

AMT publica o 4.º Relatório do Ecosistema Ferroviário Português

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) publica hoje o Relatório do Ecosistema Ferroviário Português referente ao ano de 2019. Nele

- É feita uma análise ao impacto do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART) no transporte ferroviário de passageiros;
- É apresentado o 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 Rede Ferroviária Nacional (RFN) por parte de novos operadores de transporte de passageiros.

Na elaboração do relatório, a AMT utilizou, maioritariamente, informação que recolheu diretamente do gestor de infraestrutura e das empresas de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias.

Neste documento, a AMT dá cumprimento aos artigos 56.º e 59.º do Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de dezembro, que atribui a este Regulador a responsabilidade de recolher os dados necessários para efeitos estatísticos e de observação de mercado no âmbito das suas funções, e de publicar anualmente um relatório sobre a execução desse mesmo diploma.

Adicionalmente, o relatório atualiza a 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 financeiro do setor, pelo que se apresentam, sinteticamente, alguns dos principais conteúdos e conclusões do relatório:

- a) Constatação da diminuição ligeira da extensão RFN e do aumento da percentagem eletrificada;
- b) Os investimentos na infraestrutura ferroviária apresentam uma tendência crescente nos últimos anos, em face dos planos apresentados (Plano de Investimentos Ferrovia 2020 e Programa Nacional de Investimentos 2030);
- c) Verificação de uma 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%;
- d) Registo, no transporte de mercadorias, de uma redução da atividade, entre 2017 e 2019, quer em termos de toneladas transportadas (-11%), quer em termos de TKm (-4%) e de CKm (-6%);
- e) 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). De acordo com a Autoridade Nacional para a Segurança Ferroviária (o IMT), o número de acidentes esteve maioritariamente associado ao uso indevido do espaço ferroviário por pessoas externas ao sistema, quer em passagens de nível, quer no próprio canal ferroviário;

- f) 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;
- g) As reclamações registaram uma ligeira subida (1%) relativamente ao ano anterior, para um total de 5244. Principais motivos de reclamação:
- Preços, pagamentos e bilheteiras (28%);
 - Incumprimento de horários (13%);
 - Cancelamentos de serviços (10%).
- h) 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);
- i) 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.
- 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);
- j) 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 euros relativamente ao ano anterior e 3 570 milhões de euros relativamente a 2017.

7 de julho de 2021

Consulte também:

- [4.º Relatório do Ecossistema Ferroviário Português](#)