

Abril 2020

A AMT decidiu publicar uma Síntese dos principais indicadores do mercado ferroviário nacional relativos ao ano de 2018. Neste documento, a AMT dá ainda cumprimento ao artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de dezembro, que atribui a este Regulador a responsabilidade de publicar anualmente um relatório sobre a execução desse mesmo diploma.

A AMT publicará ainda em 2020, um novo relatório detalhado sobre o Ecosistema Ferroviário Português relativo ao ano de 2019, onde analisará o impacto do Programa de Apoio à Redução do Tarifário dos Transportes Públicos (PART) no transporte ferroviário de passageiros. Será analisado igualmente o impacto

das alterações legislativas impostas pelo 4º Pacote Ferroviário – em especial aquelas que decorrem do Pilar de Mercado – nomeadamente a liberalização plena do transporte ferroviário de passageiros e a consequente abertura à concorrência do mercado doméstico de passageiros, desde 1 de janeiro de 2019 e o reforço do papel das entidades reguladoras nacionais. Essa análise incluirá o Regulamento publicado pela AMT, que estabelece o procedimento e os critérios subjacentes à realização do Teste Equilíbrio Económico (TEE) em Portugal, bem como a contratualização do serviço público ferroviário de transporte e as alterações mais recentes ao Diretório de Rede.

## INFRAESTRUTURA

### REDE FERROVIÁRIA NACIONAL SEM ALTERAÇÕES

A Rede Ferroviária Nacional em exploração, manteve em 2018 as principais características que tinha em 2017, designadamente:

- Extensão total da rede de 2.546Km;
- Densidade de 2,8km/100 Km<sup>2</sup> e 2,5Km/10.000Hab;

A rede, é maioritariamente, de via larga (*i.e.*, bitola ibérica, de 1668mm), via única e eletrificada. Nas últimas 3 décadas tem-se verificado uma redução da rede total em exploração (encerramento de linhas e ramais), mas um aumento da rede eletrificada, correspondendo atualmente a 64% do total (contra 14% em 1990). A rede ferroviária nacional é utilizada maioritariamente para serviços de transporte de passageiros (83% dos CKm).

Comparativamente com os outros países<sup>1</sup> europeus a rede ferroviária nacional pode ser considerada de reduzida dimensão, não só em termos absolutos de extensão (24% da média) como também em termos de densidades relativas: por área (55% da média) e por

população (43% da média). Destaca-se contudo, a percentagem de eletrificação da rede portuguesa (64%), o que a coloca acima da média das suas congéneres.

Ainda com base no ano de 1990, Portugal foi, a par com a França, o país que mais viu a sua rede diminuir no período 1990 a 2017, tendo a extensão em utilização diminuído em 17% em ambos os países.

Relativamente ao investimento em Infraestruturas de Longa Duração (ILD), registou-se um ligeiro crescimento em 2018, para 92 milhões de euros, mas continua longe dos níveis de investimento realizado durante o período 2002-2011 que registou níveis médios anuais de 354 milhões de euros.

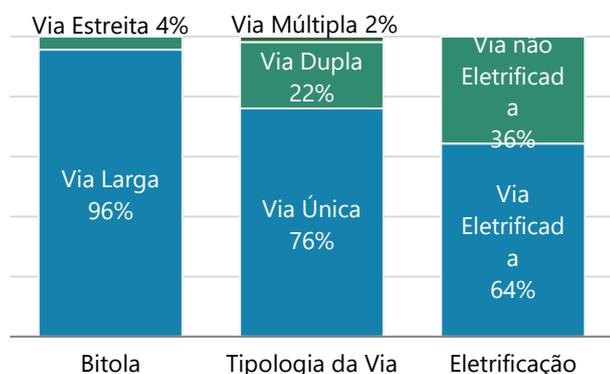
A Taxa de Utilização da Infraestrutura (Pacote Mínimo de Acesso e Acesso às estações e apeadeiros), que o gestor de infraestrutura (IP) cobra às empresas ferroviárias atingiu em 2018 valores muito semelhantes aos de 2012, apesar das oscilações existentes no período. Segundo dados do IRG-Rail, os valores cobrados em Portugal

<sup>1</sup> Para os exercícios de benchmarking apresentados foram selecionados os países com melhor classificação no Índice Europeu de Desempenho da Ferrovia, calculado pela consultora BCG, mais especificamente os países

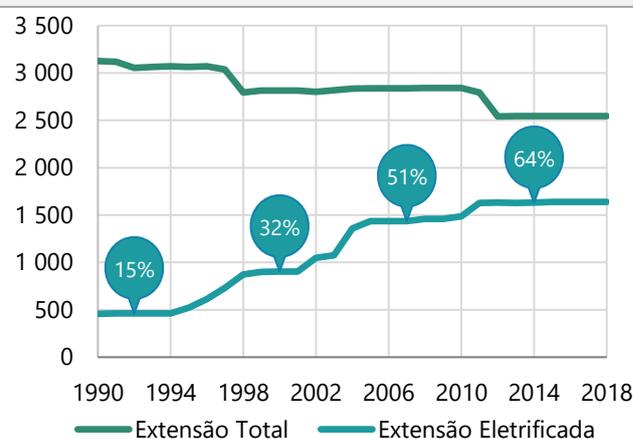
classificados nos 1.º e 2.º intervalos ("Tier 1" e "Tier 2") do índice, e que fossem, paralelamente, membros do IRG-Rail.

situam-se abaixo da média europeia tanto para os serviços de transporte de passageiros (56% da média) como para os de mercadorias (57% da média).

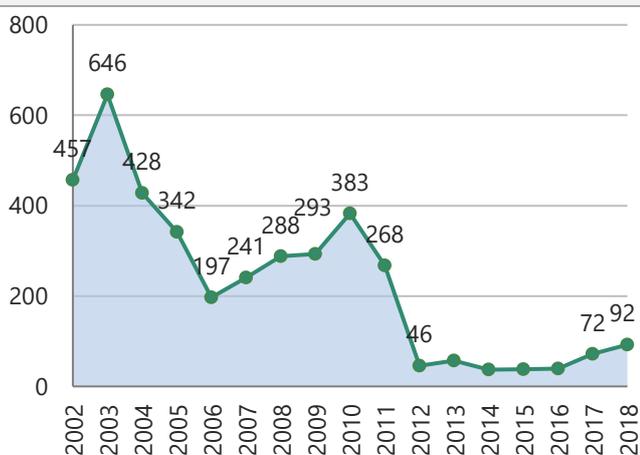
**Figura 1 – Caracterização geral da Rede Ferroviária Nacional, em 2018, quanto à tipologia da via, largura da via e eletrificação** (Fonte: IP)



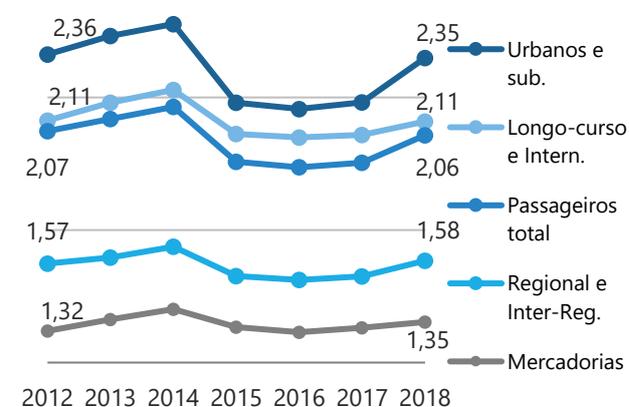
**Figura 2 – Evolução da extensão da rede (km), total e eletrificada** (Fonte: Pordata)



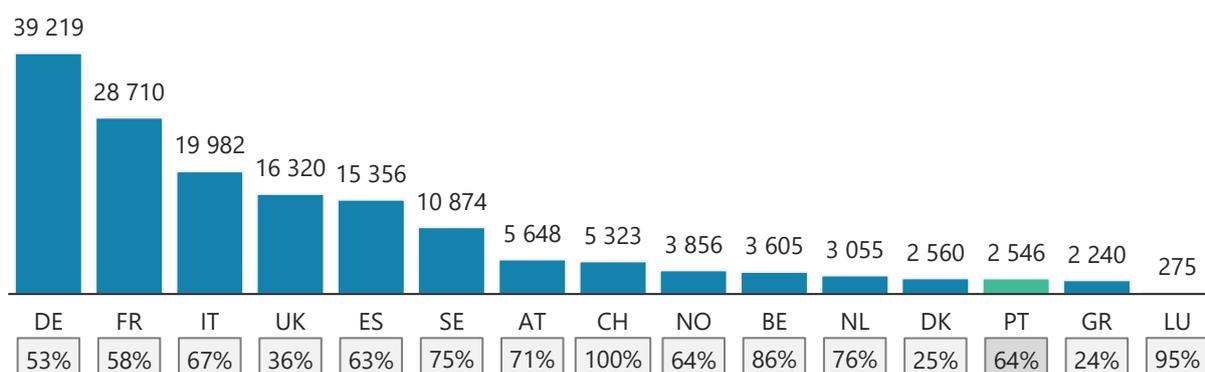
**Figura 3 – Investimento da IP em Infraestruturas de Longa Duração (ILD) em milhões de euros** (Fonte: IP)



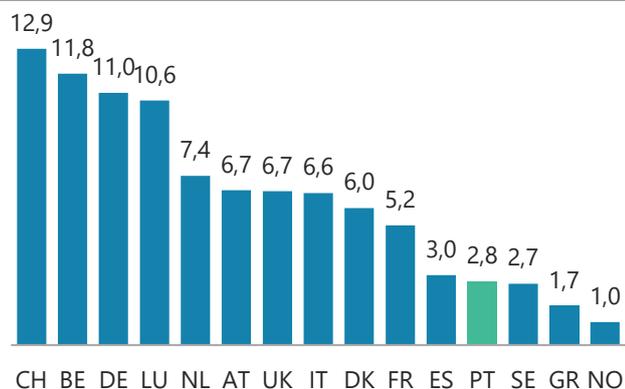
**Figura 4 – Taxa de utilização da infraestrutura média (Pacote mínimo de acesso e acesso às estações e apeadeiros), por tipo de serviço, em euros por CKm** (Fonte: AMT)



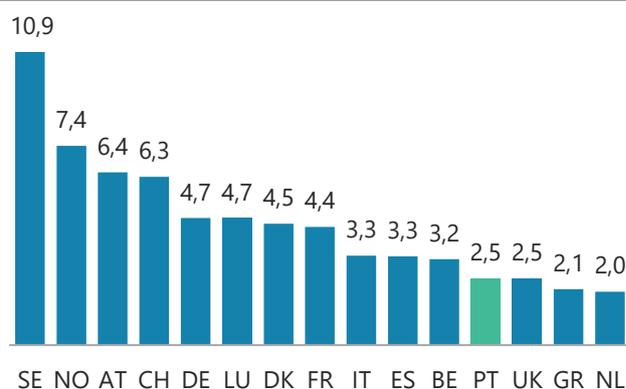
**Figura 5 – Extensão, em km, das redes ferroviárias nacionais e percentagem eletrificada (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



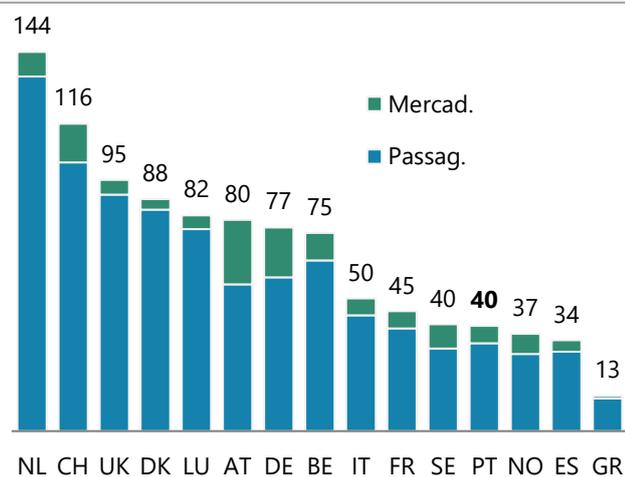
**Figura 6 – Densidade da rede ferroviária em relação à área do país, em km/100km<sup>2</sup> (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



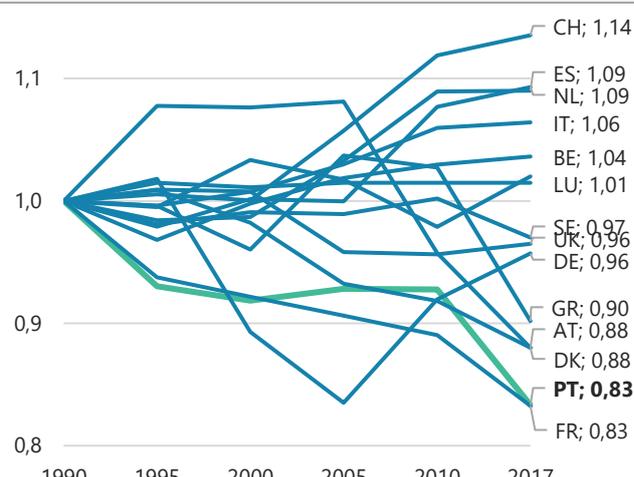
**Figura 7 – Densidade da rede ferroviária em relação à população, em km/10.000 Hab (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



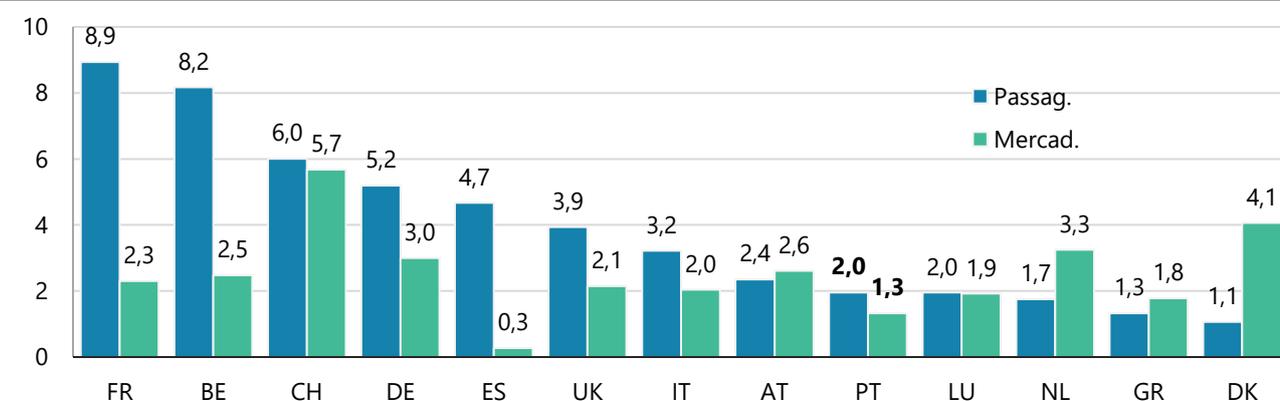
**Figura 8 – Intensidade de utilização da rede ferroviária, em n.º de comboios por km de linha por dia (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



**Figura 9 – Índice da evolução da extensão da rede ferroviária** (Fonte: Statistical pocketbook - 2019, EU Transport in figures, da Comissão Europeia)



**Figura 10 – Taxa de utilização da infraestrutura (Pacote mínimo de acesso), em euros por CKm, por tipo de serviço (2017)** (Fonte: IRG-Rail e AMT para os dados de Portugal)



## TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

### CRESCIMENTO DA PROCURA E DOS PREÇOS

A **procura** nacional do transporte ferroviário de passageiros registou, entre 2017 e 2018, um **aumento** na ordem de **3,9% em termos de passageiros e 2,2% em termos de PKm**. Manteve-se assim a tendência de crescimento da procura verificada nos anos anteriores, que ascende a +17% (passageiros) e +23% (PKm), entre 2013 e 2018. Sublinhar que estes números são anteriores à entrada em vigor do PART. Ainda assim, Portugal era, em 2018, um dos países que menos utilizava o transporte ferroviário e dos poucos onde a quota de mercado da ferrovia não crescia nos últimos anos.

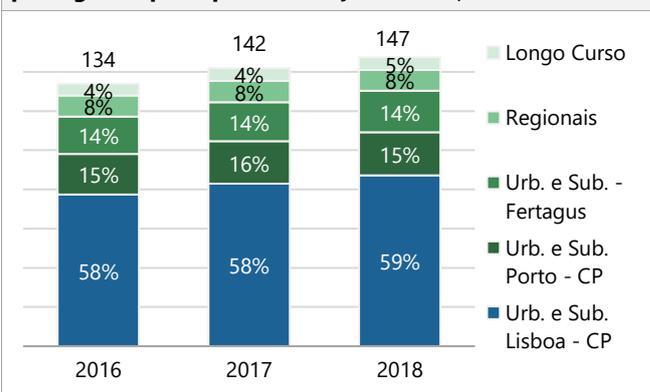
No que refere à taxa de ocupação de transporte de passageiros, em 2018 destacam-se os serviços de longo-curso, com um valor médio de 63%. Em sentido inverso, esteve o transporte suburbano, apresentando a CP Lisboa, a CP Porto e a Fertagus, taxas médias de ocupação de 23%, 30% e 16% que são influenciadas, em boa medida, pelos serviços assegurados nos horários fora das horas de ponta e pela reduzida flexibilidade da capacidade (LKm) do material circulante, principalmente na Fertagus.

Quanto ao indicador PKm/CKm, que significa, de forma simples, o número médio de passageiros por comboio, destacam-se os serviços suburbanos de Lisboa e os serviços de longo-curso, com valores na casa dos 200 PKm/CKm.

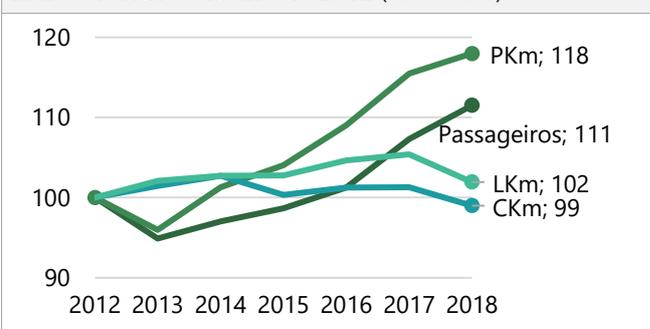
Na componente tarifária, temos uma Base Tarifária Média (BTM), calculada através da divisão da receita tarifária (sem IVA) pelos PKm, cujo valor médio foi de 6,4 cêntimos em 2018, tendo aumentado cerca de 1,6% face a 2017. Refira-se que Portugal é um dos países com menor valor de BTM na Europa.

Quanto ao peso dos operadores incumbentes, tanto em Portugal (a CP) como na maioria dos restantes países europeus têm uma quota de mercado bastante elevada, superior a 80%. A exceção é o Reino Unido, onde o mercado é operado quase na totalidade por outros operadores, dos quais um terço são os operadores incumbentes de outros países.

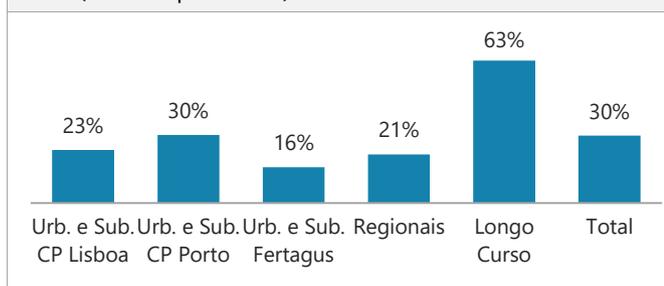
**Figura 11 – Evolução e caracterização do número de passageiros por tipo de serviço** (Fonte: Operadores)



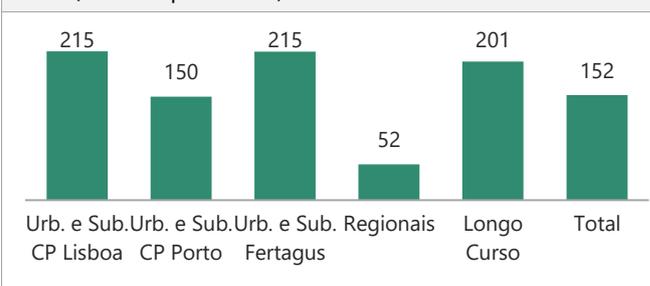
**Figura 12 – Evolução da oferta e procura: PKm, Passageiros, lugares quilómetro (LKm) e CKm, como índices relativos ao ano de 2012** (Fonte: AMT)



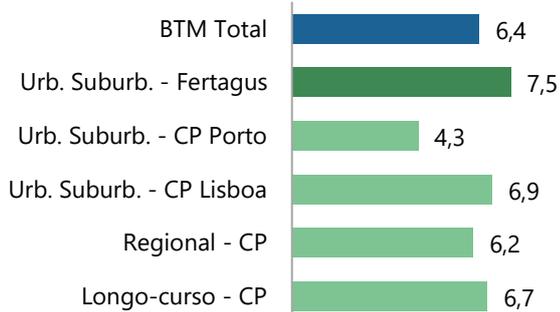
**Figura 13 – Taxa de ocupação por tipo de serviço, em 2018** (Fonte: Operadores)



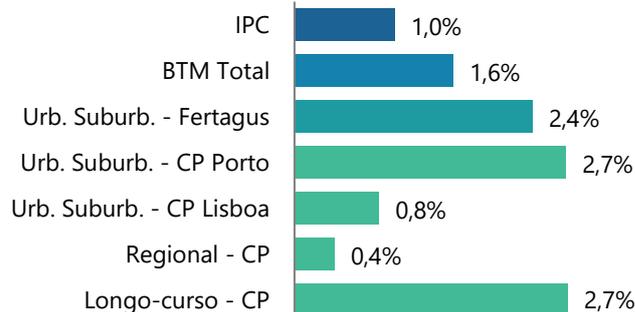
**Figura 14 – Rácio PKm/CKm por tipo de serviço, em 2018** (Fonte: Operadores)



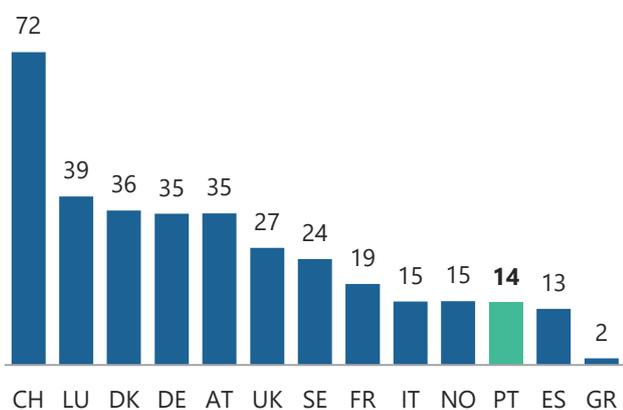
**Figura 15 – Base tarifária média (BTM) por operador e por serviço, em euros (2018)** (Fonte: AMT)



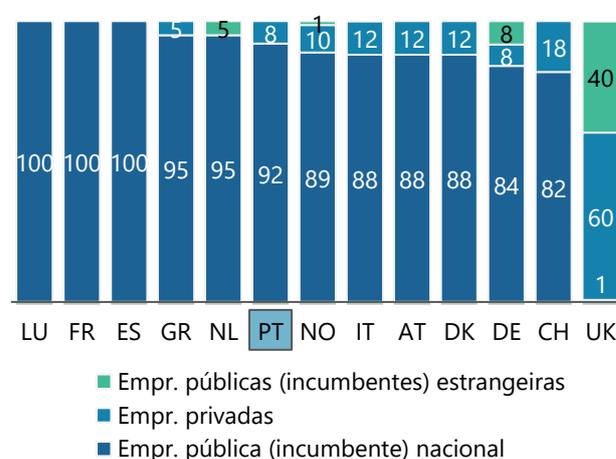
**Figura 16 – Taxa de variação da BTM, por serviço e por operador, de 2018 face a 2017** (Fonte: AMT)



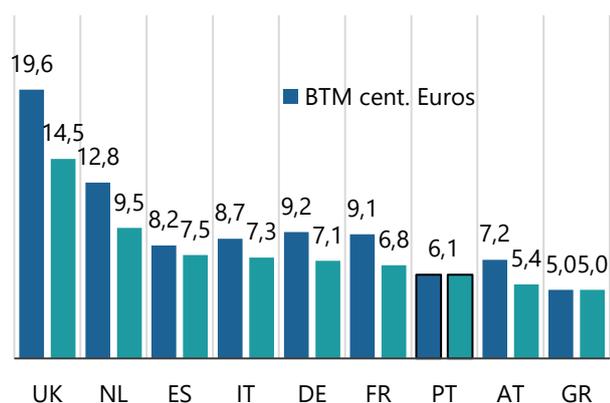
**Figura 17 – N.º de passageiros (viagens) por Hab em modo ferroviário (n.º passageiros/Hab) (2018)** (Fonte: dados do Eurostat trabalhados pela AMT)



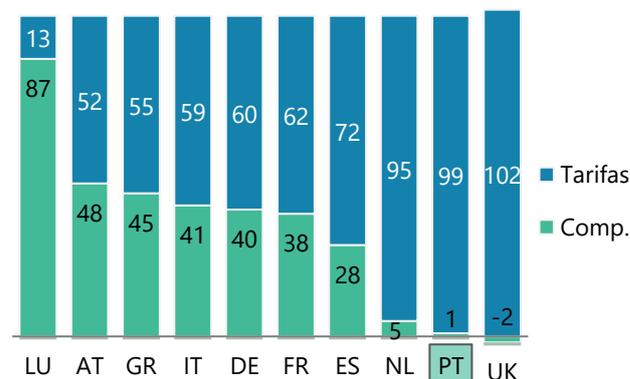
**Figura 18 – Distribuição dos PKm, em %, por tipo de operador (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



**Figura 19 – Base tarifária média (BTM) em centimos de euros e em PPS<sup>2</sup> (2017)** (Fonte: dados do IRG-Rail (BTM) e da OCDE (PPS) trabalhados pela AMT)



**Figura 20 – Proporção entre a receita de bilhética e as compensações financeiras, nos serviços com OSP (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



<sup>2</sup> 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.

## TRANSPORTE DE MERCADORIAS

### MERCADO DE CONTENTORES EM CRESCIMENTO

Entre 2016 e 2018, o volume de atividade do transporte ferroviário de mercadorias em Portugal manteve-se constante em termos de comboios realizados e toneladas transportadas, tendo existido, no entanto, um aumento das distâncias percorridas (+6,9% em CKm e +9,8% em TKm).

Relativamente aos principais grupos de mercadorias e utilizando a nomenclatura NST 2007, o transporte ferroviário de mercadorias realizado em território nacional caracterizou-se, em 2018, à semelhança dos anos anteriores, por uma predominância do transporte de contentores (NST 18) com 51% dos TKm realizados (era de 32% em 2017), de coque (derivado do carvão) e produtos petrolíferos refinados (NST 7) com 16% (27% em 2017) e da fileira de madeira e pasta de papel (NST 6) com 12% (15% em 2017). Em termos de variações mais significativas, entre 2017 e 2018 registou-se um aumento de +65% no transporte de contentores (NST 18) e uma redução no transporte de coque e produtos petrolíferos refinados (-39%, NST 7).

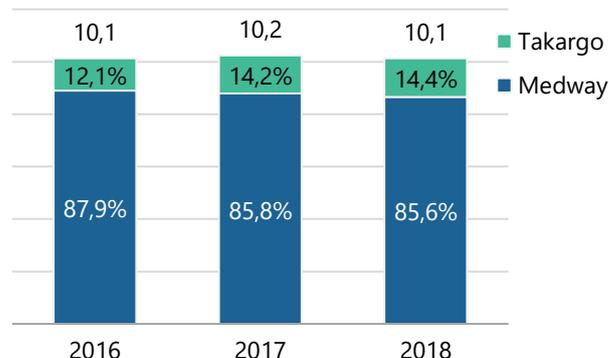
A Medway assegurou cerca de 86% do transporte total de mercadorias por modo ferroviário, sendo o maior operador na generalidade dos grupos mais relevantes de mercadorias. A Takargo apresentou uma maior expressão no transporte de mercadorias da fileira da madeira e pasta de papel (NST 6) e dos produtos das indústrias extrativas (NST 10). Comparando com outros países europeus, Portugal é dos poucos que tem o mercado de transporte ferroviário de mercadorias 100% privado.

Em termos do indicador TKm/CKm, Portugal encontra-se perto da média dos restantes países analisados.

Por fim, as receitas por TKm encontram-se abaixo da média dos países analisados, mas ainda assim acima dos valores em Espanha. Contudo, no país vizinho a TUI de mercadorias paga pelas empresas de transporte ferroviários é bastante mais reduzida (0,3 euros/CKm em Espanha e 1,3 euros/CKm em Portugal, em 2017).

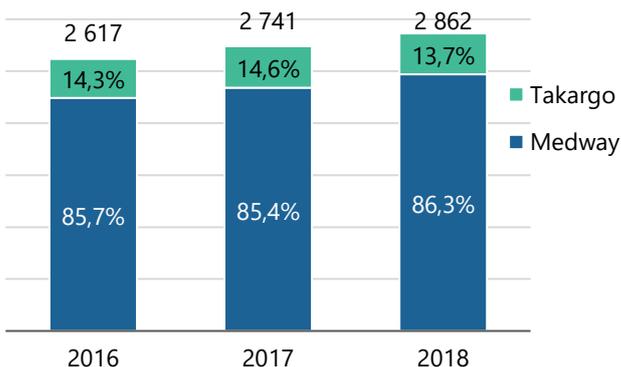
**Figura 21 – Evolução da procura, em Toneladas (10<sup>3</sup>t)**

(Fonte: Operadores)

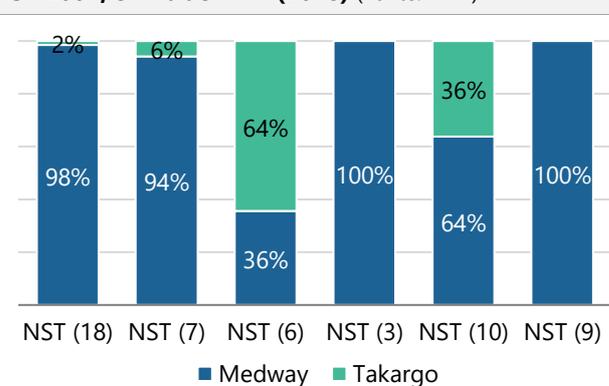


**Figura 22 – Evolução da procura, em TKm (10<sup>3</sup>)** (Fonte: Operadores)

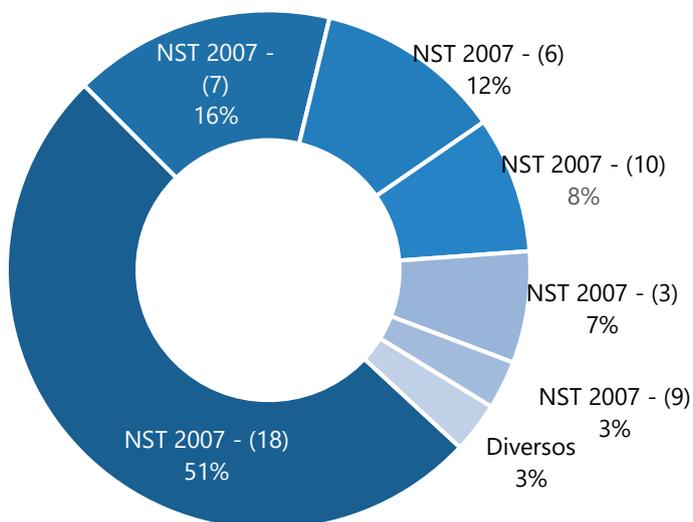
(Fonte: Operadores)



**Figura 23 – Peso de cada um dos operadores no total das mercadorias transportadas por modo ferroviário, dos principais grupos de acordo com a nomenclatura NST 2007, em % de TKm (2018)** (Fonte: AMT)



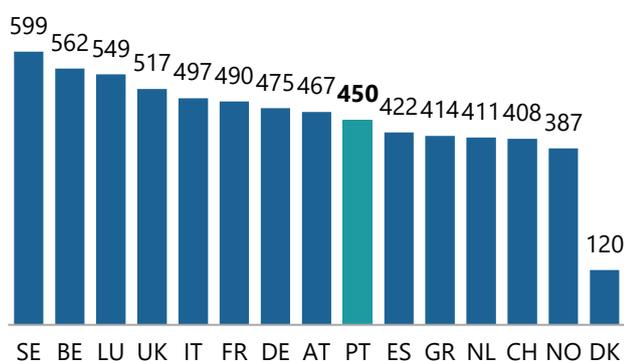
**Figura 24 – Mercadoria transportada em território nacional por modo ferroviário, agrupada de acordo com a nomenclatura NST 2007, em % e milhões de TKm (2018)** (Fonte: Operadores)



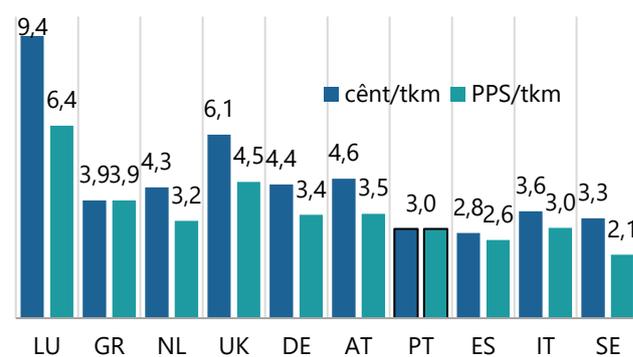
**Tabela 1 – Classificação NST 2007 – principais grupos de mercadorias envolvidos no transporte ferroviário nacional e internacional em 2017.**

Divisão	Descrição
<b>NST (3)</b>	Produtos não energéticos das indústrias extrativas; turfa, urânio e tório
<b>NST (6)</b>	Madeira e cortiça e suas obras (exceto mobiliário); obras de espartaria e de cestaria; pasta, papel e cartão e seus artigos; material impresso, suportes gravados
<b>NST (7)</b>	Coque, produtos petrolíferos refinados
<b>NST (9)</b>	Outros produtos minerais não metálicos, incluindo cimentos
<b>NST (10)</b>	Metais de base; produtos metálicos transformados, exceto máquinas e equipamento, designadamente produtos siderúrgicos.
<b>NST (18)</b>	Mercadorias grupadas: diversos tipos de mercadorias transportados em conjunto

**Figura 25 – Rácio TKm/CKm (2017)** (Fonte: IRG-Rail)



**Figura 26 – Receita média dos operadores por TKm, em cêntimos, e em PPS<sup>3</sup> (2017)** (Fonte: dados do IRG-Rail (cêntimos/TKm) e da OCDE (PPS) trabalhados pela AMT)



<sup>3</sup> Ver nota de rodapé 2.

## QUALIDADE DO SERVIÇO FERROVIÁRIO

### PONTUALIDADE, REGULARIDADE, SEGURANÇA E SATISFAÇÃO DO CLIENTE

Em matérias de regularidade e pontualidade dos serviços de transporte de passageiros, em 2018 verificou-se um aumento acentuado do número de comboios suprimidos, bem como um aumento da percentagem de comboios com atraso. O aumento do número de comboios suprimidos deve-se essencialmente a (i) ocorrências de greve na CP e na IP, (ii) indisponibilidades ao nível do material circulante da CP (sobretudo nas Linhas do Oeste, Alentejo e Algarve) e (iii) constrangimentos causados por acidentes significativos (cujo número aumentou em relação a 2017). O aumento do número de atrasos deve-se essencialmente a (i) afrouxamentos impostos pela IP, (ii) acidentes ou (iii) avarias, na sinalização ou no material circulante.

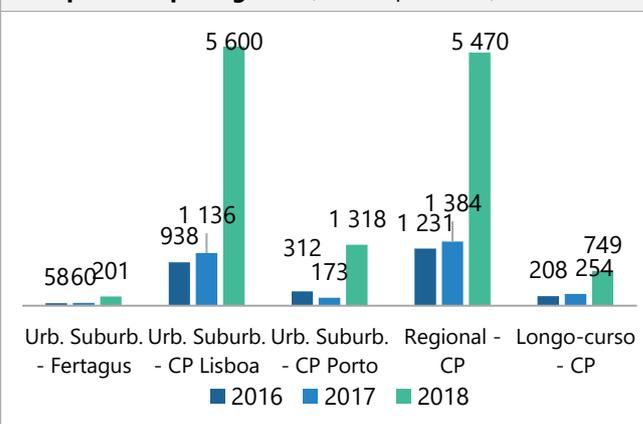
Em 2018, os operadores de transporte ferroviário de passageiros registaram um **total de 4 295 reclamações**, o que se traduziu num aumento de 21% relativamente ao ano anterior – esse aumento relaciona-se exclusivamente com a CP (no caso da Fertagus, o número de reclamações manteve-se). Destacam-se o aumento das reclamações relacionadas com cancelamento de serviços, excesso de lotação de veículos, condições de transporte e questões técnicas, greves, pedidos de reembolso/indenização e incumprimento do horário do transporte. Em sentido contrário, diminuíram as reclamações relacionadas com as críticas à atuação da empresa e à falta de qualidade no atendimento.

Em termos de segurança ferroviária, o ano de 2018 caracterizou-se por um aumento dos acidentes significativos<sup>4</sup> face a 2017, quer em número absoluto (+24%) quer em número de acidentes por CKm (+25%). Não obstante, estes números enquadram-se na média do período 2012-2018 (37,1 acidentes e 1,02 acidentes/CKm anuais). Por outro lado, verificou-se uma redução de 30% no número total de precursores de acidente entre 2016 e 2018, atenuando assim a

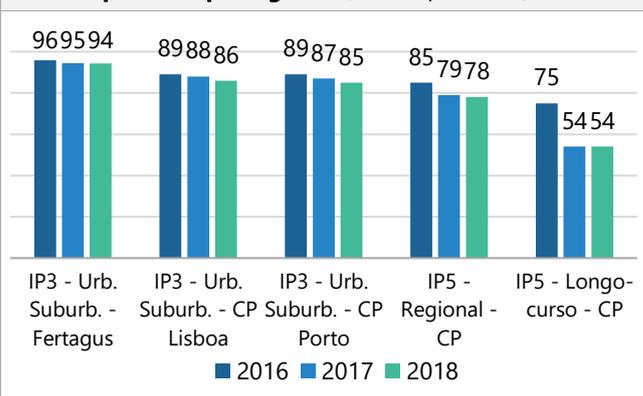
tendência de crescimento verificada nos anos anteriores (2012-2016). Essa variação deveu-se sobretudo a uma redução no número de situações de deformação na via, que continua a ser o principal precursor de acidente (66,7% do total).

O número de passagens de nível tem vindo a diminuir (-54,6% desde 2012) em consequência das campanhas de supressão de PNs levadas a cabo pela ex-REFER e atual IP, embora a um ritmo menos pronunciado a partir de 2012 (-4.5%).

**Figura 27 – Comboios suprimidos por tipo de serviço de transporte de passageiros** (Fonte: Operadores)



**Figura 28 – Índices de pontualidade de 3 e 5 min, em %, no transporte de passageiros** (Fonte: operadores)

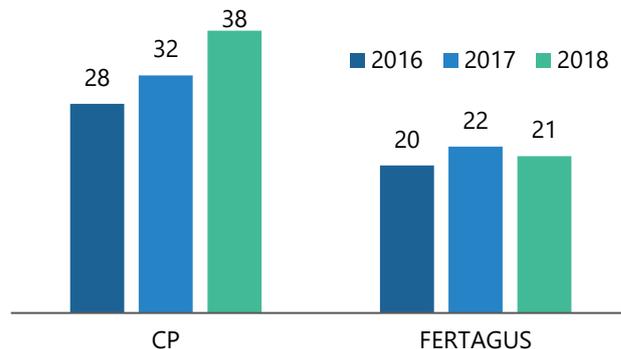


<sup>4</sup> «Acidente significativo» — qualquer acidente que implique, pelo menos, um veículo ferroviário em movimento e provoque a morte ou ferimentos graves a, pelo menos, uma pessoa, ou danos significativos ao material, à via, a outras instalações ou ao ambiente ou uma interrupção prolongada da circulação. Excluem-se os acidentes em oficinas, armazéns e parques de material;

**Figura 29 – Número de reclamações (soma das reclamações do Livro de Reclamações dos operadores e das recebidas diretamente pela AMT) (Fonte: AMT)**



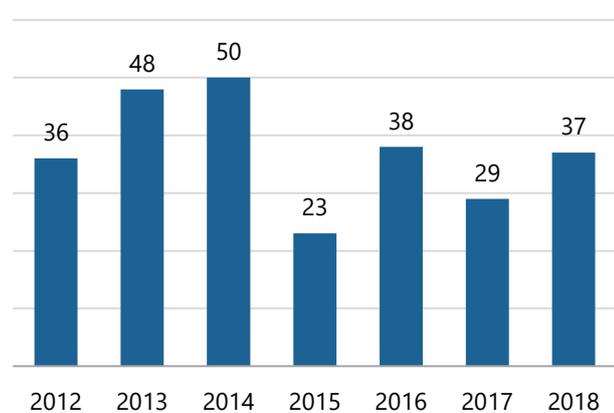
**Figura 30 – Número de reclamações por milhão de passageiros transportados (Fonte: AMT)**



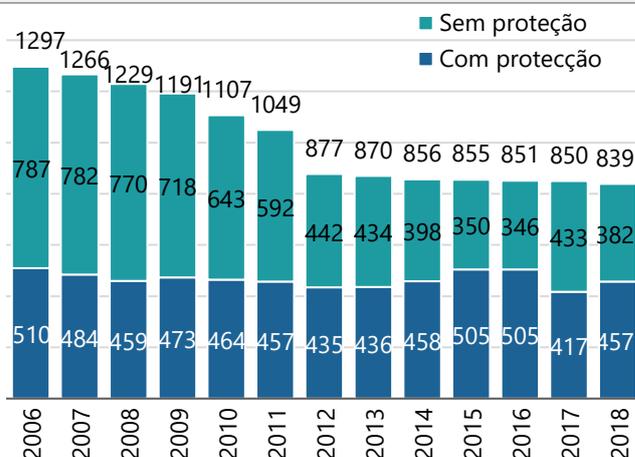
**Tabela 2 – Motivos secundários mais referidos nas reclamações, prefazendo mais de 80% do total de reclamações. Foram agrupados pelos motivos principais definidos pela Direção-Geral do Consumidor (Fonte: AMT)**

Motivo principal (definidos pela DG Consumidor)	Motivo secundário (definidos pela AMT)	Porcentagem
Preços /Pagamentos /Bilheteiras	Pedido de reembolso	13%
	Títulos de transporte	10%
	Problemas com bilheteiras e máquinas de venda de títulos	4%
Cumprimento defeituoso ou incumprimento	Incumprimento de horários do transporte	13%
	Cancelamento do serviço	8%
	Lotação dos veículos	3%
Falta de qualidade do atendimento	Crítica à conduta de funcionário	8%
	Atendimento deficiente, demorado ou sem qualidade	4%
Exercício da Atividade	Condições degradadas do transporte	5%
	Crítica à atuação da empresa (diversos)	4%
Informação/Informação pré-contratual	Falta/erro de informação afixada (ex: horários, preços)	3%
	Falta/erro na informação por funcionário	2%
Outros	Greves	3%

**Figura 31 – Acidentes significativos (2012-2018) (Fonte: Operadores)**



**Figura 32 – Evolução do número passagens de nível (2006-2018) (Fonte: IMT)**



## DESCARBONIZAÇÃO

### VANTAGEM AMBIENTAL DA FERROVIA

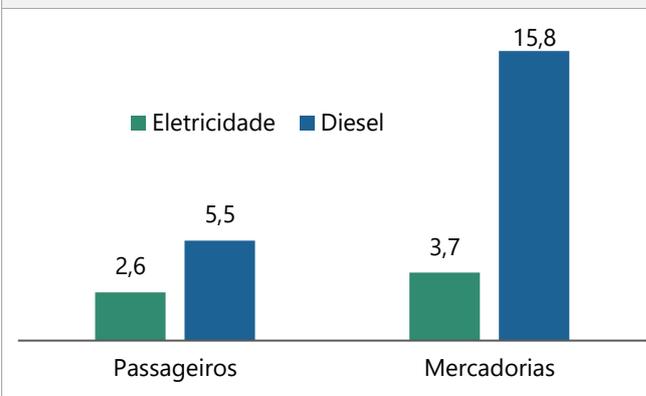
Os cálculos realizados pela AMT estimam o impacto em termos de emissões de GEE provenientes da tração dos veículos (comboios) em 134,6 mil ton CO<sub>2</sub>e, sendo a CP responsável por cerca de 65%, a Medway 19%, a Takargo 12% e a Fertagus 4%. Para o cálculo das emissões de GEE foram consideradas apenas as emissões provenientes do consumo de diesel e eletricidade na tração dos comboios. A Takargo, que utiliza apenas locomotivas a diesel, é a empresa com o maior impacto relativo em termos de emissões, sendo responsável por 12% das emissões do setor e apenas 3% dos CKm totais.

Comparando os diversos meios de transporte em termos de emissões de GEE por PKm destaca-se a clara vantagem dos transportes públicos face ao transporte individual. Dentro do transporte público os comboios (urbanos) e metros, ambos de tração elétrica e com lotações bastante superiores aos autocarros, apresentam emissões unitárias bastante inferiores. Nas horas de ponta, altura em que os transportes públicos apresentam as maiores taxas de ocupação, a sua vantagem ambiental em termos de emissões de GEE é muito superior.

Relativamente às emissões do transporte de mercadorias, fazendo a sua análise por TKm, constata-se, à semelhança do transporte de passageiros, a vantagem do modo ferroviário (principalmente com tração elétrica), sendo as emissões por TKm do transporte rodoviário cerca de 15 vezes superiores.

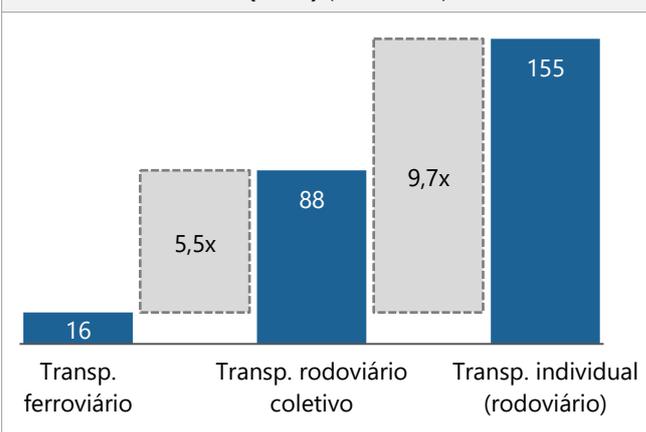
**Figura 33 – Emissões de kg de CO<sub>2</sub>e por CKm (2018)**

(Fonte: AMT)



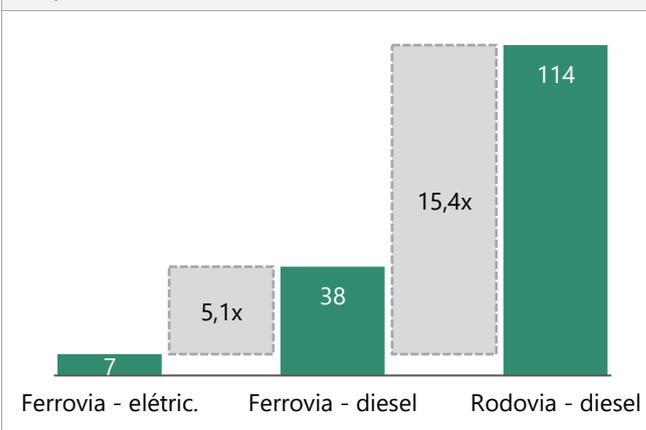
**Figura 34 – Emissões de gCO<sub>2</sub>e por PKm do transporte urbano e suburbano (2017)**

(Fonte: AMT)



**Figura 35 – Emissões de gCO<sub>2</sub>e por TKm (2017)**

(Fonte: AMT)



## RESULTADOS ECONÓMICO-FINANCEIROS

Os **resultados operacionais** globais do ecossistema ferroviário (gestor de infraestrutura e os quatro operadores de transporte ferroviário) cifraram-se, em 2018, em **76 milhões de euros negativos** e os resultados antes de imposto em 139 milhões de euros negativos. Ambos se mantiveram negativos, tal como em 2017, registando-se um **agravamento de 25 milhões de euros** nos resultados operacionais e 6 milhões de euros nos resultados antes de impostos.

Para o agravamento dos resultados operacionais contribuiu essencialmente a evolução verificada na IP (-21 M€), tendo-se registado uma melhoria na Fertagus (1,2 M€) e Takargo (0,5 M€) e um ligeiro agravamento na CP (-2 M€) e Medway (-3,4 M€).

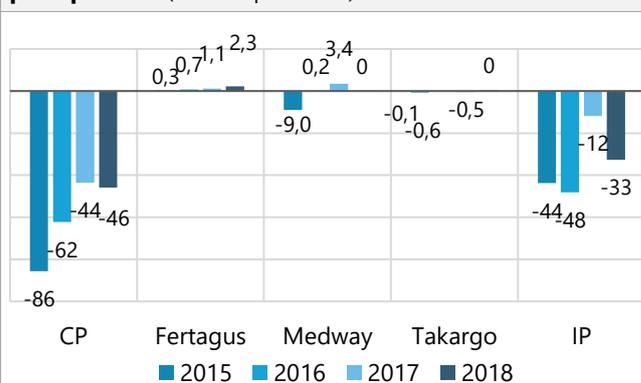
Os **rendimentos operacionais do ecossistema** ferroviário em termos globais ascenderam a **582 milhões de euros**, registando um **crescimento de 3%** relativamente ao ano anterior. Esse crescimento resulta do aumento de atividade registada tanto no transporte de passageiros (sem atribuição de qualquer indemnização compensatória) como de mercadorias. Apenas os rendimentos operacionais do gestor de infraestrutura registaram uma redução, tendo o valor das indemnizações compensatórias atribuídas pela prestação de obrigações de serviço público de gestão da infraestrutura ferroviária reduzido de 68,4 milhões de euros em 2017, para 62,9 milhões de euros em 2018, tal como previsto no contrato programa. Quanto aos rendimentos provenientes da Taxa de Utilização da Infraestrutura, que constitui o principal rendimento da IP relativamente à gestão da RFN, foram de 68 milhões de euros e têm-se mantido relativamente estáveis desde 2015, em linha com os CKm realizados. Estes rendimentos não incluem a rubrica de investimento em ILD.

Relativamente aos **gastos operacionais**, que **ascenderam a um total de 658 milhões de euros**, registou-se em 2018, um **aumento de 7%** relativamente ao ano anterior. O gestor de infraestrutura registou o maior aumento nesta rubrica, na ordem dos 11%, influenciado em grande medida pelo **aumento de 23% nos gastos de conservação, reparação e segurança da rede ferroviária**.

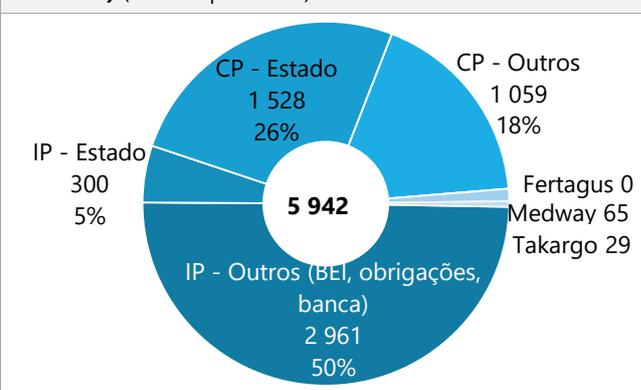
A dívida financeira remunerada das empresas analisadas ascendeu, no final de 2018, a 5.942 milhões de euros. Este valor representa um decréscimo de 2.315 milhões relativamente ao ano anterior. Tal deveu-se à significativa redução da dívida na IP, resultante da operação de compensação com a DGTF efetuada na sequência do disposto no artigo 129º da Lei do OE de 2018, e consistiu na compensação (encontro de contas) entre o montante a receber registado no Ativo, Concedente – Estado – Conta a Receber e o valor dos empréstimos do Estado concedidos pela DGTF para financiar a atividade ferroviária.

Em 2018, as **transferências do Estado para as empresas do ecossistema ferroviário foram de 384 milhões de euros**, dos quais 298 milhões para a IP (235 milhões de aumento de capital e 63 milhões de indemnizações compensatórias), 86 milhões de euros para a CP, dos quais 81 milhões para reforço de capital.

**Figura 36 – Resultado operacional, em milhões de euros, por operador** (Fonte: Operadores)



**Figura 37 – Dívida remunerada total em 2018 (milhões de euros)** (Fonte: Operadores)



## EXECUÇÃO DAS REGRAS DO ESPAÇO FERROVIÁRIO EUROPEU

O Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, transpôs para a ordem jurídica nacional a Diretiva (UE) 2018/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, e realizou a conformação da legislação nacional ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016. Este Decreto-Lei alterou e republicou o **Decreto-Lei n.º 217/2015**, de 7 de outubro, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2012/34/UE, tendo-se, no entanto, mantido inalterada a redação do seu **artigo 59.º, que atribui à AMT a responsabilidade de publicar anualmente um relatório sobre a execução do decreto-lei.**

Com o presente documento dá-se também cumprimento a este requisito legal, apresentando-se seguidamente, as principais ações e atividades resultantes da execução deste diploma no ano de 2018.

### O impacte no desenvolvimento do setor

#### • **Contrato-Programa entre o Estado e o Gestor de Infraestrutura**

Nos termos do n.º 2 do artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, foi celebrado entre o Estado e a IP, em 11 de março de 2016, um Contrato Programa para o período compreendido entre 01/01/2016 e 31/12/2020 (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 rede ferroviária nacional, bem como as indemnizações compensatórias decorrentes a pagar pelo Estado.

A AMT tem vindo a acompanhar a execução deste contrato, quer a nível da verificação do cumprimento das metas contratualizadas, quer na avaliação de outras vertentes que assumem especial relevância para a promoção e defesa do interesse público da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável (MobIES), nomeadamente as questões relacionadas com a eficiência, a qualidade dos serviços prestados e a concretização do programa de investimentos (PETI3+/Ferrovia 2020).

No contexto desse acompanhamento, foram elaborados dois documentos: o Relatório de Análise da AMT sobre o Relatório Anual de Desempenho de 2016 enviado pela IP, S.A., e o Memorando de Análise / Diagnóstico dos Indicadores, Objetivos e Multas Contratuais constantes do Contrato Programa entre o Estado e a IP, S.A. Neste último, é referenciada a pertinência da ponderação da revisão/ajustamento dos atuais indicadores de desempenho 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 ao(s) incumprimento(s) e a correspondente multa contratual. Assinala-se igualmente que uma eventual revisão dos indicadores de desempenho deve ser precedida de consulta prévia aos utilizadores da infraestrutura ferroviária.

Em 2019 deu-se continuidade ao acompanhamento da execução do Contrato-Programa, tendo-se elaborado o Relatório de Monitorização de 2016/2018 que vem, uma vez mais, alertar para a necessidade de revisão da metodologia dos indicadores de desempenho do e para a deterioração de algumas áreas críticas de desempenho, *e.g.*, a pontualidade dos serviços e a gestão dos ativos ferroviários.

#### • **Tarifação da infraestrutura**

Em 2016 iniciou-se a análise, promovida pela AMT, sobre a implementação de um novo regime de tarifação por aplicação dos princípios de tarifação estabelecidos nos artigos 31.º e 32.º do Decreto-Lei n.º 217/2015 e no Regulamento de Execução (UE) 2015/909 da Comissão, de 12 de junho de 2015, relativo às modalidades de cálculo dos custos diretos.

No decurso do ano de 2018, e na sequência de processo de trabalho conjunto com IP cujo início teve lugar em 2016, realizou-se a análise do modelo de custeio do gestor da infraestrutura e a verificação dos custos elegíveis para o cálculo dos custos diretamente imputáveis à exploração do serviço ferroviário, necessários para efeitos da fixação da taxa de utilização da infraestrutura, de acordo com as regras definidas no Regulamento de Execução (UE) 2015/909. Em dezembro

concluiu-se a definição do cenário para o apuramento destes custos.

Em paralelo com a análise suprarreferida, no ano de 2018 foi ainda promovido pelo gestor da infraestrutura (IP, S.A.) um estudo para a definição do novo modelo tarifário, a ser implementado na vigência do Diretório de Rede de 2020.

#### • **Regime de Melhoria do Desempenho**

O gestor de infraestrutura iniciou em 2016, em articulação com todas as empresas de transporte ferroviário que operam no mercado nacional, um processo de modificação do Regime de Melhoria de Desempenho que tinha sido desenvolvido no âmbito do Regulamento IMTT n.º 473/2010 no sentido de o alinhar com os requisitos que se encontram estabelecidos no artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 217/2015.

Em 2018 foi definido um calendário de implementação do novo Regime Melhoria de Desempenho, que previa a parametrização do sistema e um período experimental para calibração durante o ano de 2019, sendo a sua formal implementação iniciada em 2020.

Verifica-se atualmente um atraso de um ano nestas duas fases do processo, tendo a fase experimental de calibração arrancado efetivamente em janeiro de 2020 e a fase de implementação definitiva adiada para 2021.

#### • **Consulta aos utilizadores dos serviços ferroviários**

Nos termos do n.º 8 do artigo 56.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, na sua atual redação, "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."

Durante o ano de 2017 implementou-se todo o processo de necessário para a realização da primeira consulta. No que diz respeito aos serviços ferroviários de transporte de passageiros, foram remetidos questionários a associações de consumidores e a associações que representam pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida. No caso dos serviços ferroviários de transporte de mercadorias, foram disponibilizados questionários a utilizadores e potenciais utilizadores destes serviços, assim como a associações empresariais. Adicionalmente, considerando que as matérias relacionadas com as

condições de acesso e utilização da infraestrutura (e.g., via ferroviária, terminais e estações de comboio) influenciam substancialmente as condições de prestação de serviços ferroviários, foi também realizado um inquérito às empresas de transporte ferroviário que prestam serviços em Portugal.

O relatório com os resultados da consulta foi publicado pela AMT em março de 2018, estando disponível desde esta data no site da AMT.

No final de 2019 foi realizada a segunda consulta cujo relatório será publicado no primeiro semestre de 2020.

#### • **Promoção e defesa da concorrência**

Com o objetivo de garantir de existência de um ambiente concorrencial forte nos mercados regulados, designadamente na identificação de situações de 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, a AMT mantém uma estreita colaboração com a Autoridade da Concorrência (AdC), nos termos da Lei n.º 19/2012, de 8 de maio, que aprova o Regime Jurídico da Concorrência. Em 2018, nos termos do n.º 1 do art.º 55.º da referida lei, a AMT remeteu à AdC o seguinte parecer, em matéria de controlo de concentrações:

- Ccent. N.º 18/2018 - ALB-Área logística Bobadela, SA - Operação que consiste na aquisição, pela ALB - Área Logística da Bobadela, S.A. ("ALB"), do controlo sobre os bens do domínio público ferroviário sítios no Complexo Ferroviário da Bobadela - Parque Norte ("Parque Norte do Terminal da Bobadela" ou "Parque Norte"), através de decisão de adjudicação no âmbito do Programa de Procedimento do Concurso Público para a Concessão de Exploração do Parque Norte do Complexo Ferroviário da Bobadela, sendo a entidade adjudicante a IP. (junho de 2018, parecer AMT de não oposição).

Já em 2019 a AMT emitiu os seguintes pareceres em matéria de controlo de concentrações:

- Ccent. N.º 29/2019 - MCS Entroncamento/TVT, - Esta operação 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 (setembro 2019, parecer da AMT de não oposição); e

- Ccent. N.º 39/2019 - MCS Entroncamento/Parque Sul da Bobadela - A operação de concentração em causa 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 (setembro 2019, parecer da AMT de não oposição).

Foram ainda elaborados pareceres e pronúncias sobre matérias relacionadas com a promoção e defesa da concorrência no ecossistema ferroviário, nomeadamente:

- Parecer prévio vinculativo sobre as peças do concurso do procedimento pré-contratual a lançar pela IP, S.A. para a concessão da exploração do Terminal de Mercadorias de Tadim (Ramal de Braga);
- Pronúncia sobre o procedimento pré-contratual de ajuste direto que IP, S.A. pretendeu adotar para a concessão da exploração do Terminal de Mercadorias da Guarda (Linha da Beira Alta), na sequência da extinção do concurso público com o mesmo objeto;

#### • **Cooperação entre Entidades Reguladoras**

- ENRRB

Com a Diretiva 2012/34/UE foi criada uma rede europeia de entidades reguladoras do setor ferroviário – a European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB) - que se reúne a intervalos regulares, sendo que a primeira reunião desta rede, que funciona sob a égide do SERAC-*Single European Railway Area Committee*-, teve lugar a 13 e 14 de março de 2013, em Bruxelas.

Desde a sua criação em 2015, a AMT tem assegurado a representação regular de Portugal nestas reuniões, tendo participado em 2018 na 16ª e 17ª Reunião deste grupo.

- IRG - Rail

A AMT, na qualidade de regulador independente aderiu no dia 27 de abril de 2016 ao IRG – Rail, grupo europeu dos reguladores independentes para a ferrovia. A adesão foi formalizada em Reunião Plenária do IRG-Rail em Gdansk, na Polónia.

O IRG – Rail 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) o acesso à utilização da infraestrutura, (2) o sistema de taxação de utilização da infraestrutura, (3) propostas legislativas em desenvolvimento e (4) o acompanhamento e monitorização do mercado ferroviário.

Assinala-se que o presidente do Conselho de Administração da AMT, o Dr. João Carvalho, foi eleito por unanimidade Vice-Presidente do IRG - Rail, na reunião plenária que teve lugar em Paris nos dias 23 e 24 de novembro de 2017, tendo exercido esse mandato durante o ano de 2018. No âmbito desta vice-presidência portuguesa do IRG-Rail, foram realizadas uma reunião do comité de estratégia, duas reuniões da rede de reguladores e duas reuniões plenárias.

Na reunião plenária realizada em Turim, nos dias 15 e 16 de novembro de 2018, foi oficializada a nomeação do Dr. João Carvalho para exercer a presidência da organização durante o ano de 2019.

Durante 2018 a AMT participou ativamente em vários grupos de trabalho, a saber:

- *Access Working Group*
- *Sub Working Group Access to Service Facilities*
- *Charges Working Group*
- *Sub Working Group Charges for Service Facilities*
- *Market Monitoring Working Group* (a AMT assume a co-presidência deste grupo)
- *Emerging Legislative Proposals Working Group*
- *Multimodality Task Force*.

- ANTT – Agência Nacional dos Transportes Terrestres do Brasil

Em 2018, a AMT e ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres da República Federativa do Brasil prepararam e assinaram um Memorando de Entendimento com o objetivo de promover a cooperação em matéria de regulação, exploração e fiscalização de transportes terrestres, nomeadamente no

âmbito da troca de experiências tecnológicas, técnicas e de capacitação dos seus agentes.

• **Outras iniciativas da AMT no contexto do desenvolvimento do Ecosistema Ferroviário**

Para além das ações específicas reportadas nos pontos anteriores, no âmbito da execução do mencionado Decreto-Lei n.º 217/2015, a AMT, no quadro da sua intervenção regulatória no Ecosistema Ferroviário, levou a cabo outras iniciativas, destacando-se as seguintes:

- Pronúncia sobre o projeto de alteração do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, que transpõe para a legislação nacional a Diretiva (UE) 2016/2370, que altera a Diretiva 2012/34/UE, que estabelece um espaço ferroviário único – 4.º Pacote Ferroviário; Pilar “Mercado” (favorável, com apresentação de correções e alterações),
- Pronúncia sobre o projeto de Decreto-Lei que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária – 4.º Pacote Ferroviário; “Pilar “Técnico” (favorável, com apresentação de correções e alterações),
- Análise e revisão do projeto de Decreto-Lei que visa a transposição da Diretiva 2016/797, relativa à Interoperabilidade do Sistema Ferroviário na União (“Pilar Técnico”);
- Acompanhamento da Liberalização do Setor Ferroviário Europeu, na sequência da aprovação e publicação do 4.º Pacote Ferroviário e da transposição da Diretiva (UE) 2016/2370, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera a Diretiva 2012/34/UE no que respeita à abertura do mercado nacional de transporte ferroviário de passageiros e à governação da infraestrutura ferroviária, bem como da conformação das normas legais nacionais ao Regulamento (UE) 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, que altera o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 em relação à abertura do mercado nacional de serviços de transporte ferroviário de passageiros, que resultou na publicação do Decreto-Lei n.º 124-A/2018, de 31 de dezembro, que estabelece as regras gerais aplicáveis a todos os operadores de transporte ferroviário de passageiros, altera o regime jurídico aplicável à CP — Comboios de Portugal, E. P. E., e revê o regime de gestão e utilização da infraestrutura ferroviária e acesso à atividade ferroviária, com vista ao reforço da independência do gestor de infraestrutura e à introdução dos mecanismos necessários para que a organização da rede ferroviária permita a exploração de serviços de acesso livre e de serviços prestados ao abrigo de um contrato de serviço público.
- Pronúncia com o contributo para a construção da Estratégia 2030 para a Região de Lisboa e Vale do Tejo. Esta Pronúncia tem ligação com o processo de acompanhamento do Plano Nacional de Infraestruturas 2030 (PNI 2030), emitida a pedido, para a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo (CCDR-LVT);
- Pronúncia com a visão da AMT relativamente à área da Mobilidade Inclusiva, Eficiente e Sustentável, incluindo os principais desafios e oportunidades inerentes ao novo Quadro Financeiro Plurianual Pós-2020. Esta Pronúncia tem igualmente ligação com o processo de acompanhamento do PNI 2030 e foi emitida como contributo para a audição por escrito relativamente ao processo de definição da “Estratégia Portugal 2030”, para a Comissão Eventual de Acompanhamento do Processo de Definição da Estratégia da Assembleia da República.
- Desenvolvimento e apresentação do Projeto/Estudo “Do Novo Paradigma Regulação-Regulamentação no Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes - Melhor Legislação para uma Melhor Regulação - Da Legislação complementar do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros”. O principal objetivo do Estudo em referência foi levar ao conhecimento da Assembleia da República e do Governo uma reflexão centrada na análise dos elementos que, no atual quadro da legislação do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes relacionada com o enquadramento jurídico do serviço público do transporte de passageiros, se consideraram como prioritários e merecedores de intervenção normativa e/ou regulamentar, na perspetiva da regulação e da promoção e defesa da concorrência;

- Realização de auditoria à empresa IP, S.A., no âmbito do levantamento do grau de execução dos investimentos realizados na Rede Ferroviária Nacional, com referência aos exercícios contabilísticos findos a 31 de dezembro dos anos de 2016 e 2017;
- Publicação do segundo relatório do ecossistema ferroviário no âmbito da observação e acompanhamento do mercado ferroviário, relativos aos anos de 2015 a 2017.

## Licenças emitidas

Desde 2015 (a data da criação da AMT) não foi licenciada por parte do IMT nenhuma nova empresa ferroviária, tendo-se mantido em atividade as 4 existentes: CP e Fertagus (transporte de passageiros), Medway e Takargo (transporte de mercadorias).

## Ações de fiscalização

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) realizou uma ação de fiscalização à empresa CP – Comboios de Portugal E.P.E. (CP), que teve como objetivo apurar a situação da prestação do serviço de transporte de passageiros no decurso dos 1.º e 2.º semestre de 2018, em especial no que respeita ao (i) não cumprimento dos horários, (ii) à supressão de serviços sem aviso prévio e (iii) não cumprimento dos deveres de informação aos passageiros, previstos no Decreto-Lei n.º 58/2008, de 26 de março, tendo a ação incidido sobre os serviços prestados nas linhas mais reclamadas, a saber: linha do Norte, linha de Cascais, linha de Sintra, linha do Oeste e linha do Algarve.

No seguimento da fiscalização a AMT emitiu, já em 2019, um conjunto de recomendações à CP, a implementação das quais se encontra à sua inteira responsabilidade, por não depender de decisões do acionista Estado (como sejam investimento em material circulante ou na infraestrutura) e cuja implementação, no contexto do atual quadro legislativo e regulatório, poderá beneficiar os utentes dos serviços da CP. De salientar (i) a preparação e apresentação de um plano de comunicação com os passageiros, no sentido de informar, com a maior antecedência possível, as interrupções nos serviços; (ii) a preparação de um plano de formação interno aos diversos trabalhadores que têm contacto com o público,

para que prestem informações esclarecidas, corretas, precisas e adequadas aos passageiros; (iii) a disponibilização de um número único de contacto, para prestação de informações sobre atrasos e supressões aos utentes, não podendo a chamada implicar custos adicionais para estes, variando apenas em função do respetivo plano tarifário; ou (iv) a instituição de mecanismos de tratamento de reclamações mais céleres e que permitam uma resposta aos reclamantes em menor tempo do que o atualmente praticado.

## Os Regulamentos de Execução aprovados ou alterados

No ano de 2018 e no âmbito dos atos de execução previstos na Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012, 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 Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho.

De acordo com o artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, na sua atual redação, a AMT é a entidade competente para limitar o acesso à exploração de novos serviços ferroviários de transporte de passageiros, se e quando o equilíbrio económico de um contrato de serviço público ficar comprometido, devendo basear a sua decisão num 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 teste de equilíbrio económico.

Correlacionado com a aplicação deste regulamento e no quadro do estabelecimento de contratos de obrigações de serviço público, ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 1370/2007, para a prestação de transporte ferroviário de passageiros, sublinha-se pela sua importância a Resolução do Conselho de Ministros n.º 188-A/2018, de 31 de dezembro, que delega Ministros das Finanças e do Planeamento e das Infraestruturas a competência para aprovar a minuta do contrato de serviço público a celebrar com a CP - Comboios de Portugal, E. P. E., e

autoriza a despesa com a respetiva indemnização compensatória até ao montante de 80 milhões de euros para o exercício de 2019.

AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes  
Observatório do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes  
Abril 2020