos de dois em dois anos, os representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários de mercadorias e de passageiros, a fim de ter em conta as suas opiniões sobre o mercado ferroviário”.

No cumprimento deste quesito legal, e na sequência da 1ª consulta realizada em 2017, cujos resultados foram publicados em março de 2018, a AMT realizou no último trimestre de 2019, uma 2ª consulta junto (i) dos representantes dos utilizadores de serviços ferroviários de passageiros, dos (ii) utilizadores dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e (iii) dos utilizadores da infraestrutura ferroviária e das instalações de serviço ferroviário (*i.e.*, os 4 operadores ferroviários).

Os resultados desta consulta foram publicados pela AMT em relatórios específicos, sendo feito um resumo dos mesmos na secção 9.3.

11.1.5. Promoção e Defesa da Concorrência

Com o objetivo de garantir a existência de um ambiente concorrencial forte nos mercados regulados, designadamente na identificação de situações relacionadas com práticas restritivas da concorrência, permitindo gerar as melhores condições de mercado para os consumidores e utentes, e para a consolidação de um ambiente propício ao investimento produtivo na economia nacional, no ano de 2019 foram elaborados os seguintes pareceres para a Autoridade da Concorrência (AdC), no âmbito do controlo de operações de concentração de empresas, nos termos do n.º 1 do artigo 55.º da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que estabelece o Regime Jurídico da Concorrência:

- Ccent. n.º 29/2019 – MSC Entroncamento / TVT, de 5 de setembro de 2019, relativo à operação de concentração que consiste na aquisição pela MSC – Terminal do Entroncamento, S.A. do controlo exclusivo sobre a T.V.T. – Terminal Multimodal do Vale do Tejo, S.A., com parecer positivo da AMT;
- Ccent. n.º 39/2019 – MSC Entroncamento / Parque Sul da Bobadela, também de 5 de setembro de 2019, relativo à operação de concentração que consiste na aquisição, pela MSC – Terminal do Entroncamento, S.A., do controlo exclusivo sobre a exploração da Concessão do Parque Sul do Complexo da Bobadela, com parecer positivo da AMT.

11.1.6. Cooperação entre entidades reguladoras.

A AMT, enquanto regulador económico independente do setor ferroviário nacional, coopera com as suas congéneres europeias no âmbito de 2 grupos: (i) a Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB) e (ii) o Grupo de Reguladores Independentes para a Ferrovia (IRG-Rail). Para além disso, estabeleceu um Memorando de Entendimento com a sua congénere brasileira, a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT).

Rede Europeia de Reguladores Ferroviários (ENRRB)

A Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário único na UE, criou uma rede europeia de entidades reguladoras do setor ferroviário (ENRRB), que se reúne a intervalos regulares.

Desde a sua criação em 2015, a AMT tem assegurado a representação regular de Portugal nestas reuniões, tendo participado em 2019 na 18ª Reunião do grupo, cuja agenda de trabalhos incluiu assuntos relacionados com a implementação do 4º Pacote Ferroviário e desenvolvimento do espaço ferroviário único da UE, designadamente em matérias como: (i) a independência do gestor da infraestrutura; (ii) a tarifação da infraestrutura; e (iii) as instalações de serviço.

Nesta reunião, a AMT realizou uma apresentação relacionada com o desenvolvimento da metodologia para aplicação do TEE.

Grupo de Reguladores Independentes para a Ferrovia (IRG-Rail)

A AMT aderiu, no dia 27 de abril de 2016, ao Grupo de Reguladores Independentes para a Ferrovia (IRG-Rail). Este grupo tem como principal objetivo facilitar a criação de um mercado único ferroviário na UE, assente nos vetores da competitividade, eficiência e sustentabilidade.

Este organismo permite a cooperação, partilha de conhecimento e de boas práticas entre os seus membros.

O seu enfoque incide, principalmente, sobre 4 áreas de trabalho: (1) acesso à utilização da infraestrutura; (2) sistema de taxação de utilização da infraestrutura; (3) propostas legislativas em desenvolvimento; e (4) acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.

Assinala-se que o Senhor Dr. João Carvalho, na sua qualidade de Presidente do Conselho de Administração da AMT, e na sequência do exercício em 2018 do mandato de Vice-Presidente do IRG-Rail, foi nomeado, em reunião plenária realizada em Turim, nos dias 15 e 16 de novembro de 2018, para exercer a presidência da organização durante o ano de 2019.

Para além do desenvolvimento normal dos trabalhos do grupo, destacam-se as seguintes atividades neste ano, sob a presidência portuguesa⁶⁵:

- Acompanhamento do mercado, envolvendo todas as partes interessadas, através da realização de reuniões com: (i) representantes dos diferentes modos de transporte; (ii) fornecedores de tecnologia; (iii) gestores de infraestrutura; (iv) operadores ferroviários; e (v) representantes dos utilizadores;
- Promoção, pela AMT em conjunto com o IRG-Rail, da realização, em Lisboa, no dia 2 de julho de 2019, da reunião internacional intitulada "*First European Mobility Workshop in Lisbon*", e que teve como lema principal "*Moving towards a sustainable mobility – Building a smart environment and user-friendly integrated mobility system*".

Esta iniciativa da AMT e do IRG-Rail foi bem sucedida e o feedback foi notável, pois elevou a consciencialização dos participantes e deu ao Ecosistema Ferroviário a oportunidade de discutir abertamente tendências, oportunidades, melhores práticas e promover parcerias que ajudarão a moldar o futuro da Mobilidade e dos Transportes para as gerações futuras.

- Coordenação, conjunta com o regulador francês, das atividades do Grupo de Trabalho Monitorização do Mercado do IRG-Rail tendentes à elaboração do 7.º relatório anual do mercado europeu ferroviário que foi aprovado e publicado no respetivo website desta organização⁶⁶.
- Participação em outros grupos de trabalho do IRG-Rail, designadamente em reuniões, respostas a questionários e os contributos necessários à realização dos estudos realizados pela organização.

Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT)

Em 2018, a AMT e a ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres, do Brasil, assinaram um Memorando de Entendimento com o objetivo de promover a cooperação em matéria de regulação, exploração e fiscalização

⁶⁵ O relatório relativo ao exercício da Presidência Portuguesa está publicado na Página Eletrónica do IRG-Rail [\[Link\]](#)

⁶⁶ Relatório disponível no site do IRG-Rail [\[Link\]](#)

de transportes terrestres, nomeadamente no âmbito da troca de experiências tecnológicas, técnicas e de capacitação dos seus agentes.

Em 2019 iniciou-se a implementação do Memorando de Entendimento, destacando-se o desenvolvimento das seguintes ações:

- Apresentação do Ecosistema dos Transportes Terrestres em Portugal, no âmbito do 1.º Seminário Internacional das Agências Reguladoras de Transportes, realizado em Brasília;
- Assinatura e implementação do Acordo de Cooperação para Intercâmbio e execução de um primeiro *traineeship* de staff da ANTT na AMT. Esse intercâmbio decorreu entre setembro e dezembro de 2019, tendo contando com a participação de três quadros da ANTT e incidindo sobre as temáticas (i) da definição de regras em matéria tarifária, (ii) da promoção e defesa da concorrência e (iii) das concessões rodoviárias.

11.2. Licenças emitidas

Desde a criação da AMT, em 2015, não foi licenciado nenhum novo serviço de transporte ferroviário, pelo que em 2019 se mantiveram as mesmas empresas em atividade: A CP e a Fertagus (transporte de passageiros), e a Medway e a Takargo (transporte de mercadorias).

Releva-se que a empresa COMSA Rail, que detinha licença válida para a exploração de serviços ferroviários de mercadorias na UE e Certificado de Segurança “Parte B” válido para realizar serviços de transporte de mercadorias em linhas ferroviárias nacionais, foi adquirida pela SNCF Group, passando designar-se como CAPTRAIN ESPAÑA.

A CAPTRAIN ESPAÑA S.A. – Sucursal em Portugal, detém o Certificado de Segurança “Parte B” n.º PT 12 2020 0003 válido até 10.08.2023 e que lhe permite realizar comboios de mercadorias, incluindo matérias perigosas, nos seguintes itinerários:

- Linha do Norte: Lisboa Santa Apolónia-Pampilhosa;
- Linha da Beira Alta: Pampilhosa-Vilar Formoso.

11.3. Ações de fiscalização

A AMT realizou uma ação de fiscalização à CP, que teve como objetivo apurar a situação da prestação do serviço de transporte de passageiros no decurso dos 1.º e 2.º semestres de 2018, em especial no que respeita: (i) ao não cumprimento dos horários; (ii) à supressão de serviços sem aviso prévio; e (iii) ao não cumprimento dos deveres de informação aos passageiros, previstos no Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março. A ação incidiu sobre os serviços prestados nas linhas mais reclamadas, concretamente: Linha do Norte; Linha de Cascais; Linha de Sintra; Linha do Oeste e Linha do Algarve.

O relatório final foi publicado⁶⁷ em junho de 2019, no âmbito do qual se releva o seguinte:

- Concluiu-se pela existência de indícios do incumprimento de diversas obrigações a que a CP se encontra obrigada para com os passageiros, nos termos do Decreto-Lei n.º 58/2008;

⁶⁷ Relatório disponível no site da AMT [\[Link\]](#)

- Proposta de manutenção das recomendações constantes em anterior relatório preliminar;
- Prossecução, em processo autónomo, da análise e investigação das situações relatadas pelos clientes que indiciam existir incumprimento de diversas obrigações a que por lei a CP está obrigada para com os passageiros, nos termos do Decreto-Lei nº 58/2008, nomeadamente, entre outras, das obrigações de informação e de disponibilização de meios, para posterior a abertura de processo de contraordenação, pelos motivos apontados, caso justificável.

11.4.Regulamentos de Execução aprovados ou alterados

No ano de 2018, e no âmbito dos atos de execução previstos na Diretiva 2012/34/UE, foi publicado o Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, da Comissão, de 20 de novembro de 2018, que estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do Teste do Equilíbrio Económico previsto no artigo 11.º da supracitada Diretiva.

Por sua vez, de acordo com o artigo 11.º do Decreto-Lei a AMT é a entidade competente para limitar o acesso à exploração de novos serviços ferroviários de transporte de passageiros, se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público ficar comprometido, devendo para isso realizar um teste de equilíbrio económico.

Em dezembro de 2018 a AMT iniciou o processo implementação do Regulamento de Execução (UE) 2018/1795, com a elaboração de um formulário para a notificação da programação de novos serviços ferroviários e o desenvolvimento de um regulamento que inclui metodologia específica para a realização do TEE.

Em 2019 foi concretizada a elaboração, aprovação e publicação do regulamento que estabelece os procedimentos e os critérios adotados pela AMT para determinar se o equilíbrio económico de um contrato de serviço público de transporte ferroviário é suscetível de vir a ser comprometido por um novo serviço de transporte ferroviário de passageiros, materializado pelo Regulamento AMT n.º 910/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série – N.º 229 – de 28 de novembro de 2019, e publicitado na página eletrónica desta Autoridade – ver 0.

Foi também dada prossecução ao processo de implementação do Regulamento de Execução (UE) 2015/909, de 12 de junho, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, envolvendo um processo de trabalho contínuo com a IP, para efeitos da fixação das taxas do PMA e das taxas de acesso às infraestruturas que ligam instalações de serviço, com impactos nos Diretórios de Rede de 2019 e 2020, tendo-se destacado em 2019 a realização das seguintes ações:

- Homologação das Tarifas relativas ao PMA que constam na 1.ª Adenda ao Diretório da Rede publicada em outubro de 2019;
- Validação da 1.ª Adenda ao Diretório da Rede publicada em outubro de 2019;
- Aprovação do novo Sistema Tarifário vertido na 1.ª Adenda ao Diretório da Rede de 2020, na versão da 2.ª consulta realizada em outubro de 2019 (Pós-Acórdão), com exceção da “Componente C5 - Comprimento do Comboio”.

11.5. Recomendações, decisões e instruções emitidas pela AMT

Homologação das Tarifas do PMA para vigorarem em 2020

O Conselho de Administração da AMT, na sua reunião de 19 de dezembro de 2019, aprovou a homologação das tarifas do PMA que constam da 1.^a Adenda ao Diretório da Rede de 2020, de outubro de 2019.

Adicionalmente, determinou que, dado tratar-se do primeiro ano da implementação de um novo modelo tarifário, durante o ano de 2020, os valores das tarifas deverão ser atualizados com base no cálculo dos custos reais para 2018, devendo a AMT acompanhar este processo.

Assim, as tarifas constantes no presente Diretório da Rede, que resultaram do estudo de revisão do tarifário realizado, estarão em vigor por um período de um ano, a contar do Horário 2020.

Validação da 1.^a Adenda ao Diretório da Rede de 2020

O Conselho de Administração da AMT, na sua reunião de 19 de dezembro de 2019, validou, nos termos do n.º 1 do artigo 27.º do Decreto-Lei a 1.^a Adenda ao Diretório da Rede 2020, publicada em outubro de 2019 (Pós-Acórdão).

Adicionalmente, deliberou, ao abrigo das atribuições e competências da AMT consagradas nas alíneas a), f) e t) do n.º1 do artigo 5.º, nas alíneas e) e g) do n.º3 do artigo 5.º, nas alíneas a), d) e h) do n.º1 do artigo 40.º e do artigo 46.º, todos dos Estatutos da AMT, aprovados em anexo do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que sejam implementadas pela IP as seguintes determinações:

- Tendo em conta os desenvolvimentos e a diversidade de fontes de informação já disponíveis e a disponibilizar sobre as instalações de serviço - Diretório de Rede, Página Eletrónica da IP "*Rail Facilities Portal*" e CID - *Corridor Information Document*, do Corredor Atlântico de Mercadorias, considera-se vantajoso que seja promovida a harmonização e consistência da informação nelas publicada, no sentido de se garantir a todos os interessados um fácil e rápido acesso a informação atualizada e fiável sobre essas instalações de serviços e respetivos serviços nelas prestados e, assim, eliminar barreiras ao eficiente planeamento das operações ferroviárias.
- Nesse sentido, determina-se que a IP continue a aperfeiçoar o conteúdo do Diretório da Rede em matéria de instalações de serviço, devendo reportar semestralmente à AMT os desenvolvimentos já registados;
- Considerando que o RMD, constante no projeto de 1.^a Adenda do Diretório da Rede de 2020, deverá ser implementado em 2020, servindo o primeiro ano de execução para, dentro dos mecanismos de acompanhamento previstos no próprio regime, se proceder aos ajustes necessários para a sua adequada parametrização e calibração, determina-se que a IP envie trimestralmente à AMT, um relatório de progresso da implementação do RMD, descrevendo, nomeadamente, as atividades desenvolvidas pelo CORMED e pelo ARMED, os resultados da aplicação deste regime, os eventuais conflitos por resolver e os ajustes que se identificaram necessários implementar;
- Considerando que a IP deverá continuar a desenvolver e melhorar o processo de implementação das Restrições Temporárias de Capacidade (RTC), por forma a dar cabal cumprimento ao disposto no Anexo VII do citado Decreto-Lei determina-se que a IP envie semestralmente, à AMT, um relatório identificando o progresso realizado em termos de disponibilização de informação atualizada sobre o planeamento

das RTC, nomeadamente a lista das RTC previstas para vigorarem nos próximos horários de serviço, em função do seu impacto na circulação, bem como os resultados das consultas já efetuadas aos candidatos à repartição da capacidade, o calendário de próximas consultas e outras informações relevantes sobre diligências já efetuadas ou a efetuar, bem como a eventual harmonização e integração desta informação em portais europeus;

- Considerando tratar-se do primeiro ano da implementação de um novo modelo tarifário, as tarifas constantes no Diretório da Rede, que resultaram do estudo de revisão do tarifário realizado, estarão em vigor por um período de um ano, a contar do Horário 2020.
- Durante o ano de 2020, determina-se que os valores das tarifas sejam atualizados com base no cálculo dos custos reais para 2018, devendo a AMT acompanhar este processo.
- Determina, ainda, no seguimento do exposto, a revisão e o alinhamento do conteúdo do ponto “6.6. – Evolução das Tarifas”, constante na 1ª Adenda do Diretório da Rede de 2020, versão de outubro de 2019;
- Adicionalmente, deverão ainda ser implementadas as determinações constantes no relatório do “Parecer sobre a aplicação de sobretaxas e descontos às tarifas do Pacote Mínimo de Acesso no relatório sobre o novo modelo tarifário”, assim como a eliminação da “Componente C5 - Comprimento do Comboio” do modelo tarifário.

Aprovação do Novo Sistema Tarifário

O Conselho de Administração da AMT, na sua reunião de 19 de dezembro de 2019, aprovou o novo Sistema Tarifário vertido na 1.ª Adenda ao Diretório da Rede 2020, na versão da 2.ª consulta realizada em outubro de 2019 (Pós-Acórdão), com exceção da “Componente C5 – Comprimento do Comboio”.

Adicionalmente, deliberou, ao abrigo das atribuições e competências da AMT consagradas nas alíneas a), f), h), t) e v) do n.º1 do artigo 5.º, nas alíneas a), d) e h) do n.º1 do artigo 40.º e do artigo 46.º, todos dos Estatutos da AMT, determinar que:

- A metodologia preconizada pela IP relativamente aos segmentos de mercados e respetivas sobretaxas seja futuramente revisitada, tendo em conta as *démarches* a desenvolver pela AMT junto da IP e dos operadores ferroviários com vista à recolha da informação estatística necessária para o cálculo das elasticidades da procura relativas aos segmentos de mercado e da capacidade de os operadores poderem repercutir o eventual aumento de preços nos consumidores finais;
- A IP reporte semestralmente os dados da receita por operador segmentada pelas componentes da TUI, que permita à AMT monitorizar: (i) o impacto do novo sistema tarifário nos vários segmentos de mercado e, em especial, no segmento de mercadorias; (ii) a eficácia da política de descontos na utilização de linhas consideravelmente subutilizada; e (iii) o impacto específico das sobretaxas nos diferentes segmentos de mercado de passageiros;
- A IP informe a AMT sobre eventuais diligências junto do Governo, com vista à mitigação do impacto do novo sistema tarifário no segmento de mercadorias.

Anexo I – Principal legislação do Setor

Neste anexo apresenta-se uma lista dos principais diplomas que definem o enquadramento legal atualmente vigente no setor. Os diplomas são divididos em Direito da União Europeia e Direito Nacional. Relativamente à legislação da União Europeia optou-se por manter alguns dos documentos legislativos já revogado, com o objetivo de dar uma perspetiva histórica da evolução dos mesmos, principalmente, no que diz respeito aos Pacotes ferroviários.

No site da AMT, no separador da legislação⁶⁸, está disponível para consulta uma lista mais completa da legislação em vigor.

Legenda dos sinais:

- ✓ - Em vigor sem alterações;
- - Em vigor com alterações;
- ✗ - Revogado.

Direito da União Europeia

Diretiva nº 91/440/CEE do Conselho, de 29 de julho	✗	Relativa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro comunitários. Tem por objetivo facilitar a adaptação dos caminhos-de-ferro comunitários às exigências do mercado único e aumentar a respetiva eficácia, através de: <ul style="list-style-type: none"> - Garantia da independência de gestão das empresas de transporte ferroviário; - Separação das atividades de gestão da infraestrutura ferroviária e da exploração dos serviços de transporte ferroviário, tornando a separação contabilística obrigatória e a separação orgânica ou institucional facultativa; - Saneamento da estrutura financeira das empresas de transporte ferroviário; - Garantia de direitos de acesso às redes ferroviárias dos Estados-membros, aos agrupamentos internacionais de empresas de transporte ferroviário, bem como às empresas de transporte ferroviário que efetuem transportes combinados internacionais de mercadorias.
Diretiva nº 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho	✗	Relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário. Diz respeito aos critérios aplicáveis à concessão, prorrogação ou alteração, por um Estado-membro, de licenças destinadas às empresas de transporte ferroviário
Diretiva nº 95/19/CE do Conselho, de 19 de junho	✗	Relativa à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária e à cobrança de taxas de utilização da infraestrutura.
Regulamento (CE) nº 543/97 do Conselho de 17 de março	✗	Altera o Regulamento (CEE) nº 1107/70 relativo aos auxílios concedidos no domínio dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável
Diretiva nº 2001/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de março	✗	Relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional

⁶⁸ <https://www.amt-autoridade.pt/legislacao/>

Regulamento (CE) nº 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002	●	Relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81º e 82º do Tratado que institui a Comunidade Europeia (TCE).
Regulamento (CE) nº 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de dezembro 2002	✘	Relativo às estatísticas dos transportes ferroviários. O objeto do regulamento é o estabelecimento de normas comuns para a elaboração de estatísticas comunitárias sobre transportes ferroviários.
Regulamento (CE) nº 1192/2003 da Comissão de 3 de julho	✘	Altera o Regulamento (CE) nº 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às estatísticas dos transportes ferroviários
Regulamento (CE) nº 169/2009 do Conselho, de 26 de fevereiro	●	Aplicação de regras de concorrência nos sectores dos transportes ferroviários, rodoviários e por via navegável. Altera o Regulamento (CE) n.º 1/2003.
Regulamento (UE) nº 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro	●	Rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo. Define regras que regem a criação e a organização de corredores ferroviários internacionais para um transporte ferroviário de mercadorias competitivo. Aplica-se à gestão e utilização das infraestruturas ferroviárias incluídas em corredores de transporte de mercadorias.
Resolução do Parlamento Europeu, de 23 de outubro de 2012	✓	Relativa aos direitos dos passageiros em todos os modos de transporte (2012/2067(INI))
Regulamento (UE) nº 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de dezembro	●	Relativo às orientações da União para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes e que revoga a Decisão nº 661/2010/UE
Regulamento (UE) nº 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro	●	Cria o Mecanismo Interligar a Europa, altera o Regulamento (UE) nº 913/2010 e revoga os Regulamentos (CE) nº 680/2007 e (CE) nº 67/2010
Diretiva nº 2014/82/UE da Comissão de 24 de junho	●	Altera a Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita aos conhecimentos profissionais gerais, aos requisitos médicos e aos requisitos relativos à carta de maquinista.
Regulamento (UE) nº 1300/2014 da Comissão de 18 de novembro	●	Especificação técnica de interoperabilidade respeitante à acessibilidade do sistema ferroviário da União para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Regulamento de Execução (UE) nº 869/2014 da Comissão de 11 de agosto	✘	Relativo aos novos serviços de transporte ferroviário de passageiros Alterado pelo Regulamento de execução (UE) 2018/1795 e revogado com efeitos a partir de 12 de dezembro de 2020.
Regulamento de Execução (UE) nº 2015/10 da Comissão de 6 de janeiro	✔	Critérios aplicáveis aos candidatos a capacidade de infraestrutura ferroviária e revoga o Regulamento (UE) nº 870/2014
Regulamento de Execução (UE) nº 2015/909 da Comissão, de 12 de junho	✔	Relativo às modalidades de cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário
Regulamento de Execução (UE) nº 2015/1100 da Comissão de 7 de julho	✔	Obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário
Regulamento de Execução (UE) nº 2018/1795 da Comissão de 20 de novembro	✔	Estabelece o procedimento e os critérios de aplicação do teste do equilíbrio económico previsto no artigo 11.o da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho

Os 4 pacotes ferroviários

1º Pacote Ferroviário 2001		Integra três Diretivas que alargam o âmbito da liberalização preconizada na política de transportes e nas Diretivas de 1991 e 1995, referidas anteriormente, e regulamenta as tarifas de utilização da infraestrutura, a repartição pelos operadores do uso das capacidades de infraestrutura utilizável e a separação da gestão da infraestrutura da atividade de exploração (prestação de serviços de transporte de passageiros e de mercadorias).
Diretiva nº 2001/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro	✘	Altera a Diretiva 91/440/CEE, relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários
Diretiva nº 2001/13/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro	✘	Altera a Diretiva 95/18/CE, relativa a licenças das empresas de transporte ferroviário
Diretiva nº 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro	✘	Altera a Diretiva 95/19/CE, relativa à repartição de capacidade e aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária

2º Pacote Ferroviário 2004	Integra três Diretivas e um regulamento, completa a liberalização, consagrando a liberdade de acesso à rede transeuropeia de transporte ferroviário e o enquadramento regulamentar, nomeadamente nas questões de segurança.	
Diretiva nº 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril	✘	Relativa à segurança A Diretiva (UE) 2016/798 revoga e substitui a Diretiva 2004/49/CE com efeitos a partir de 16 de junho de 2020.
Diretiva nº 2004/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril	✘	Relativa à interoperabilidade
Diretiva nº 2004/51/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril	✘	Relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários.
Regulamento (CE) nº 881/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril	✘	Institui a Agência Ferroviária Europeia (ERA)
3º Pacote Ferroviário 2007	Visa a liberalização do transporte ferroviário internacional de passageiros em 2010. Aposta-se de novo no sentido do aumento da concorrência nos tráfegos nacionais e internacionais. Introduz normas de certificação europeia de maquinistas, estabelece regulamentação relativa ao transporte público ferroviário e reforça os direitos dos passageiros.	
Diretiva nº 2007/58/CE do Parlamento e do Conselho, de 23 outubro	✘	Altera a Diretiva 91/440/CEE do Conselho relativa ao desenvolvimento dos caminhos de ferro comunitários e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária e à aplicação de taxas de utilização da mesma.
Diretiva nº 2007/59/CE do Parlamento e do Conselho de 23 de outubro	●	Relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade. (Alterada pela Diretiva 2014/82/UE)
Regulamento (CE) nº 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro	●	Relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) nº 1191/69 e (CEE) nº 1107/70 do Conselho. Tem por objetivo definir o modo como, no respeito das regras do direito comunitário, as autoridades competentes podem intervir no domínio do transporte público de passageiros para assegurar a prestação de serviços de interesse geral que sejam, designadamente, mais numerosos, mais seguros, de melhor qualidade e mais baratos do que aqueles que seria possível prestar apenas com base nas leis do mercado. 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. (Alterado pelo Regulamento 2016/2338)
Regulamento (CE) nº 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro	✔	Relativo aos direitos e obrigações dos passageiros dos serviços ferroviários

Reformulação do 1º Pacote Ferroviário - Recast 2012		Pretende ser um estímulo à concorrência, prevendo uma maior transparência em termos de condições de acesso ao mercado, uma clara separação das contas e a independência e o reforço das entidades reguladoras nacionais. Reúne os princípios relativos ao desenvolvimento do setor ferroviário, ao licenciamento das empresas ferroviárias e às taxas de utilização da infraestrutura.
Diretiva nº 2012/34/UE, de 21 de novembro	●	Estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação - <i>recast</i>) substitui e revoga as diretivas 91/440/CEE, 95/18/CE e 2001/14/CE. (alterada pela diretiva 2016/2370)
4º Pacote Ferroviário 2016		Visa revitalizar o setor ferroviário, prestar um serviço de melhor qualidade e oferecer mais opções aos passageiros.
Regulamento (UE) nº 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de maio	✓	Relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e revoga o Regulamento (CE) nº 881/2004, no sentido de garantir um espaço ferroviário seguro e interoperável.
Diretiva (UE) nº 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio	✓	Relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação da Diretiva 2008/57/CE);
Diretiva (UE) nº 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio	✓	Relativa à segurança ferroviária (reformulação). Revoga e substitui a Diretiva nº 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, com efeitos a partir de 16 de junho de 2020.
Regulamento (UE) nº 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro	✓	Altera o Regulamento (CE) 1370/2007 no que respeita à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros.
Diretiva (UE) nº 2016/2370 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro	✓	Altera a Diretiva 2012/34 / UE, que trata da abertura do mercado de serviços nacionais de transporte de passageiros por caminho-de-ferro e da gestão da infraestrutura ferroviária.
Regulamento (UE) nº 2016/2337 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro	✓	Revoga o Regulamento (CEE) nº 1192/69 do Conselho relativo às regras comuns para a normalização de contas das empresas de caminho-de-ferro
Reg. de Execução (UE) 2017/2177, de 22 de novembro	✓	Sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário.
Regulamento (UE) 2018/643, de 18 de abril	✓	Relativo às estatísticas dos transportes ferroviários (reformulação). Revoga o Regulamento 91/2003
Regulamento de Execução (UE) 2018/764 de 2 de maio	✓	Relativo às taxas e imposições a pagar à Agência Ferroviária da União Europeia e respetivas condições de pagamento.
Regulamento Delegado (UE) 2018/762, de 8 de março	✓	Estabelece métodos comuns de segurança em matéria de requisitos do sistema de gestão da segurança, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/798 e que revoga os Regulamentos (UE) 1158/2010 e 1169/2010.

Regulamento Delegado (UE) 2018/761, de 16 de fevereiro	✓	Estabelece métodos comuns de segurança para a atividade de supervisão pelas autoridades nacionais de segurança subsequente à emissão do certificado de segurança único ou de uma autorização de segurança, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga o Regulamento (UE) n.º 1077/2012
--	---	--

Direito Nacional

Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro	●	Transpõe para o ordenamento jurídico português o 1º Pacote Ferroviário (alterado pelo DL 151/2014)
Decreto-Lei n.º 137-A/2009	●	Aprova o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E.P.E., bem como os respetivos Estatutos. Autoriza a autonomização da atividade do transporte de mercadorias, através da cisão da CP e constituição da CP Carga - Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, S.A. (alterado pelo DL 124-A/2018)
Decreto-Lei n.º 58/2008 de 26 de março	●	Estabelece o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros e bagagens, volumes portáteis, animais de companhia, velocípedes e outros bens (alterado e republicado pelos Decretos-Lei 35/2015 e 124-A/2018)
Decreto-Lei n.º 59/2012, de 14 de março	●	Altera o Decreto-Lei n.º 137-A/2009, que aprovou o regime jurídico aplicável à CP e os respetivos estatutos, conformando o direito interno com a disciplina da Diretiva n.º 91/440/CEE. Republica os estatutos da CP. (alterado pelo DL 124-A/2018)
Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio	●	Aprova a orgânica do Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT)
Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio	●	Aprova os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e as suas atribuições em matéria de regulação, de promoção e defesa da concorrência no setor dos transportes terrestres, fluviais e marítimos. (Alterado pelo Decreto-Lei n.º 18/2015)
Decreto-Lei n.º 151/2014 de 13 de outubro	✓	Altera os Decretos-Leis n.º 270/2003, de 28 de outubro, n.º 394/2007, de 31 de dezembro, e n.º 70/2012, de 21 de março, relativos ao transporte ferroviário, que operaram a transposição da Diretiva 2004/49/CE
Resolução de Conselho de Ministros n.º 61-A/2015, de 18 de junho	✓	Aprova a versão final revista do Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas (PETI3+), para o horizonte 2014-2020
Decreto-Lei n.º 35/2015 de 6 de março	●	Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, que estabelece as condições que devem ser observadas no contrato de transporte ferroviário de passageiros, conformando as regras nacionais que regulam o contrato de transporte ferroviário de passageiros com as disposições do Regulamento (CE) n.º 1371/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007 (alterado pelo DL 124-A/2018)

Decreto-Lei nº 217/2015 de 7 de outubro	●	Transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva nº 2012/34/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012 que estabelece um espaço ferroviário europeu único. Estabelece: a) As regras aplicáveis em matéria de gestão da infraestrutura ferroviária e de atividades de transporte por caminho de ferro das empresas ferroviárias estabelecidas ou que venham a estabelecer-se em território nacional; b) As condições de acesso à atividade das empresas de transporte ferroviário; c) Os princípios e procedimentos de fixação e cobrança das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e de repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária. (alterado pelo DL 124-A/2018)
Lei nº 52/2015 de 9 de junho	●	Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP) e revoga a Lei nº 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto nº 37272, de 31 de dezembro de 1948) (alterado pelo DL 169-A/2019)
Decreto-Lei nº 91/2015, de 29 de maio	✓	Procede à fusão, por incorporação, da EP - Estradas de Portugal, S. A., na REFER - Rede Ferroviária Nacional, E. P. E., transforma a REFER em sociedade anónima, red denominando-a para Infraestruturas de Portugal, S. A., e aprova os respetivos Estatutos
Decreto-Lei n.º 79/2016 de 23 de novembro	✓	Altera a orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.
Decreto-Lei 36/2017 de 28 de março	✓	Cria o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários e extingue, por fusão, o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários e o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves
Decreto Reg. nº 8/2018, de 4 de setembro	✓	Cria o Conselho Superior de Obras Públicas
Decreto-Lei n.º 124-A/2018 de 31 de dezembro	✓	Altera o regime jurídico aplicável ao contrato de transporte ferroviário de passageiros, o regime jurídico aplicável à CP - Comboios de Portugal, E. P. E., e o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária nacional, transpondo a Diretiva (UE) 2016/2370 (Altera o DL 58/2008, o DL 137-A/2009 e o DL nº 217/2015)
Resolução n.º 110/2019, de 5 de julho	✓	Aprova um conjunto de medidas com vista à salvaguarda de um serviço público ferroviário de qualidade
Regulamento n.º 910/2019, de 28 de novembro	✓	Regulamento de Equilíbrio Económico em contratos de serviço público de transporte ferroviário
Decreto-Lei n.º 174-A/2019, de 18 de dezembro	✓	Altera as bases da concessão da exploração do serviço de transporte ferroviário de passageiros do eixo norte-sul da região de Lisboa
Resolução do Conselho de Ministros n.º 193/2019, de 19 de dezembro	✓	Aprova o Relatório Final da Comissão de Negociação relativa à Concessão da Exploração do Serviço de Transporte Ferroviário de Passageiros do Eixo Norte-Sul (Fertagus)
Decreto-Lei n.º 101-C/2020, de 7 de dezembro	✓	Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes
Regulamento n.º 1097/2020, de 21 de dezembro	✓	Regulamento que estabelece os princípios e critérios para a concessão de isenções nos termos do artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017



**AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES**

Palácio Coimbra,
Rua de Santa Apolónia, 53
1100-468 Lisboa
Tel: (+351) 211 025 800

www.amt-autoridade.pt