

O estado da ferrovia em 2017: AMT publica segundo relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes publica o segundo relatório sobre o "Ecosistema Ferroviário Português", referente ao ano de 2017.

- De acordo com os dados obtidos, realça-se o esforço que tem sido feito para tornar o transporte ferroviário nacional mais atrativo, nomeadamente em termos de Direitos dos Passageiros e da qualidade do serviço prestado;
- A liberalização do direito de acesso à infraestrutura e o recurso a concursos para adjudicação de contratos de serviço público são algumas das medidas adotadas que permitiram aumentar a abertura do mercado ferroviário de passageiros, melhorando a qualidade dos serviços prestados.

No âmbito das atribuições de regulador económico independente para o setor ferroviário e tendo por base a informação recolhida junto do gestor nacional de infraestrutura ferroviária e dos operadores de transporte ferroviário, a AMT apresenta o 2º Relatório sobre o Ecosistema Ferroviário Português, referente ao ano de 2017.

Para a elaboração do presente relatório, procedeu-se à análise dos principais indicadores de desempenho do setor ferroviário em 2017 relacionados com a evolução da oferta e da procura de transporte, a qualidade do serviço e a respetiva perceção por parte do cliente, a evolução dos preços e da vantagem comparativa com outros modos em termos de sustentabilidade (ambiental, energética), a mobilidade e o grau de digitalização. É ainda feito o balanço à situação económico-financeira do setor, bem como o impacto da implementação e operacionalização do 4º Pacote Ferroviário da União Europeia.

O Decreto-Lei n.º 124-A/2018, 31 de dezembro, transpõe e adapta à legislação nacional as alterações impostas pelo **4º Pacote Ferroviário**, das quais se destaca a possibilidade de, desde 1 de janeiro de 2019, qualquer operador ferroviário europeu poder habilitar-se a realizar transporte nacional (doméstico) de passageiros desde que tenha parecer positivo de duas entidades: (1) do gestor de infraestrutura (IP) quanto à disponibilidade da infraestrutura (na via e nas estações); e (2) da entidade reguladora (AMT), caso lhe seja solicitada, relativamente ao impacto desse novo serviço sobre o equilíbrio económico de contratos de serviço público de transporte ferroviário de passageiros em vigor.

Sobre o relatório "Ecosistema Ferroviário Português - 2017", releva-se o seguinte:

1. No ano de 2017, à semelhança dos anos anteriores, a rede ferroviária nacional não sofreu grandes alterações.
 - a. Por outro lado, os investimentos que se preveem até 2030 indicam o início de um ciclo robusto de investimento na infraestrutura ferroviária. Numa primeira fase, e de acordo com o Plano de Investimentos

Ferrovias 2020, estão previstos 2,2 mil milhões de euros até 2023. Com o Plano Nacional de Investimentos 2030, estão previstos investimentos de 4 mil milhões de euros na ferrovia;

2. Segundo dados do IRG-Rail, a rede nacional tem uma taxa de eletrificação acima da média europeia (64%) e uma densidade abaixo da média, quer em termos de área, quer de população. A **Taxa de Utilização da Infraestrutura (TUI)** está também abaixo da média, quer para o transporte de passageiros como para o de mercadorias;
3. Relativamente **ao transporte de passageiros** verifica-se a tendência crescente do número de passageiros e de passageiros quilómetro (PKm) transportados desde 2013 em todos os tipos de serviços ferroviários, com destaque para o crescimento no longo-curso (+38%).
 - a. A maioria das viagens realizam-se nos serviços urbanos e suburbanos da região de Lisboa (59%), seguida da região do Porto (15%) e do longo-curso (14%).
 - b. No ano de 2017, a **taxa de ocupação global**, incluindo a CP e a Fertagus, subiu para 28%;
 - c. Quando comparado com os restantes países europeus, Portugal apresenta uma quota reduzida (4,2%) do transporte ferroviário no mapa de distribuição modal. Suíça é o país que tem maior representatividade neste modo de transporte (17%) sendo a média europeia de 7,8%;
 - d. A **Base Tarifária Média (BTM)** aumentou significativamente na região de Lisboa entre 2012 e 2017 (na ordem dos 10% na CP e 7% na Fertagus). No segmento de longo curso, a BTM mostrou uma tendência claramente decrescente, cerca de -7% face a 2012.
4. O **material circulante** ao serviço do transporte de passageiros manteve-se estável entre 2012 e 2017.
 - a. O material a diesel, utilizado em serviço regional, apresentou uma taxa de imobilização de 26%. Superior à taxa apresentada pelo material elétrico, que foi de 12%;
5. No **transporte de mercadorias** revela-se a importância da interoperabilidade entre a ferrovia nacional e o sistema marítimo-portuário: 61% das toneladas e 80% dos TEU transportados por ferrovia têm origem ou destino num porto, o que corresponde a 9,2% das ton. e 20,5% dos TEU que entram e saem por via terrestre dos portos que dispõem de acessibilidades ferroviárias.
 - a. Entre 2015 e 2017 registou-se uma redução das toneladas transportadas (-6%), mas um ligeiro aumento das TKm de 3,6%, o que revela um aumento da procura para percursos mais longos;
 - b. Verificou-se um ligeiro aumento da quota do operador Takargo, embora a Medway continue com a quota maioritária.
6. No presente relatório, constata-se ainda que, entre 2015 e 2017, o número de **comboios de passageiros suprimidos** diminuiu 60%, por oposição à

- percentagem de **comboios com atraso** que registou um aumento em todos os serviços.
- a. Em 2017 verificou-se um aumento no **número de reclamações** (+20% face a 2016);
 - b. Comparativamente com os restantes países da UE, os portugueses demonstram índices de satisfação superiores à média;
 - c. Em **matéria de segurança**, o ano de 2017 registou um decréscimo face ao ano anterior em número de acidentes significativos (-24%).
7. Em matéria de **Direitos dos Passageiros**, destaca-se a apresentação de uma tabela atualizada e de simples leitura com os direitos mais relevantes.
8. Demonstra-se o contributo do transporte ferroviário para a **descarbonização** da Economia, designadamente no transporte de mercadorias, onde o transporte rodoviário tem um impacto, em termos de emissões de GEE por TKm, 11 vezes superior ao transporte ferroviário elétrico e 3,3 vezes superior ao transporte ferroviário a diesel.
9. Da análise **económico-financeira ao ecossistema**, realça-se a melhoria dos resultados operacionais no valor de 59 milhões de euros, de 2016 para 2017.

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

28 de março de 2019

Consulte:

- [Relatório - Ecossistema Ferroviário Português 2017 – versão integral](#)
- Síntese do Relatório - Ecossistema Ferroviário Português 2017 ([PT](#) | [EN](#))