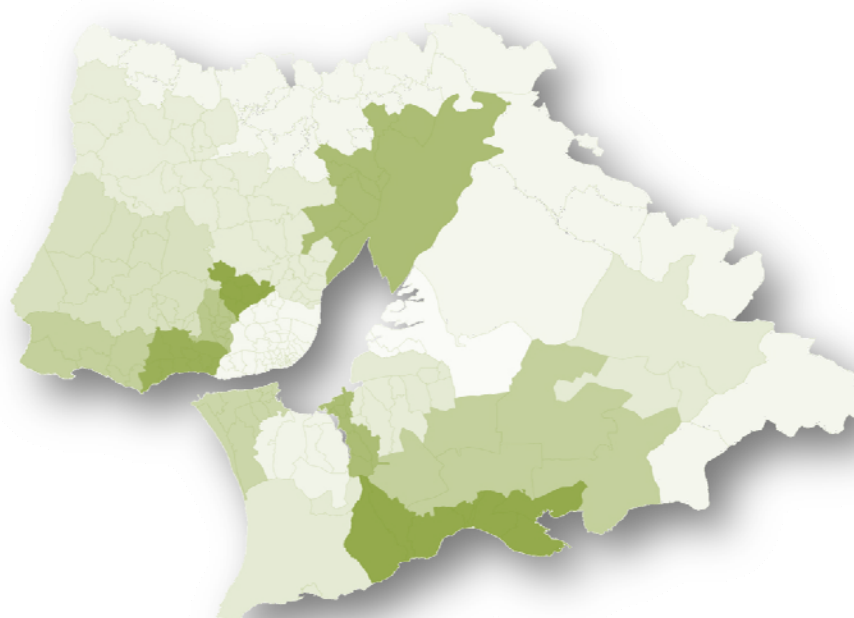


Adequação da oferta da rede de transportes colectivos e simplificação do sistema tarifário da Área Metropolitana de Lisboa

Relatório do Grupo de Trabalho constituído pelo Despacho n.º 13370/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

23 de Novembro de 2011

O presente relatório identifica as principais propostas e acções a realizar com vista à adequação da oferta e simplificação de tarifários dos operadores de transporte colectivo de passageiros da Área Metropolitana de Lisboa, na sequência do Despacho n.º 13370/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.



NOTA PRÉVIA

Em cumprimento do Despacho n.º 13370/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações apresenta-se o relatório com as análises e conclusões do Grupo de Trabalho pelo mesmo criado.

Nesta ocasião, entendo de sublinhar o elevado empenho colocado por todas as entidades participantes do Grupo de Trabalho, bem expresso pela sua representatividade ao nível de Presidentes, nalguns casos acompanhados de administradores ou quadros de alta direcção, e pela forma intensa como acompanharam os trabalhos e desenvolveram acções conducentes ao sucesso do mandato conferido.

Destaque particular é devido ao Dr. Hugo Oliveira, quadro da AMTL, que de uma forma muito competente e com uma dedicação e empenho absolutamente notáveis, foi um elemento de referência verdadeiramente fundamental para a coordenação logística e apoio na compilação dos contributos documentais dos vários membros do Grupo de Trabalho, na sua difusão e na elaboração deste relatório.

Consciente das limitações que o âmbito do mandato, o horizonte temporal e as condicionantes de natureza institucional e de enquadramento jurídico, inerentes ao actual modelo do sistema de transportes da AML, necessariamente introduzem num trabalho desta natureza, deseja-se que o mesmo não deixe de constituir um contributo útil para a consecução da estratégia definida pelo Governo, nesta área de intervenção.

Lisboa, 23 de Novembro de 2011

Pedro Almeida Gonçalves
Coordenador do Grupo de Trabalho

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	5
1. INTRODUÇÃO	8
1.1 ENQUADRAMENTO, ÂMBITO E OBJECTIVOS	8
2. REFORMULAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES DA ÁREA METROPOLITANA LISBOA	10
2.1 CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES	10
2.2 METODOLOGIA DE ACTUAÇÃO	15
2.3 TRANSPORTE FLUVIAL - REFORMULAÇÃO DA OFERTA	16
2.3.1 LIGAÇÃO TRAFARIA – PORTO BRANDÃO – BELÉM	17
2.3.2 LIGAÇÃO SEIXAL – CAIS DO SODRÉ	19
2.3.3 LIGAÇÃO SEIXALINHO (MONTIJO) – TERREIRO DO PAÇO (PROVISORIAMENTE CAIS DO SODRÉ)	22
2.3.4 LIGAÇÃO CACILHAS - CAIS DO SODRÉ	25
2.3.5 LIGAÇÃO BARREIRO – TERREIRO DO PAÇO	26
2.3.6 OPERAÇÃO DOS TERMINAIS NA MARGEM NORTE	27
2.3.7 IMPACTE GLOBAL AGREGADO PARA OS PASSAGEIROS DO MODO FLUVIAL	27
2.3.8 EFEITOS PARA O OPERADOR	28
2.4 TRANSPORTE FERROVIÁRIO	30
2.4.1 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E	30
2.4.2 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA CP - COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E	40
2.5 TRANSPORTE RODOVIÁRIO - REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA CARRIS, S.A.	43
2.5.1 AJUSTAMENTO DA OFERTA NO PERÍMETRO URBANO DO CONCELHO DE LISBOA	45
2.5.2 AJUSTAMENTO DA OFERTA SUBURBANA	55
2.5.3 COMENTÁRIOS ANTROP	66
2.5.4 EFEITOS PARA O OPERADOR	68
2.6 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DE OPERADORES PRIVADOS	69
2.6.1 FERTAGUS, S.A.	69
2.6.2 METRO TRANSPORTES DO SUL, S.A.	71
3 MODELAÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO	73
3.1 GÉNESE E EVOLUÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO DA AML	73
3.2 TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE EM VIGOR	75
3.3 ANÁLISE DE HIPÓTESES DE ALTERAÇÃO DA MODELAÇÃO DO TARIFÁRIO	76
3.4 ALTERAÇÃO DA ESTRUTURA DE TARIFÁRIO DA CP LISBOA	78
3.4.1 ENQUADRAMENTO	78
3.4.2 CONSTRANGIMENTOS DO MODELO TARIFÁRIO ACTUAL	79
3.4.3 PROPOSTA DE RESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA	82
3.4.4 CONCLUSÕES	84
3.4.5 Acção proposta	84
3.5 REVISÃO DA CHAVE DE REPARTIÇÃO DAS RECEITAS DOS TÍTULOS INTERMODAIS	85
4. CONSULTA ÀS AUTARQUIAS DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA	86
5. ANEXOS	89

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. Pelo Despacho n.º 13370/2011 de 22 de Setembro de 2011, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 192, 6 de Outubro de 2011, S. Exa o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, determinou a criação de um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar uma proposta de revisão das redes de transportes públicos e de criação de um sistema tarifário intermodal na área metropolitana de Lisboa.

A emissão do referido despacho fundamenta-se no actual contexto de restrições financeiras do Estado e do respectivo sector empresarial, nos compromissos internacionais assumidos e focou-se na necessidade da eliminação de redundâncias e sobreposições entre as diferentes redes de transportes colectivos, a adequação dos níveis de serviço e oferta e a modelação de um sistema tarifário intermodal e financeiramente equilibrado, com uma adequada remuneração dos diferentes modos e operadores.

2. O grupo de trabalho analisou, articuladamente, diversas propostas e cenários de estudo dos membros do grupo de trabalho, que assumiram um carácter evolutivo, num exercício de ponderação da procura existente, da inadequação da oferta, dos impactos para empresas e passageiros, de cada uma daquelas e dos respectivos efeitos no conjunto do sistema.

Os diversos cenários ponderados foram também presentes às autarquias da Área Metropolitana de Lisboa, para análise e apresentação de ajustes e de propostas alternativas.

3. No que se refere ao transporte fluvial, entendeu-se propor ao Governo, quanto à Transtejo e sob proposta deste operador:

- A manutenção de todas as ligações fluviais, com excepção da Ligação Trafaria/Porto Brandão - Lisboa, face à reduzida procura e existência de alternativas rodoviárias e ferroviárias.
- A manutenção das Ligações Lisboa - Montijo e Lisboa - Seixal, aos dias úteis e períodos de ponta, face à baixa procura fora desses períodos, com a possibilidade de utilização dos respectivos títulos de transporte nas ligações Lisboa - Cacilhas e Lisboa - Barreiro.
- Nas ligações Lisboa - Cacilhas e Lisboa - Barreiro, a menor utilização dos novos ferries e utilização de navios de mais baixo consumo, a antecipação da hora de encerramento do serviço diário e a redução de frequência aos fins-de-semana.

Em todas as hipóteses constata-se, na generalidade, a existência de alternativas rodoviárias e ferroviárias.

Estima-se que resulte deste ajustamento da oferta e de condições de operação, sem prejuízo de outros pressupostos, uma redução anual de gastos operacionais de 7,2 M€, em custos de combustível, manutenção, pessoal e de operação de instalações fixas.

4. No que se refere ao transporte ferroviário, no Metropolitano de Lisboa e sob proposta deste operador, entendeu-se propor:

- A manutenção do horário de funcionamento vigente com a implementação de um novo modelo de oferta, alterando as frequências entre comboios, de acordo com a procura de cada linha e em troços específicos, para situações e períodos característicos.
- A introdução do regime de marcha económica em todas as linhas, a utilização de forma generalizada nos períodos menos carregados (dias úteis a partir das 21h30, fins de semana e feriados) com comboios de três carruagens e na linha verde em todo o período de exploração – melhorando também a percepção de segurança dos passageiros;
- O encerramento de átrios secundários de diversas estações.

Tais ajustamentos, não terão impactes significativos para os passageiros mas induzem poupanças significativas em consumos de energia, de manutenção, exploração de instalações fixas e pessoal, que se estima que possam atingir 4,77 M€, sem prejuízo de outros pressupostos.

5. No que se refere à CP e sob proposta deste operador, entendeu-se propor a introdução de um novo horário nas Linhas de Sintra e Azambuja, implicando:
 - O reforço da oferta para a estação do Oriente e na linha de cintura, tanto nos períodos de ponta como entre pontas face à crescente procura;
 - O aumento da frequência nos períodos entre pontas, numa óptica de potenciar as viagens ocasionais/de lazer;
 - Melhor percepção de segurança resultante de utilização de uma só unidade nos comboios em horário com menor procura.

Os efeitos da proposta são globalmente positivos e estima-se que a adopção deste novo horário permitirá a optimização dos recursos, atingindo uma poupança de custos de cerca de 350 mil €/ano:

6. No que se refere ao transporte rodoviário, e sob proposta da Carris, entendeu-se propor a redução das sobreposições com operadores ferroviários e rodoviários, no que se refere às carreiras “urbanas” e para aquelas que ultrapassam o limite concelhio da cidade de Lisboa.

Quanto às primeiras, e particularmente de modo coincidente com a próxima expansão da rede do Metropolitano de Lisboa, ao Aeroporto, são introduzidos ajustes na oferta de 37 carreiras, através de 10 supressões, 11 encurtamentos/alterações de percurso, 1 prolongamento e 15 ajustamentos na oferta, por adequação à procura. Em todas as situações constata-se a existência de alternativas na rede de metropolitano e de outras carreiras da Carris.

Quanto às segundas, preconiza-se a manutenção de algumas penetrações na zona urbana exterior à cidade de Lisboa, não obstante se propor 6 supressões, 9 encurtamentos/alterações de percurso, 1 prolongamento e 5 alterações na oferta/adequação à procura. Refira-se que algumas supressões resultam da fusão de carreiras existentes. Em todas as carreiras constata-se a existência de alternativas na rede de metropolitano, outras carreiras da Carris e operadores rodoviários privados.

Deste ajustamento da oferta, estima-se a obtenção de uma redução de custos operacionais de 8,52 M€ em 2012 (11,8 M€ anualizados), sem prejuízo de outros pressupostos.

7. O Grupo de Trabalho reflectiu ainda sobre a possibilidade de introdução de alterações na modelação do tarifário existente, especialmente focalizadas na introdução de factores de simplificação - com a criação de um passe cidade Carris/ML e da eliminação de títulos combinados com cada um daqueles operadores - e de mais adequada remuneração dos operadores intervenientes.

Face à sua extrema complexidade, em consequência das distorções induzidas ao longo de anos, foi reconhecida a sua inviabilidade – pelo menos no prazo do mandato do grupo de trabalho – bem como a necessidade de serem desenvolvidos os estudos necessários e de introdução de um novo regime de contratualização do serviço público, possibilitando que esse novo modelo tarifário e os meios da sua gestão – tecnologias de informação -, sejam requisitos pré-estabelecidos para qualquer concessão.

8. Apenas quanto à CP foi possível consensualizar a introdução de um novo zonamento tarifário que permita eliminar as incongruências do actual sistema, isto é, diferentes preços para as mesmas distâncias em diferentes linhas. O novo sistema é baseado num zonamento fixo, com dimensões idênticas, em que o passageiro paga de acordo com o número de zonas em que circula, independentemente da linha ou percurso ou distância quilométrica e entre estações contíguas paga só uma zona. É ainda proposto o estabelecimento de um preço

único na área Lisboa com possível integração na zona 1 com um título de cidade (Carris/Metro), permitindo a utilização da rede ferroviária dentro da cidade de Lisboa.

9. Quanto à repartição das receitas dos títulos intermodais, e pese embora a ausência de consenso, sem prejuízo da proposta apresentada pela ANTROP, o Grupo de Trabalho entende propor a adopção, em 2012, da chave de repartição resultante do Inquérito de 2007 e que se criem as condições para que, a partir de 2013, se passe a aplicar uma chave de repartição que se baseie em dados rigorosos do número de passageiros transportados, obtidos de forma sistemática e permanente a partir do sistema de bilhética sem contacto já disponível.
10. O Grupo de Trabalho entende que a importância da matéria e as condições de natureza excepcional que o País vive poderão fundamentar o recurso a instrumentos legais de natureza excepcional, permitindo antecipar significativamente o desencadear desse processo de contratualização do serviço público, possibilitando actuar sobre a reformulação das diversas redes de transporte colectivo e respectivo tarifário, de forma mais eficaz e abrangente.

1. INTRODUÇÃO

1.1 ENQUADRAMENTO, ÂMBITO E OBJECTIVOS

Pelo Despacho n.º 13370/2011 de 22 de Setembro de 2011, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 192, 6 de Outubro de 2011, S. Exa. o Secretário de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que consta do Anexo I, determinou a criação de um Grupo de Trabalho com o objectivo de apresentar uma proposta de revisão das redes de transportes públicos e de criação de um sistema tarifário intermodal na Área Metropolitana de Lisboa.

A emissão do referido despacho baseou-se nas seguintes considerações:

- a) As empresas públicas do sector dos transportes terrestres têm, na sua generalidade, uma situação económico-financeira bastante debilitada, apresentando, há longos anos, avultados défices operacionais crónicos e um crescente endividamento;
- b) Nos termos do Memorando de Entendimento firmado pelo Governo Português com o Fundo Monetário Internacional, a Comissão Europeia e o Banco Central Europeu, o Estado Português comprometeu -se a rever o nível do serviço público prestado por todas as empresas públicas de modo a reduzir o seu grau de subsidiação;
- c) Um dos princípios orientadores da política do Governo para o sector dos transportes é o do equilíbrio operacional das empresas do sector empresarial do Estado, actuando, nomeadamente, ao nível da racionalização de custos e promoção da eficiência;
- d) As redes de transporte devem ser periodicamente revistas e actualizadas em função das novas realidades territoriais. Existe um conjunto de serviços de transporte público, criado há várias décadas — que se mantém praticamente inalterado apesar de terem decorrido importantes evoluções demográficas e de terem surgido novas soluções alternativas de mobilidade —, para o qual importa rever a sua adequabilidade no momento e conjuntura presentes;
- e) Os sistemas e redes de transporte eficientes devem adoptar uma visão sistémica e intermodal, em detrimento de uma lógica modal, racionalizando as situações de redundância e competição entre modos, geradoras de desperdícios de recursos públicos e ineficiências;
- f) Os níveis dos serviços de transporte público a assegurar devem ser dimensionados de forma a dar uma resposta ajustada às necessidades de mobilidade e acessibilidade dos seus passageiros, dentro dos limites orçamentais dos recursos públicos disponibilizados pelos contribuintes;
- g) Não existe ainda na Área Metropolitana de Lisboa um verdadeiro sistema tarifário intermodal que seja promotor da utilização dos transportes públicos, apesar de ser uma reivindicação partilhada há décadas por passageiros, operadores de transportes e autarquias da Área Metropolitana de Lisboa.

Assim, o Grupo de Trabalho foi incumbido de apresentar propostas com incidência, nomeadamente, sobre:

- a) A eliminação de redundâncias, sobreposições e competição entre as diferentes redes de transportes públicos;
- b) A adequação dos níveis de serviço e oferta das diferentes redes de transporte com vista ao atingir de taxas de ocupação médias e velocidades comerciais em linha com as boas práticas internacionais;
- c) A adequação da oferta, em serviços e períodos para os quais o modo de transporte actualmente utilizado se encontra desenquadrado do nível de procura verificado, adoptando e privilegiando, em alternativa, os modos de transporte mais eficientes para assegurar o serviço público;
- d) A modelação de um sistema tarifário que promova a utilização dos transportes públicos numa óptica intermodal e que seja financeiramente equilibrado, com uma adequada remuneração dos diferentes modos e operadores de transportes públicos.

Finalmente, o Grupo de Trabalho foi coordenado por Pedro Manuel Almeida Gonçalves, e constituído por elementos designados pelas seguintes entidades:

- a) Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa;
- b) Metropolitano de Lisboa, E. P. E.;
- c) Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.;
- d) CP — Comboios de Portugal, E. P. E.;
- e) Grupo Transtejo;
- f) ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros.

Pela interacção com alguns dos modos de transporte em análise, o Grupo de Trabalho convidou a FERTAGUS — Travessia do Tejo, Transportes, S. A. e a MTS – Metro Transportes do Sul, S.A. a acompanharem a sua actividade e contribuírem para os temas em análise.

Dando cumprimento ao disposto número 5 do Despacho n.º 13370/2011, o Grupo de Trabalho, em reunião realizada em 31 de Outubro de 2011 com representantes de todos os Municípios e da Junta Metropolitana de Lisboa, submeteu às autarquias locais da Área Metropolitana de Lisboa o conjunto de propostas de alterações na oferta e o modelo de simplificação do tarifário sobre os quais se encontrava a trabalhar, solicitando a respectiva apreciação, bem como eventuais propostas de medidas adicionais ou alternativas, convergentes para os objectivos estabelecidos para este trabalho.

2. REFORMULAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES DA ÁREA METROPOLITANA LISBOA

2.1 CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

Actualmente existem 15 empresas de transporte a operarem na AML (ainda que o número de marcas seja superior), a maior parte das quais na área do transporte rodoviário de passageiros. Na tabela e figura seguintes listam-se estas empresas, evidenciando as suas áreas de incidência territorial.

Modo	Operador	Concelhos de incidência
Ferroviário	CP – Comboios de Portugal, EPE	Vila Franca de Xira, Loures, Amadora, Lisboa, Cascais, Oeiras, Palmela, Moita, Barreiro, Setúbal
	FG - Fertagus, SA	Lisboa, Palmela, Amada, Barreiro, Setúbal
Metro	MTS – Metro Transportes do Sul, SA	Almada, Seixal
	ML – Metropolitano de Lisboa, EPE	Odivelas, Amadora, Lisboa, Loures
Fluvial	TT – Transtejo, Transportes Tejo, SA	Almada, Seixal, Montijo, Lisboa
	SL – Soflusa, Sociedade Fluvial de Transportes, SA	Barreiro, Lisboa
Rodoviário	CCFL – Companhia Carris de Ferro, SA	Lisboa, Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures, Almada
	VT – Vimeca Transportes, Viação Mecânica de Carnaxide, Lda	Amadora, Cascais, Sintra, Lisboa
	BT – Barraqueiro Transportes, SA	Mafra, Vila Franca de Xira, Loures, Sintra, Odivelas, Amadora, Lisboa
	RL – Rodoviária de Lisboa, SA	Mafra, Vila Franca de Xira, Loures, Sintra, Odivelas, Amadora, Lisboa
	SP – Scotturb, Transportes Urbanos, Lda	Mafra, Sintra, Cascais, Oeiras
	TST – Transportes Sul do Tejo, SA	Montijo, Lisboa, Alcochete, Palmela, Moita, Almada, Barreiro, Seixal, Setúbal
	TCB – Serviços Municipalizados de Transportes Colectivos do Barreiro	Barreiro
	ID – Isidoro Duarte	Loures, Sintra, Mafra, Lisboa
	SF – Sulfertagus	Almada, Seixal, Barreiro, Sesimbra
	HLM – Henrique Leonardo Mota, Lda	Lisboa, Odivelas, Loures e Sintra

De uma forma geral, com excepção dos operadores ferroviários que atravessam diversos concelhos da AML, a maioria dos operadores apresenta áreas de exploração relativamente bem definidas e onde actuam praticamente sem concorrência.

Verifica-se ainda que somente os operadores públicos, CARRIS, Metropolitano de Lisboa, Transtejo e Soflusa têm a sua área de operação completamente integrada dentro do território abrangido pelas coroas do passe intermodal, aparecendo depois a Vimeca, MTS e, em menor escala, a Rodoviária de Lisboa com parte importante da sua área de exploração dentro das coroas dos passes intermodais. No extremo oposto é de destacar a Barraqueiro Transportes cuja área e actuação só pontualmente penetra na área abrangida pelas coroas dos passes intermodais.

Os quadros seguintes e mapas apresentam uma caracterização sumária dos operadores, da rede de transportes colectivos e a densidade populacional, por freguesia, da Área Metropolitana de Lisboa.

CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES (1)

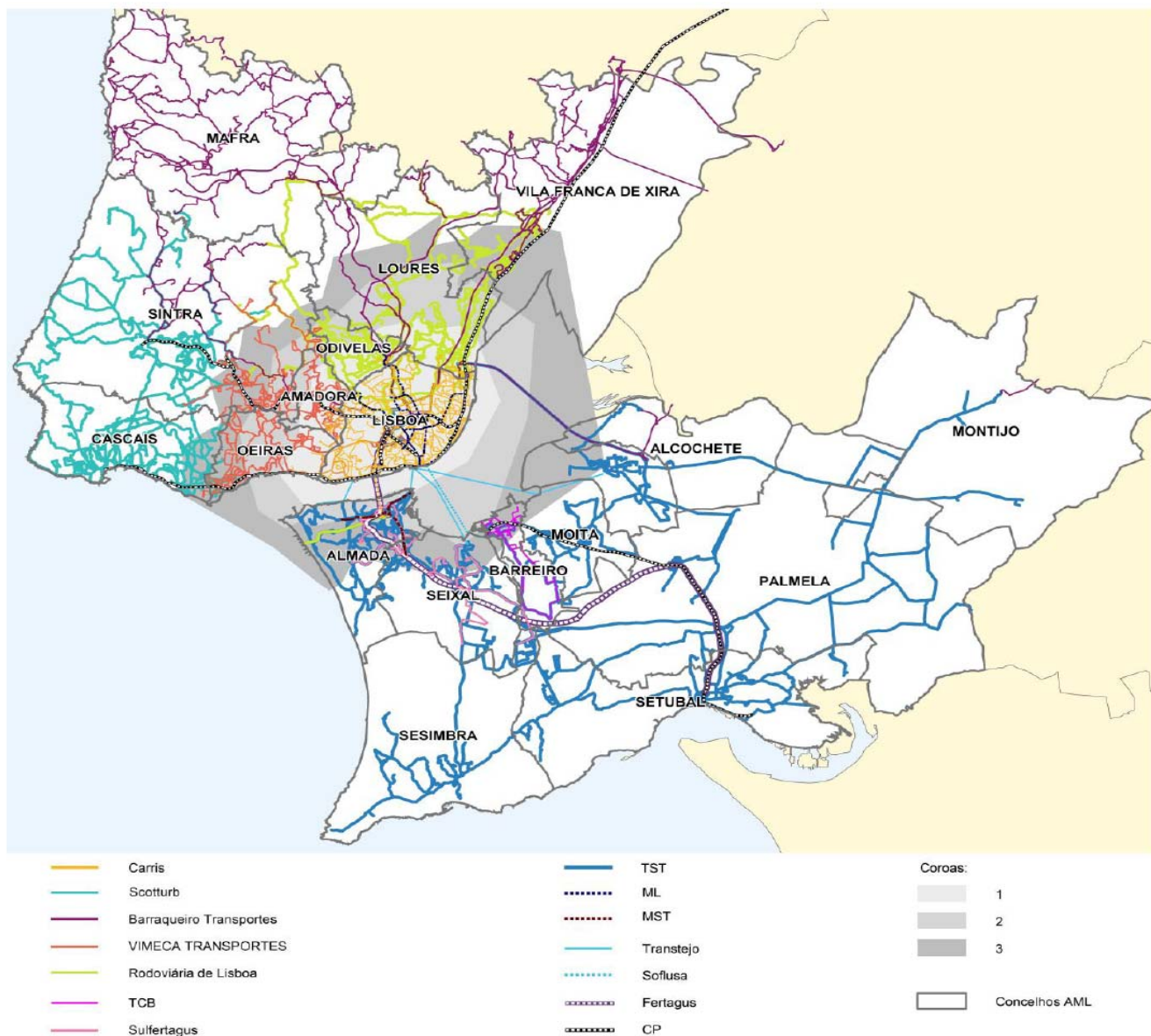
Operador	Rede (km)		Nr. Estações	Nr. Linhas	PKm	Percurso médio/Pass.	Interfaces	Passageiros Transportados (2010)
CP, Comboios de Portugal EPE – CP Lisboa	143		68 estações	4	1.477.461.895	15,7	Metro: Sete Rios, Entre campos, Areeiro, Oriente, Sta. Apolónia, Cais do Sodré Carris: Em todas as estações de Lisboa + Damaia Scotturb: Sintra até Cacém, Cascais até Oeiras Vimeca: Cacém a Benfica, Oeiras a Algés	94.711.885
Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	39,6		52 estações (6 são duplas)	4	866.169.062	4,739	9 Interfaces. (7 c/ transp. ferroviário – Jardim Zoológico/Sete Rios, Restauradores/ Rossio, Santa Apolónia, Entre Campos, Roma/Areeiro, Cais do Sodré e Oriente - e 2 c/ transp. fluvial – Cais do Sodré e Terreiro do Paço) Carris: na quase totalidade das estações	182.781.204
Grupo Transtejo	38,91		9 estações	5	(2010) 181.532.724	9	9 Interfaces BUS - Seixalinho, Seixal, Trafaria e Porto Brandão BUS e Ferrovia e/ou Metro – Barreiro, Cacilhas, Cais do Sodré, Terreiro do Paço.	28.531.369
Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S A	Aut.	678	2106 paragens	87	746.356.022	3,4	Todas as interfaces de Lisboa	220.554.380
	Eléc+ A+ E	48		9	48.614.198	2,8		20.002.822
	Total	685		96	794.970.220			240.557.202
Fertagus, S.A.	54		14 estações	1	392.648.434	17,13	Metro: Roma Areeiro, Entrecampos, Sete Rios Carris: Roma Areeiro, Entrecampos, Sete Rios e Campolide CP: Roma Areeiro, Entrecampos, Sete Rios, Campolide, Pragal e de Pinhal Novo a Setúbal TST: Do Pragal a Setúbal com excepção de Penalva SulFertagus: Do Pragal a Coina TCB: Coina Parques de estacionamento: do Pragal a Setúbal Táxis: em todas as estações	22.927.510
Metro Transportes do Sul, S..A	13,5		19 estações	3	29.329.763	3,20	Fertagus: Corroios, Pragal. Carris: Cova da Piedade. TST: ao longo da rede. Transtejo: Cacilhas	9.165.173

CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES (1)

Operador	Rede (km)	Nr. Estações	Nr. Linhas	PKm	Percurso médio/Pass.	Interfaces	Passageiros Transportados (2010)
Transportes Sul do Tejo – TST, SA	3418	3790 paragens	262	523635798	7,24	Cidade Universitária; Praça de Espanha; Areeiro; Gare do Oriente; Marques de Pombal; Alcântara; Cacilhas; Trafaria; Pragal; Corroios; Foros de Amora; Fogueteiro; Coima; Pinhal Novo; Palmela; Venda do Alcaide; Setúbal; Seixalinho; Barreiro; Seixal	72.364.373
Vimeca	1490	2153 paragens	87	30509684	5,97	Carris: Algés + Belém + Marquês de Pombal + Praça Espanha + Colégio Militar + Pontinha Metro: Marquês de Pombal + Praça Espanha + Colégio Militar + Pontinha + Alfovelos + Amadora (Falagueira) CP: Rio de Mouro a Benfica, Oeiras a Algés TT: Belém TST: Praça de Espanha + Marquês de Pombal	53.807.245
Rodoviária de Lisboa, S.A.	1.278	2224 paragens	100	388828 (10^3)	6,06	Pontinha; Colégio Militar; Campo Grande; Chelas; Areeiro; Gare do Oriente; Moscavide; Sacavém; Povoia de Santa Iria; Alverca; Loures; Odivelas; Senhor Roubado; Caneças; Cacem; Malveira.	64.150.000
Henrique Leonardo Mota, Lda.	46.8	144 paragens	3	12859503	7.53	1 - Campo Grande	1.707458
Scotturb	869	2202 Paragens	56	200746733	8,15	CP: Cascais a Oeiras, Portela de Sintra ao Cacém Vimeca: Oeiras Mafrense: Portela de Sintra	24 824 427
Barraqueiro Transportes, S.A.	1010	1841 paragens	50	104890000	11,62	Campo Grande Mafra, Ericeira, V. F.Xira	9.025.000
Isidoro Duarte, SA	162	393 paragens	10	9248778	8.57	1 - Campo Grande	1.079550
Transportes Colectivos do Barreiro - TCB	58.8	252 paragens	17	37425337	3.4	2 (fluvial e ferroviário)	11007452

Fonte: operadores da AML

REDES DO SISTEMA DE TRANSPORTES DA AML

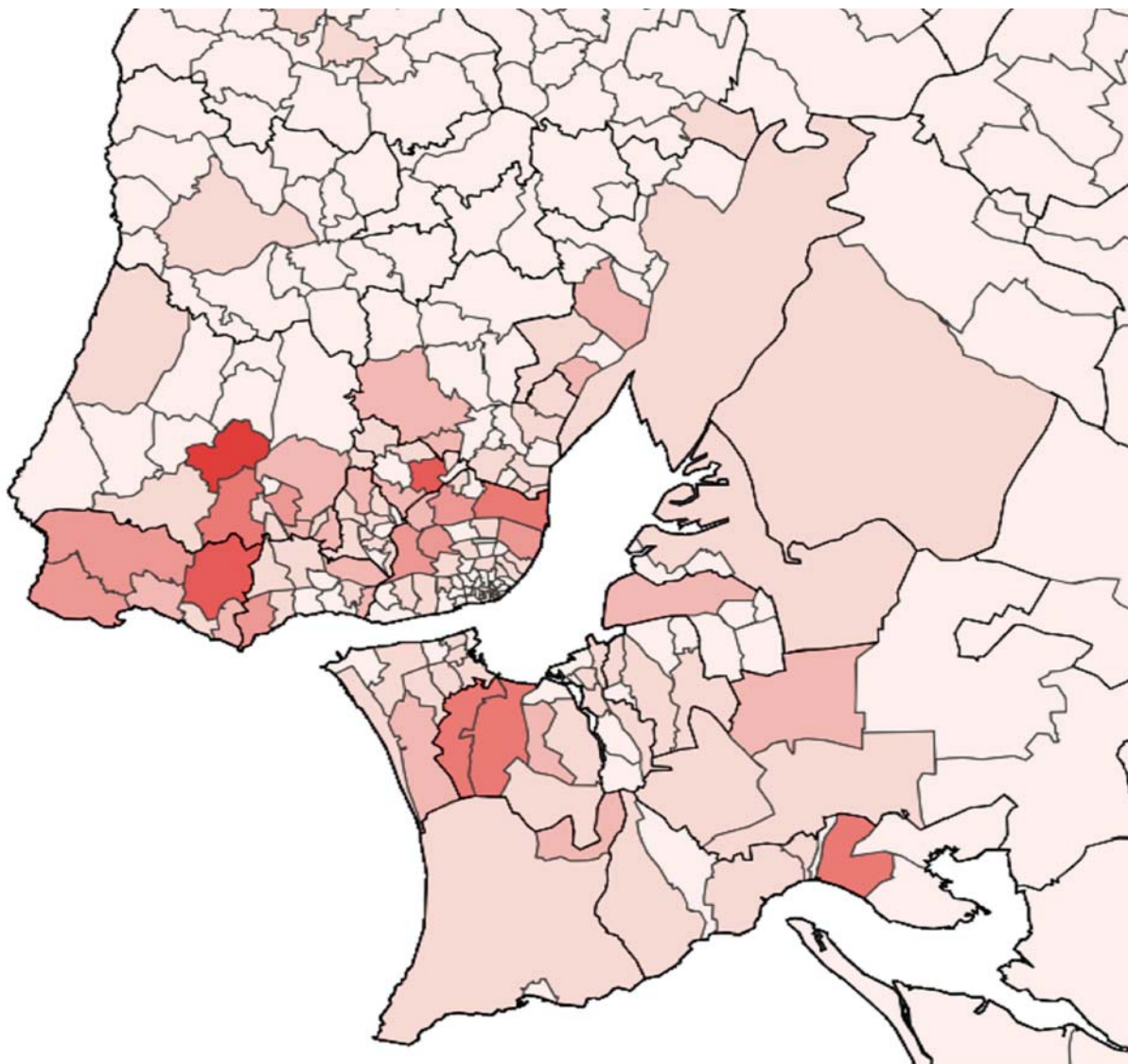


Nota: Faltam as carreiras da Isidoro Duarte, cujo traçado não foi possível levantar

Fonte: Base Siggesc, complementada com o existente na biblioteca da TIS para os operadores, cuja informação de oferta não consta no Siggesc.

POPULAÇÃO DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Fonte: Dados preliminares censos 2011 - INE



População residente (N.º) por Local de residência e Sexo; Decenal



2.2 METODOLOGIA DE ACTUAÇÃO

O Grupo de Trabalho acordou numa metodologia que permitisse aos operadores a apresentação de contributos individuais e posterior articulação/confirmação de compatibilidade operacional, em sede de reuniões do Grupo ou dos operadores entre si, no sentido de privilegiar uma abordagem global para toda a Área Metropolitana de Lisboa.

A análise efectuada pelo Grupo de Trabalho baseou-se nos seguintes pressupostos:

- Identificação de serviços de baixa procura e susceptíveis de reorganização;
- Identificação das oportunidades de reorganização de redes tendentes à redução de custos ineficientes e, pelo menos, à manutenção das actuais receitas;
- Identificação de oportunidade de redução/reforço da oferta existente, no que se refere a horários, circulações, frequências;
- Identificação de oportunidades de eliminação de sobreposições/redundâncias de serviços entre operadores, visando a eficiência do sistema;
- Identificação de oportunidades de simplificação tarifária, designadamente, através da agregação/eliminação de títulos inadequados ou de insignificante procura.
- Identificação de impactos para os passageiros, no que se refere a tarifas, tempos de percurso, transbordos;
- Identificação de alternativas (percursos/tarifas) de mobilidade face à eventuais reduções de oferta de serviços.

Aos operadores rodoviários privados, representados pela ANTRON, foi solicitada a análise de compatibilidade ou possibilidades de reforço/alteração da respectiva oferta, no sentido de assegurar a manutenção de adequados padrões de mobilidade nas áreas ou períodos em que se considerasse a redução de oferta por parte dos operadores públicos, sempre numa base voluntária e de mútuo acordo.

Reconhece-se aqui que decorre do actual enquadramento regulamentar uma limitada actuação do Estado no âmbito da reorganização da oferta dos operadores privados, designadamente porque:

- Os operadores privados detêm a totalidade do respectivo risco comercial, pelo que a intervenção do Estado no sentido de redução/reforço de oferta é restrita;
- A operação das empresas privadas está balizada por contratos de concessão com regras bem definidas pelas disposições do ultrapassado Regulamento de Transportes em Automóveis, onde a concessão de carreiras é da iniciativa dos interessados e é concedida numa base de quase mera verificação de requisitos formais.

Assim, a intervenção naquelas redes no sentido da sua supressão/reorganização/reforço, redundaria na necessidade de resgate de concessões ou na sua não prorrogação, com o conseqüente pagamento de indemnizações ou cessação de serviço público sem possibilidade de alternativas.

Nestas condições, uma intervenção mais ampla na rede de transportes da AML depende da aprovação de um novo e necessário enquadramento jurídico de implementação do Regulamento n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo à contratualização do serviço público do transporte de passageiros pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa.

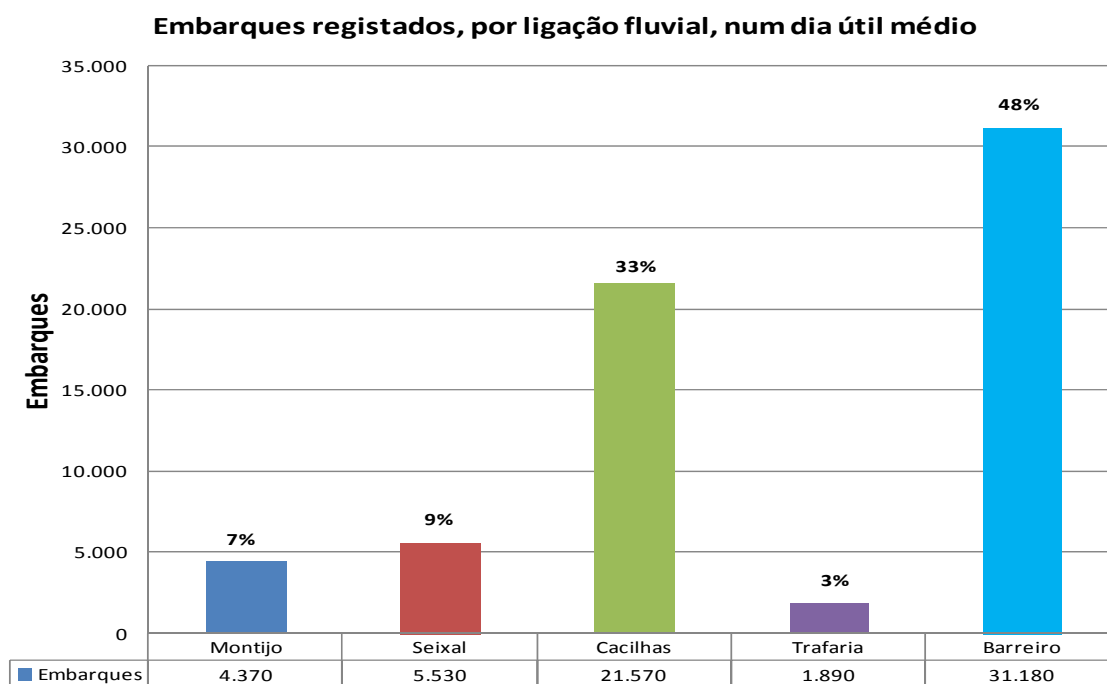
2.3 TRANSPORTE FLUVIAL - REFORMULAÇÃO DA OFERTA



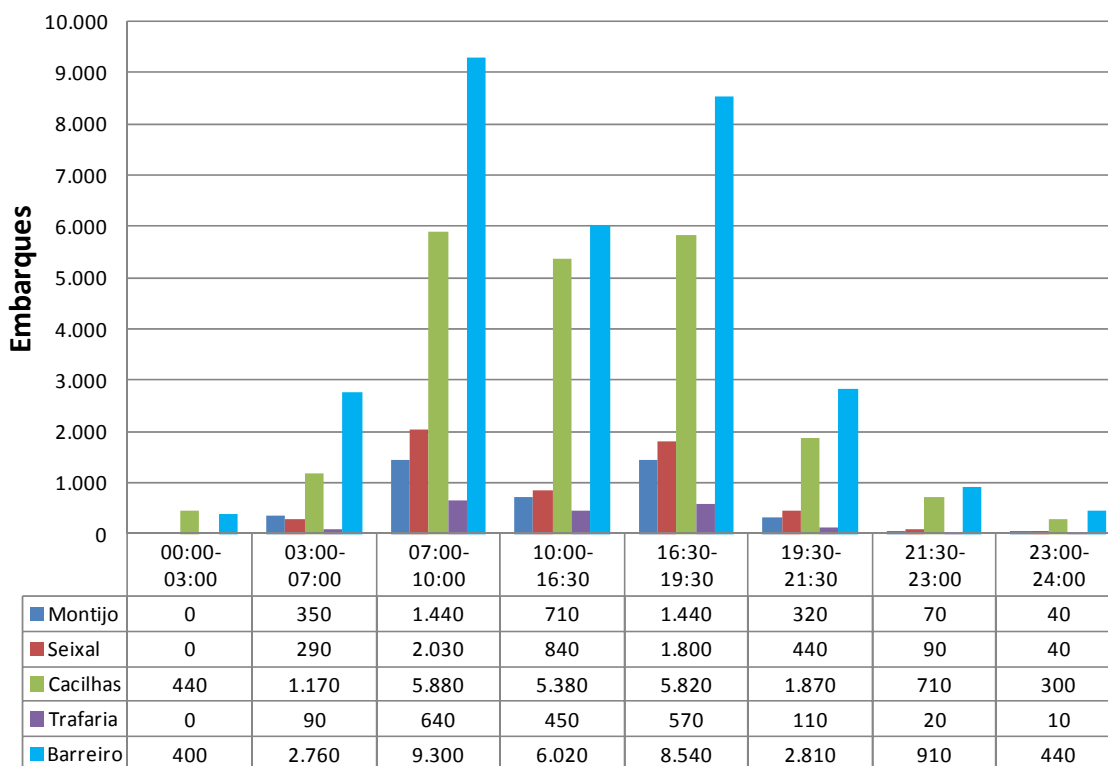
O Grupo de Trabalho tomou conhecimento e incorporou os estudos que o Grupo Transtejo, conjuntamente com a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e com o apoio de consultor externo, vinha já desenvolvendo, no sentido de ajustar a sua oferta tendo em conta a procura efectiva e a tipologia de frota existente.

Para simplificação do texto deste relatório, juntam-se em Anexo II, a proposta apresentada pelo Grupo Transtejo, bem como os estudos que a suportam.

Tendo em conta a observação efectuada entre os dias 9 e 13 de Maio de 2011, o quadro de procura efectiva nas ligações fluviais é o seguinte:



Embarques registados, por ligação fluvial e períodos do dia, num dia útil médio



Face à realidade existente, determinou-se a necessidade de intervenção em quatro vectores:

- Decisão quanto à da ligação Trafaria - Porto Brandão – Belém tendo presente a muito baixa procura, mesmo em períodos de ponta;
- Modelo de oferta para as ligações Seixal e Montijo (Seixalinho) considerando a existência de uma globalmente baixa procura, registando todavia alguma expressão em horas de ponta, nos dias úteis;
- Ajustamentos na oferta das ligações Cacilhas e Barreiro, adequando-as à distribuição da procura existente e introduzindo condições de operação economicamente mais eficientes;
- Operação dos terminais na Margem Norte.

Relativamente a estes quatros pontos e analisadas as diversas implicações será de propor:

2.3.1 LIGAÇÃO TRAFARIA – PORTO BRANDÃO – BELÉM

Esta ligação tem como terminais na margem sul, a estação da Trafaria e a estação do Porto Brandão, e na margem norte a estação de Belém. O tempo de viagem é cerca de 25 minutos para um percurso de cerca de 4,20 Km.

Acção proposta: Supressão da ligação, por insuficiência de procura.

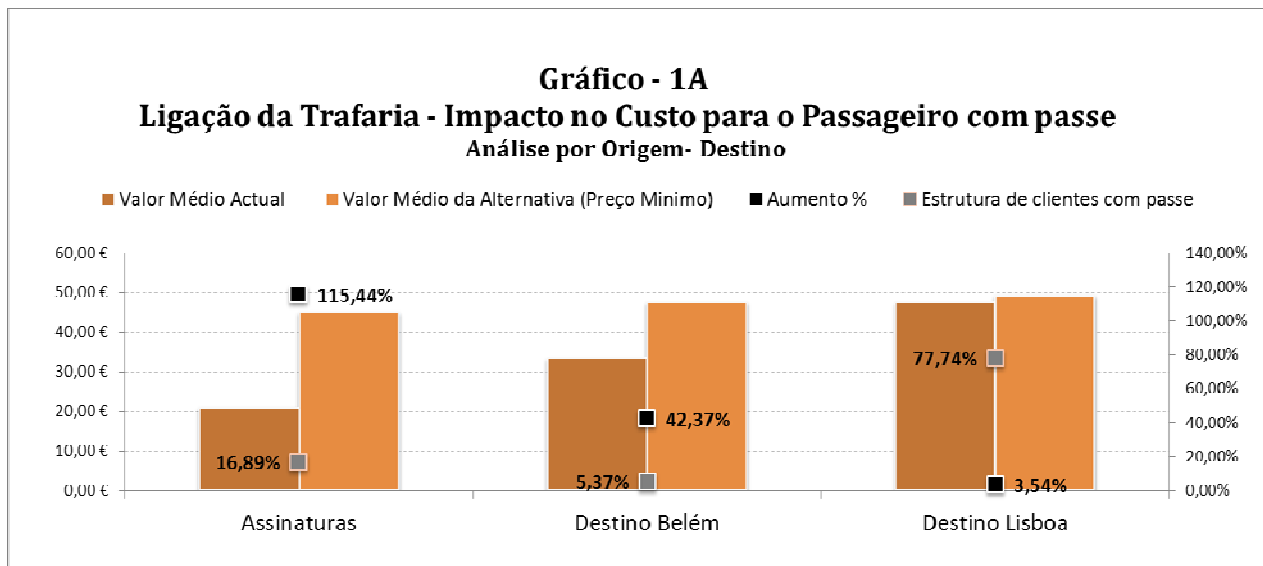
Alternativas para os passageiros: As alternativas são várias e com oferta adequada em termos de capacidade, considerando na margem norte a Carris e o ML, para a distribuição urbana, na margem sul a Sulfertagus, TST e MTS, para distribuição local e a própria Transtejo (Cacilhas), Fertagus e TST para o atravessamento do Rio Tejo.

Impactes para os passageiros: A opção por uma das alternativas de percurso será fundamentalmente determinada pelos pontos exactos de origem e destino; deste modo, e nesta ligação em concreto, o impacte mais relevante será para os 16,89% de passageiros regulares (243 viagens diárias) que hoje utilizam exclusivamente o modo fluvial e que necessitarão de alterar os seus hábitos, recorrendo a mais do que um operador. De assinalar que para os restantes o impacte se traduzirá em novos transbordos e na resultante alteração do tempo de percurso, apresentando-se

adiante, de forma agregada para o conjunto de passageiros regulares do Grupo Transtejo a estimativa quantificada destes efeitos.

Enunciam-se, em seguida, os aspectos mais relevantes do potencial impacte em termos de tarifário, na perspectiva dos passageiros regulares, juntando-se no Anexo II a tabela exaustiva das variações para a totalidade dos títulos mensais utilizados nesta travessia fluvial.

Os Gráficos seguintes apresentam as principais conclusões obtidas, e são suportados pela Tabela antes referida.

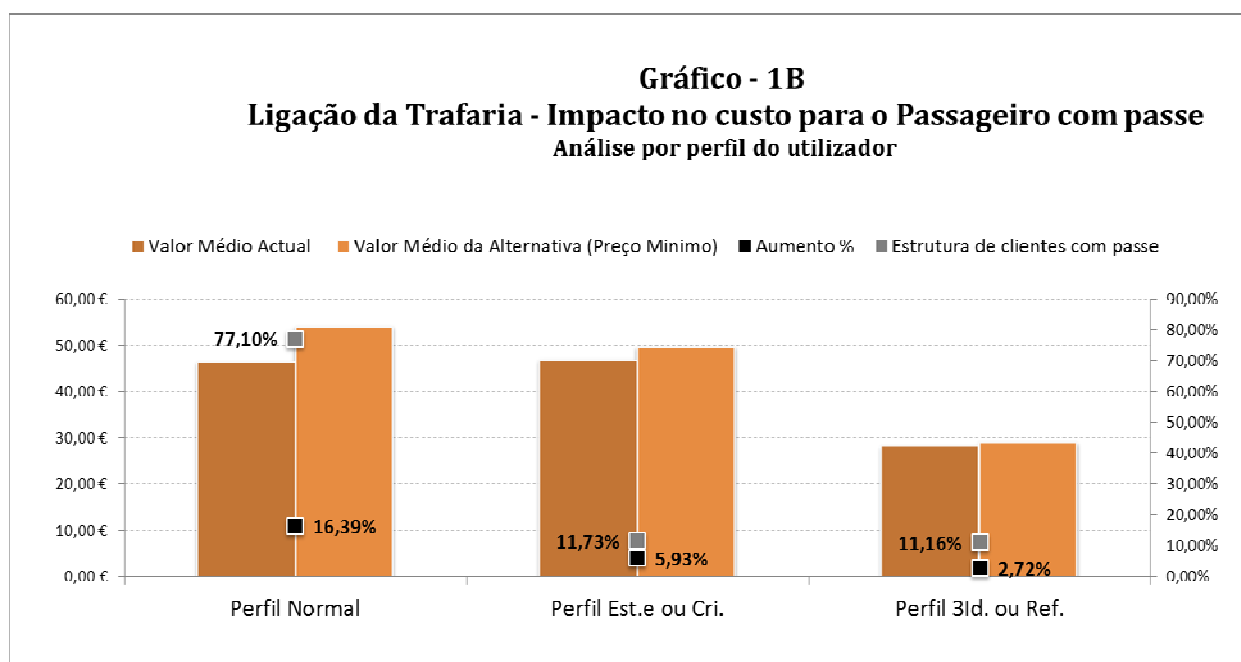


Conclusões – Gráfico 1A

A grande maioria de clientes, 77,74%, já adquire hoje um título mais flexível, ou seja, com maior leque de operadores. Estima-se que estes passageiros terão um aumento médio tarifário de 3,54%, passando de um título com o valor médio de 47,49€ para 49,17€ mensais.

Os 5,37% de passageiros regulares que se destinam à zona de Belém e que não estão localizados junto dos terminais fluviais da Trafaria ou Porto Brandão (e que por essa razão já necessitam hoje de títulos válidos para deslocações na margem sul), terão de alterar o título para poderem realizar a viagem entre Cais do Sodré e Belém, o que agravará o seu custo em cerca de 42,37%; em termos de valor absoluto pagarão um valor médio de 47.50€ face aos actuais 33,33€.

Os passageiros regulares que terão maior impacte com a alteração de percurso representam cerca de 16,89% (aproximadamente 243 passageiros diários) que suportarão subidas nas suas tarifas na ordem dos 115,44%, caso optem pelo tarifário mais barato actualmente disponível; estes passageiros actualmente adquirem títulos com um valor médio de 20,86€ e passarão a pagar em média cerca de 44,94€



Conclusões – Gráfico 1B

Este gráfico analisa as médias por tipo de perfil de utilizador.

O maior incremento tarifário, considerando a alternativa de percurso ao preço mínimo, verificar-se-á para os passageiros regulares de Perfil Normal (isso é, sem descontos), que representam cerca de 77,10% (1020 Passageiros/dia), para os quais a tarifa média aumentará cerca de 16,39%.

O grupo de Estudantes e Crianças que representam cerca de 11,73% da procura desta ligação, terão um aumento médio de 5,93% e os grupos 3.ª Idade, e Reformados / Pensionistas terão um aumento de 2,72%.

2.3.2 LIGAÇÃO SEIXAL – CAIS DO SODRÉ

Esta ligação tem, desde Janeiro de 2011, como destino definitivo o Terminal fluvial do Cais do Sodré. Uma viagem são cerca 8,40 Km e os tempos de viagem são de 20 minutos. Tendo sido registada em 2010 uma procura de cerca de 1,5 Milhões de clientes, o que caracteriza a ligação como de “ Baixa densidade de tráfego”, como previsto na Portaria n.º 951/99.

Ação proposta: Manutenção da ligação em horas de ponta (07h00-10h00 e 16h00-20h00) em dias úteis, com supressão da oferta nos restantes períodos dos dias úteis e na totalidade dos fins-de-semana e feriados, por ajustamento aos períodos que mantêm maior procura.

O quadro seguinte resume o N.º de navios necessários no período de ponta; N.º de viagens oferecidas ao Dia útil – DU, Sábado – SAB, Domingos e Feriados – DOM; Variação prevista na oferta anual (Viagens e LKOS) .

Seixal

Cenário	FROTA - QT. H.Ponta	Nº VIAGENS			PASSAGEIROS SERVIDOS			(Valores ano)		Variações %	
		DU	SAB	DOM	DU	SAB	DOM	VIAGENS	LKO's	VIAGENS	LKO's
Situação actual	2	64	34	30	100%	100%	100%	20.912	80.821.793	**	
Dias Úteis Horas de ponta	2	28	0	0	80%	0%	0%	7.028	29.281.460	***	-66,39% -63,77%

** Resultado mantendo a oferta actual

*** Resultado do cenário

Mantém-se a frequência média hoje praticada.

Alternativa para os passageiros: As alternativas para deslocação nos períodos em que a oferta é suprimida são várias e com oferta adequada em termos de capacidade, considerando na margem norte a Carris e o ML, para a distribuição urbana, na margem sul a Sulfertagus, TST e MTS, para distribuição local e a própria Transtejo (Cacilhas), Fertagus e TST para o atravessamento do Rio Tejo.

Impactes para os passageiros: Recordamos que o impacte desta alteração será maioritariamente para cerca de 21% da procura média mensal, que utilizam esta ligação fora das horas de ponta e/ou aos fins-de-semana. A opção por uma das alternativas de percurso será fundamentalmente determinada pelos pontos exactos de origem e destino; deste modo, e nesta ligação em concreto, o impacte mais relevante será para os 19,83% de passageiros regulares (744 passageiros em dia útil) que hoje utilizam exclusivamente o modo fluvial e que necessitarão de alterar os seus hábitos, recorrendo a mais do que um operador. De assinalar que para os restantes o impacte se traduzirá em novos transbordos e na resultante alteração do tempo de percurso, apresentando-se adiante, de forma agregada para o conjunto de passageiros regulares do Grupo Transtejo a estimativa quantificada destes efeitos.

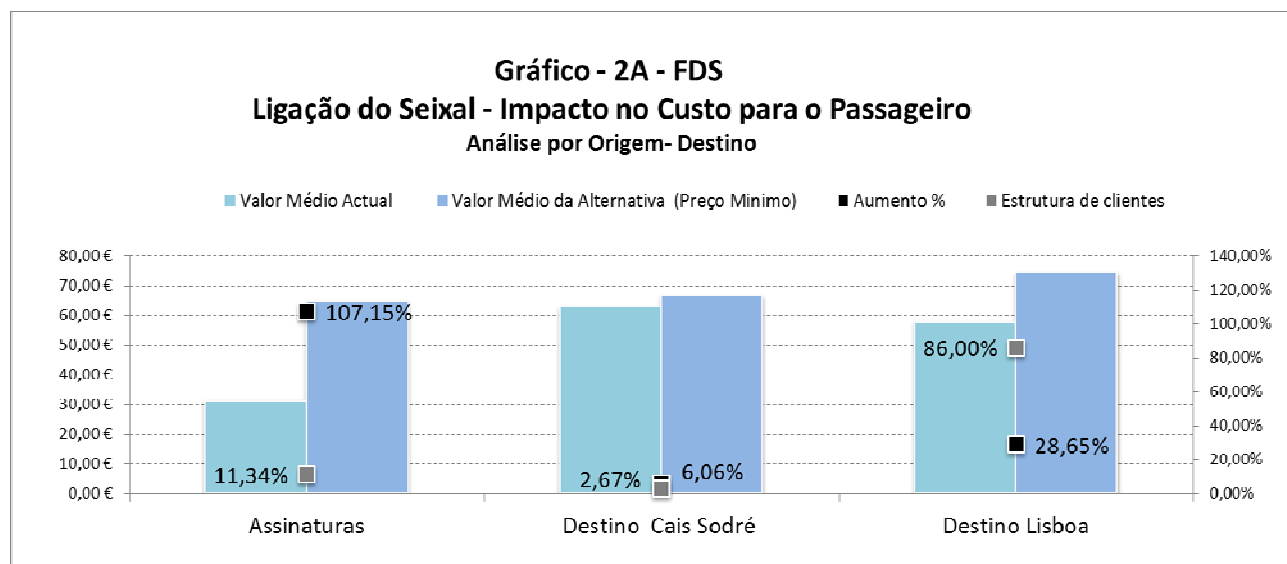
De modo a mitigar os impactes tarifários decorrentes desta alteração, propõe-se que, nos períodos em que esta ligação não opera, sejam aceites na ligação de Cacilhas – Cais do Sodré e na ligação do Barreiro – Terreiro do Paço os títulos de transporte Transtejo válidos para a carreira Seixal.

Enunciam-se, em seguida, os aspectos mais relevantes do potencial impacte em termos de tarifário, na perspectiva dos passageiros regulares que utilizam o transporte fora das horas de ponta e ao fim de semana, juntando-se no Anexo II as tabelas exaustivas das variações para a totalidade dos títulos mensais utilizados nesta travessia fluvial.

Os Gráficos seguintes apresentam as principais conclusões obtidas, e são suportados pela Tabela antes referida.

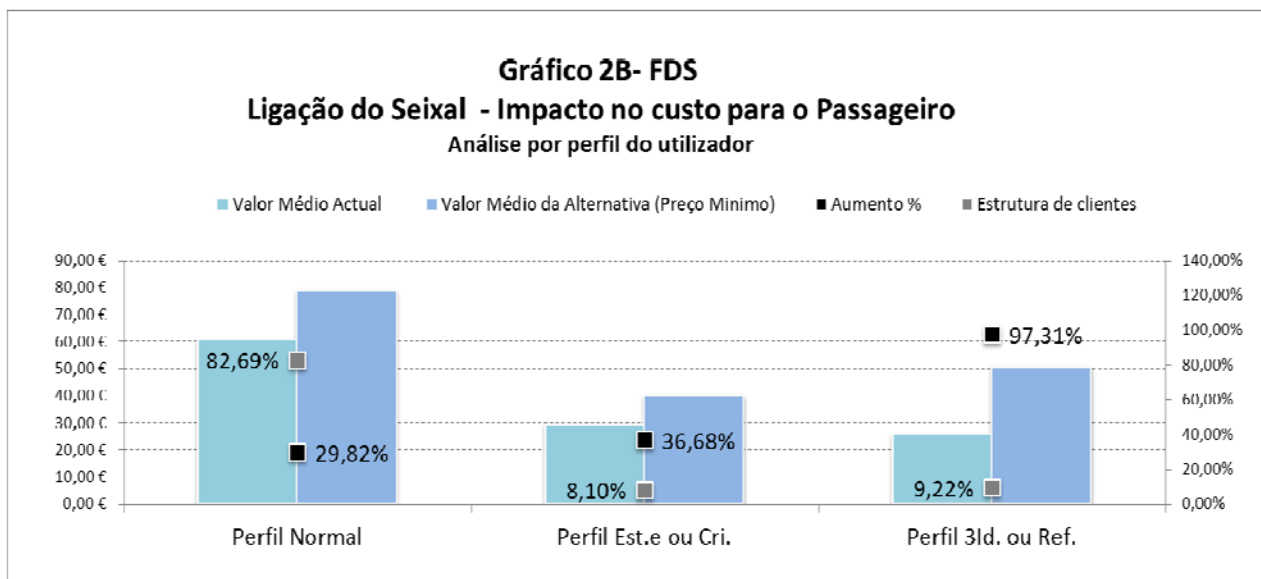
A ligação do Seixal observou uma média de 969 passageiros dia ao FDS e ao DU no período de vazio, uma média de 838 clientes. Considerando a amostra informa-se ainda que o peso na estrutura dos títulos ocasionais ao FDS é de 44%, e durante os períodos de vazio ao DU é de 30%.

Segue-se análise do tipo de título usado pelos passageiros regulares ao fim -de -semana.



Conclusões do Gráfico 2A fim-de-semana:

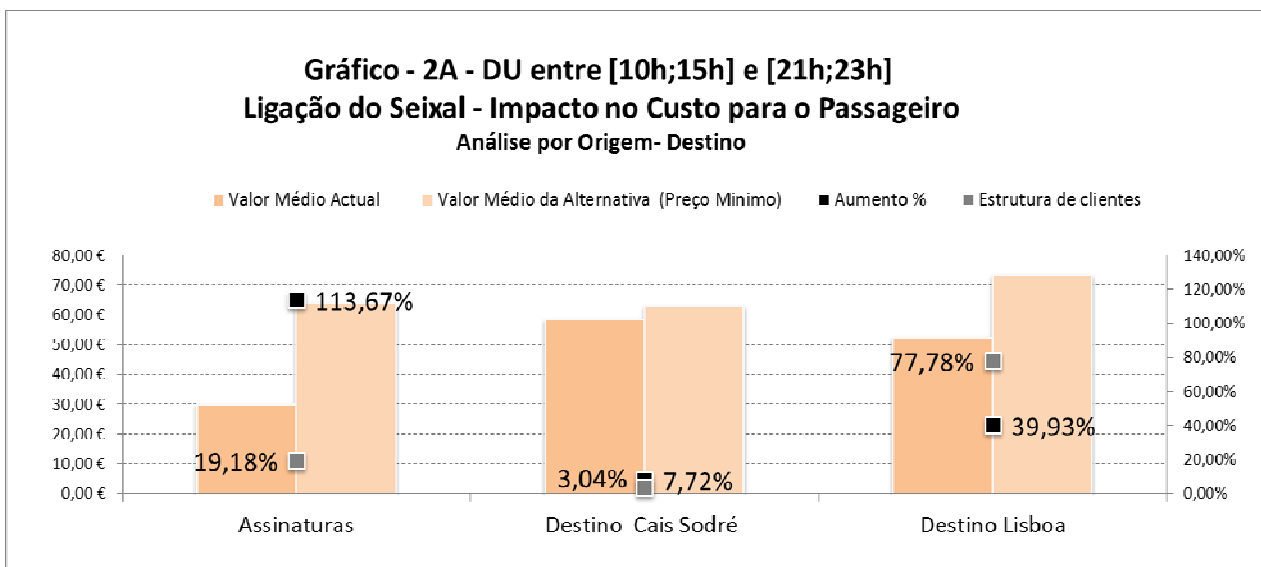
Cerca de 11,34% são passageiros com Assinaturas e estes terão o maior impacte com a alteração de percurso, pois suportarão subidas nas suas tarifas na ordem dos 107,15%. Cerca de 2,67% dos passageiros utilizam outro operador da margem sul, porém mesmo tendo títulos mais abrangentes verão o seu tarifário agravado em 6,06%. A grande maioria de passageiros ao FDS terá um aumento médio tarifário de 28,65%



Conclusões do Gráfico 2B fim-de-semana:

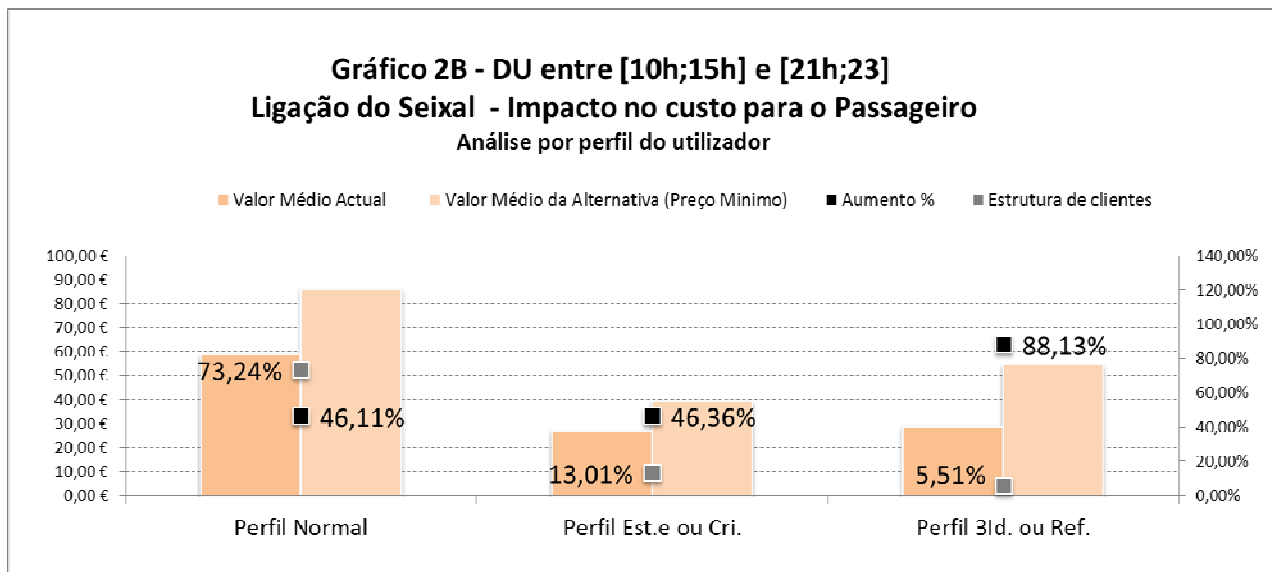
Cerca de 82,69% são passageiros com perfil Normal, estes verão a sua tarifa média aumentar em cerca de 29,82%, cerca de 8,19% pertencem ao grupo de Estudantes e Crianças desta ligação e terão um aumento médio de 36,68%. Finalmente, os grupos 3ª Idade e Reformados / Pensionistas que apresentam cerca de 9%, terão um aumento de 97,31%, este aumento deve-se sobretudo a inexistência de títulos 3ª Idade na coroa SX.

Segue-se análise do tipo de título usado pelos passageiros Habituais nos períodos de Vazio ao Dia Útil.



Conclusões do Gráfico 2A dias úteis nas horas de vazio:

Cerca de 19,18% são passageiros com assinaturas e terão o maior impacto com a alteração de percurso, suportarão subidas nas suas tarifas na ordem dos 113.67%. Os passageiros que utilizam outro operador da margem sul, ou seja, 3,04%, mesmo tendo títulos mais abrangentes verão o seu tarifário agravado em 7,72%. A grande maioria dos passageiros utiliza outro operador em Lisboa e estes terão um aumento médio tarifário em cerca de 39,93%.



Conclusões do Gráfico 2B dias úteis nas horas de vazio:

Cerca de 73,24% são passageiros com Perfil Normal e verão a sua tarifa média aumentar em cerca de 46,11%. O grupo de Estudantes e Crianças, isto é, 13,01% da procura desta ligação, terá um aumento médio de 46,36%. Os grupos 3ª Idade e Reformados / Pensionistas, 5,51%, terão o maior aumento cerca de 88,13%, o que se deve, sobretudo, à inexistência de títulos 3ª Idade na coroa SX.

2.3.3 LIGAÇÃO SEIXALINHO (MONTIJO) – TERREIRO DO PAÇO (PROVISORIAMENTE CAIS DO SODRÉ)

A ligação do Seixalinho tem, desde Outubro 2006, como destino temporário o Cais do Sodré, encontrando-se desviada devido às obras do Terreiro do Paço. Até à data ainda não foi possível a sua reposição. Uma viagem são cerca 13,80 Km e o tempo de viagem médio é de 25 minutos. Foi registada em 2010 uma procura de cerca de 1.1 Milhões de clientes, o que caracteriza a ligação como de “ Baixa densidade de tráfego”, conforme previsto na Portaria n.º 951/99.

Ação proposta: Manutenção da ligação em horas de ponta (07h00-10h00 e 16h00-20h00) em dias úteis, com supressão da oferta nos restantes períodos dos dias úteis e na totalidade dos fins-de-semana e feriados, por ajustamento aos períodos que mantêm maior procura.

O quadro seguinte resume o N.º de navios necessários no período de ponta; N.º de viagens oferecidas ao Dia útil – DU, Sábado – SAB, Domingos e Feriados – DOM; Variação prevista na oferta anual (Viagens e LKOS) para os diferentes cenários.

Seixalinho

Cenário	FROTA - QT. H.Ponta	Nº VIAGENS			PASSAGEIROS SERVIDOS			(Valores ano)		Variações %	
		DU	SAB	DOM	DU	SAB	DOM	VIAGENS	LKO's	VIAGENS	LKO's
Situação Janeiro	2	53	26	20	100%	100%	100%				
Situação actual*	2	47	26	20	100%	100%	100%	14.368	90.939.764	**	
Dias Úteis Horas de ponta	2	20	0	0	80%	0%	0%	5.020	34.360.896	***	-65,06% -62,22%

* A ligação do Seixalinho sofreu alterações no mês de Setembro

** Resultado mantendo a oferta actual

*** Resultado do cenário

Estabelecer-se-á uma frequência média de 35 minutos, com tempos de viagem de 30 minutos.

Alternativa para os passageiros: As alternativas para deslocação nos períodos em que a oferta é suprimida são várias e com oferta adequada em termos de capacidade, considerando na margem norte a Carris e o ML, para a distribuição urbana, na margem sul a CP e TST, para distribuição local e a própria Transtejo (Barreiro) e TST para o atravessamento do Rio Tejo.

Impactes para os passageiros: O impacte desta alteração incide sobre cerca de 23% da procura média mensal da ligação, isto é, sobre os passageiros que utilizam esta ligação fora das horas de ponta e/ou aos fins-de-semana, chamando-se todavia a atenção para o facto de que cerca de 20% dos passageiros em dia útil não ser abrangido pelo horário do cenário. A opção por uma das alternativas de percurso será fundamentalmente determinada pelos pontos exactos de origem e destino; deste modo, e nesta ligação em concreto, o impacte mais relevante será para os 13,7% de passageiros regulares (413 passageiros em dia útil) que hoje utilizam exclusivamente o modo fluvial e que necessitarão de alterar os seus hábitos, recorrendo a mais do que um operador. De assinalar que para os restantes o impacte se traduzirá em novos transbordos e na resultante alteração do tempo de percurso, apresentando-se adiante, de forma agregada para o conjunto de passageiros do Grupo Transtejo a estimativa quantificada destes efeitos.

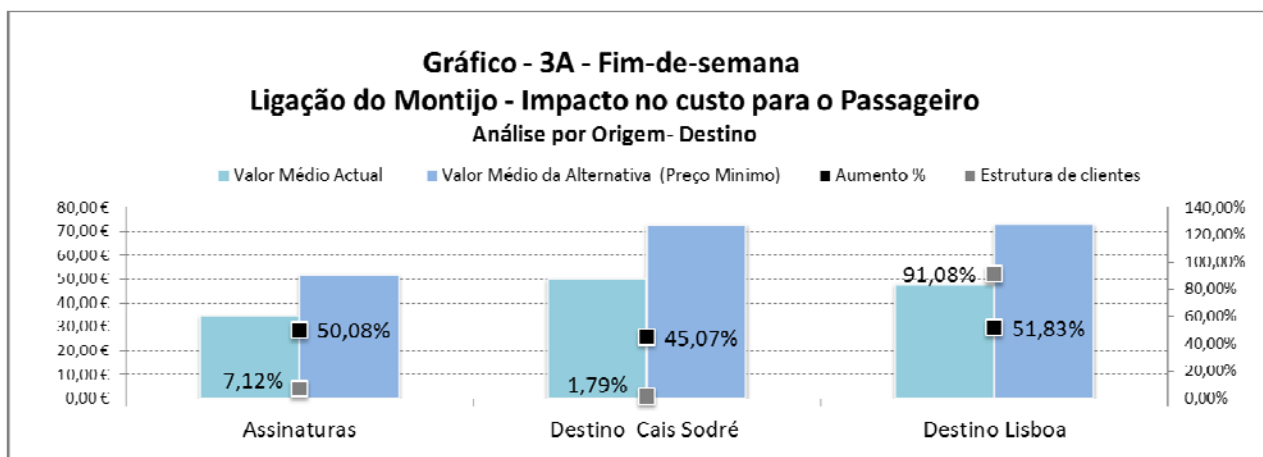
De modo a mitigar os impactes tarifários decorrentes desta alteração, propõe-se que, nos períodos em que esta ligação não opera, sejam aceites na ligação do Barreiro – Terreiro do Paço e na ligação de Cacilhas – Cais do Sodré os títulos de transporte Transtejo válidos para a carreira Seixalinho (Montijo).

Enunciam-se, em seguida, os aspectos mais relevantes do potencial impacte em termos de tarifário, na perspectiva dos passageiros regulares, juntando-se no Anexo II as tabelas exaustivas das variações para a totalidade dos títulos mensais utilizados nesta travessia fluvial.

Os Gráficos seguintes apresentam as principais conclusões obtidas, e são suportados pela Tabela antes referida.

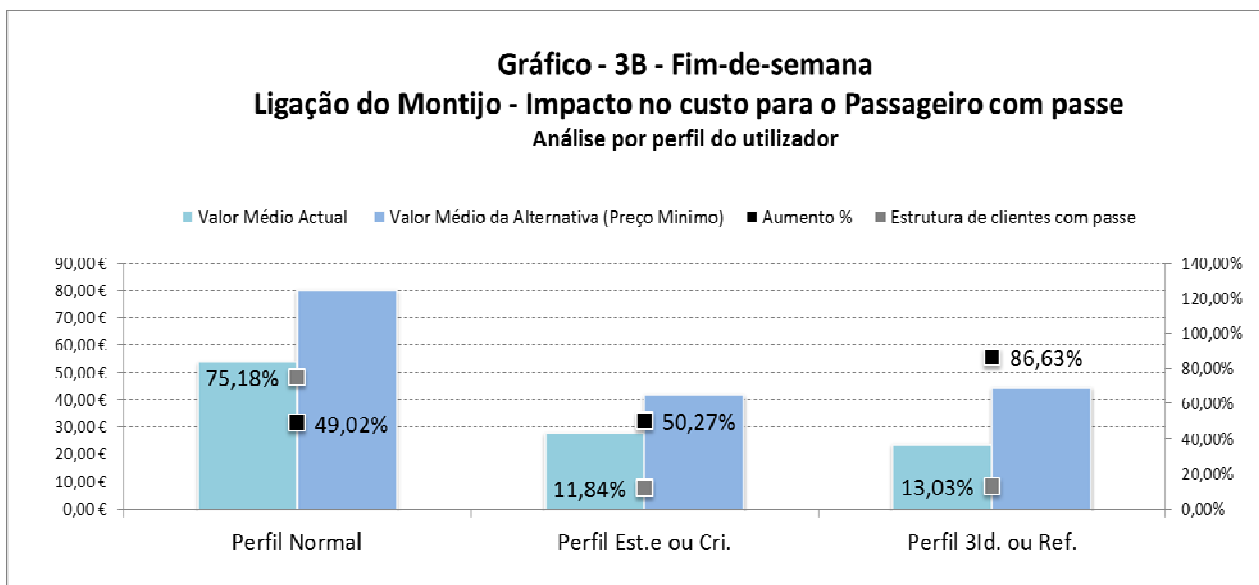
A ligação do Montijo observou uma média de 785 passageiros dia ao FDS e ao DU no período de vazio, uma média de 750 clientes. Considerando a amostra informa-se ainda que o peso na estrutura dos títulos ocasionais ao FDS é de 46%, e durante os períodos de vazio ao DU é de 31%.

Segue-se análise do tipo de título usado pelos passageiros regulares ao fim -de -semana.



Conclusões do Gráfico 3A Fim-de-semana:

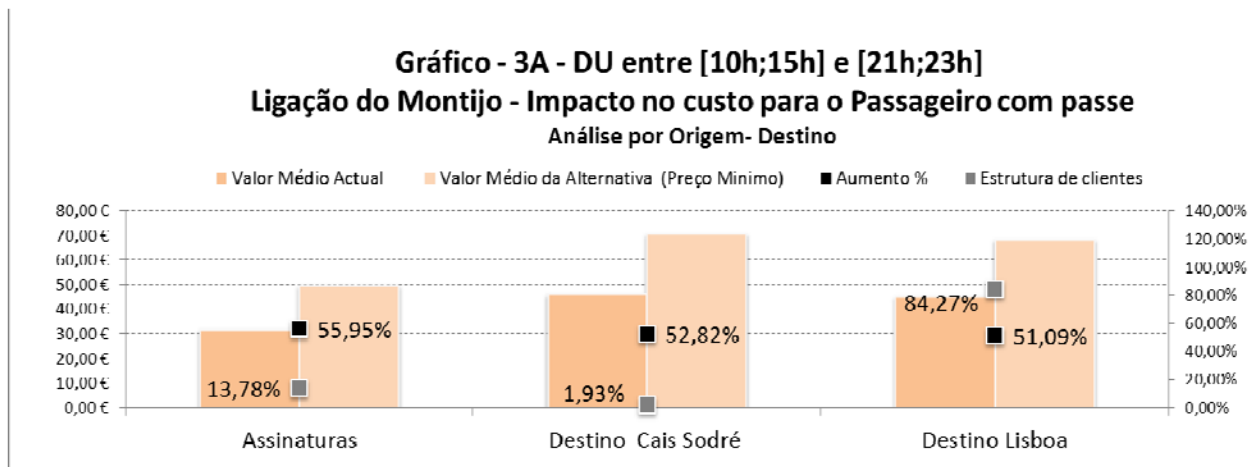
Cerca de 7,12% são passageiros com Assinaturas e suportarão subidas nas suas tarifas na ordem dos 50,08%. Cerca de 1,79% dos passageiros verão o seu tarifário agravado em 45,07%. A grande maioria de passageiros ao FDS tem como destino Lisboa e terão um aumento médio tarifário de 51,83%.



Conclusões do Gráfico 3B Fim-de-semana:

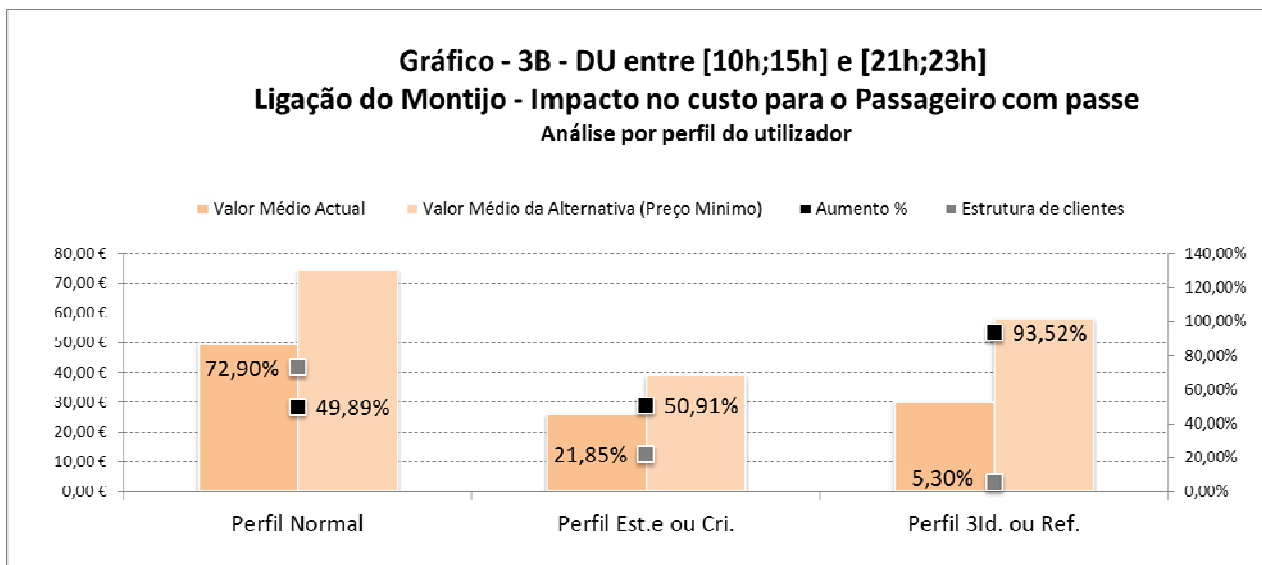
Cerca de 75,18% são passageiros com perfil Normal e verão a sua tarifa média aumentar em cerca de 49,02%, cerca de 11,84% pertencem ao grupo de Estudantes e Crianças desta ligação e terão um aumento médio de 50,27%. Finalmente, os grupos 3ª Idade e Reformados que representam cerca de 13,03%, terão um aumento de 86,63%, este aumento deve-se sobretudo a inexistência de títulos 3ª Idade na Linha do Sado.

Segue-se análise do tipo de título usado pelos passageiros Habituais nos períodos de vazio ao Dia Útil.



Conclusões do Gráfico 3A Dias úteis nas horas de vazio:

Cerca de 13,78% são passageiros com assinaturas e suportarão subidas nas suas tarifas na ordem dos 55,95%. Os passageiros que utilizam outro operador da margem sul, ou seja, 1,93%, mesmo tendo títulos mais abrangentes verão o seu tarifário agravado em 52,82%. A grande maioria dos passageiros (84,27%) utiliza outro operador em Lisboa e terá um aumento de 51,09%.



Conclusões do Gráfico 3B Dias úteis nas horas de vazio:

Cerca de 72,90% são passageiros com Perfil Normal e verão a sua tarifa média aumentar em cerca de 49,89%. O grupo de Estudantes e Crianças, isto é, 21,85% da procura desta ligação terá um aumento médio de 50,91%. Os grupos 3ª Idade e Reformados / Pensionistas – 5,30% - terão o maior aumento cerca de 93,52%, sendo que este aumento se deve, sobretudo, a inexistência de títulos 3ª Idade na Linha do Sado.

2.3.4 LIGAÇÃO CACILHAS - CAIS DO SODRÉ

A ligação de Cacilhas tem como destino o Terminal do Cais do Sodré, e opera transporte de passageiros e de veículos (Ferry). O percurso de viagem são cerca de 2,21 Km e o tempo de viagem de:

- Cacilheiro - 10 minutos.
- Ferry (transporte de veículos e passageiros) - 15 minutos.

Ação proposta: Manutenção da oferta actual, com os seguintes ajustamentos à procura e de condições de operação mais eficientes. Prevê-se que o horário continue a permitir o transbordo com o modo ferroviário/ metro durante todo o período de exploração, isto é, a assegurar as primeiras e últimas ligações dos seguintes operadores: CP (linha da Cascais) e Metro em Lisboa.

- Menor utilização dos novos ferries, com economia de combustível;
- Antecipação da hora de encerramento do serviço diário;
- Redução de frequência aos fins-de-semana.

O quadro seguinte resume o N.º de navios necessários no período de ponta; N.º de viagens oferecidas ao Dia útil – DU, Sábado – SAB, Domingos e Feriados – DOM; Variação prevista na oferta anual (Viagens e LKOS) para os diferentes cenários.

Cacilhas

Cenário	FROTA - QT. H.Ponta	Nº VIAGENS			PASSAGEIROS SERVIDOS			(Valores ano)		Variações %	
		DU	SAB	DOM	DU	SAB	DOM	VIAGENS	LKO's	VIAGENS	LKO's
Situação actual	4	175	120	120	100%	100%	100%	57.550	55.310.553	**	
Previsão	4	164	92	92	100%	100%	100%	51.744	52.791.914	***	-10,09% -4,55%

** Resultado mantendo a oferta actual

*** Resultado do cenário

Mantém-se a oferta de frequência nas horas de ponta ao Dia Útil, isto é, de 5 a 10 minutos entre partidas, e frequências de 20 a 30 minutos nesses mesmos dias durante os períodos de vazio. Aos fins-de-semana prevê-se redução de oferta para frequências médias de 30 minutos.

Propõe-se uma oferta para transporte de veículos em dois períodos (manhã e tarde) entre as 6h30 e 12h e entre 15h e as 21h, durante todos os dias do ano, sendo que ao fim -de -semana prevê-se que o número de viagens será inferior.

Alternativa para os passageiros: Não necessário.

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos.

2.3.5 LIGAÇÃO BARREIRO – TERREIRO DO PAÇO

Acção proposta: Manutenção da oferta actual, com os seguintes ajustamentos à procura e de condições de operação mais eficientes. Prevê-se que o horário continue a permitir o transbordo com o modo ferroviário/ metro durante todo o período de exploração, isto é, a assegurar as primeiras e últimas ligações dos seguintes operadores: CP (linha do Sado) e Metro em Lisboa:

- Antecipação da hora de encerramento do serviço diário;
- Utilização, aos fins-de-semana e nos períodos fora da hora de ponta em dias úteis, de navios com menor consumo de combustível.

O quadro seguinte resume o N.º de navios necessários no período de ponta; N.º de viagens oferecidas ao Dia útil – DU, Sábado – SAB, Domingos e Feriados – DOM; Variação prevista na oferta anual (Viagens e LKOS) para os diferentes cenários.

Barreiro

Cenário	FROTA - QT. H.Ponta	N.º VIAGENS						(Valores ano)		Variações%	
		N.º VIAGENS			PASSAGEIROS SERVIDOS			VIAGENS	LKO's	VIAGENS	LKO's
		DU	SAB	DOM	DU	SAB	DOM				
Situação actual	7	152	80	80	100%	100%	100%	47.200	283.200.000	**	
Previsão	7	148	60	48	100%	100%	100%	44.048	285.196.800	***	-6,68% 0,71%

** Resultado mantendo a oferta actual

*** Resultado do cenário (Nota: o resultado dos LKO's é superior porque é utilizada forta com maior lotação)

Mantém-se a oferta de frequência nas horas de ponta ao Dia Útil, isto é, de 5 a 10 minutos entre partidas, e durante os períodos de vazio 30 minutos. Aos Sábados a frequência média será de 30 minutos nos períodos de ponta entre as [6h;10h] e as [14;21h] e de 1h00 nos restantes períodos; aos Domingos e Feriados a frequência será de 30 minutos no período entre [14;21h] e no restante período de 1h00.

Prevê-se, a partir do início do segundo trimestre de 2012, a utilização dos navios de 1000 lugares nos períodos de vazio e/ou aos fins-de-semana. Estes navios permitem tempos de percurso de 25 minutos, o que determinará tempos de viagem diferenciados em hora de ponta de (20 minutos) e fora dos períodos de ponta.

Alternativa para os passageiros: Não necessário.

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos.

2.3.6 OPERAÇÃO DOS TERMINAIS NA MARGEM NORTE

Tendo por objectivo a redução de custos de operação com instalações fixas e considerando o ajustamento de oferta antes referido, foi analisada – na óptica do Grupo Transtejo e do sistema de transportes – a possibilidade de concentrar no Interface do Cais do Sodré a totalidade das operações na margem norte.

Resultou dessa análise que as reduções de custo obtidas não se afiguravam bastantes para superar os inconvenientes de entre os quais se destaca:

- Necessidade de obras de adaptação das salas de embarque do Terminal do Cais do Sodré, com os inerentes custos e a perda de receita da concessão de espaço comercial actual;
- Perda de receita das actuais concessões de espaço comercial no Terreiro do Paço;
- Redução de receita da concessão de espaço para publicidade;
- Falta de capacidade do troço Cais do Sodré/Baixa-Chiado da Linha Verde do Metropolitano de Lisboa, nos períodos de ponta, particularmente na ponta da manhã, para absorver o tráfego da linha de Cascais da CP e da totalidade do Grupo Transtejo;
- Significativo aumento de tráfego pedonal na passagem de superfície na ligação entre terminal fluvial e Terminal Ferroviário, com conseqüente congestionamento de tráfego automóvel.

Assim conclui-se pela manutenção de operação nos terminais de Cais do Sodré e Terreiro do Paço, sendo todavia neste último dispensável a execução da 2.ª fase do edifício.

2.3.7 IMPACTE GLOBAL AGREGADO PARA OS PASSAGEIROS DO MODO FLUVIAL

Da adopção do conjunto de propostas anteriormente descritas, resultam alterações ao nível das opções de percurso, com consequentes efeitos em termos de número de transbordos e de tempo percebido de percurso.

Através da colaboração de consultor externo, proporcionada pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, procurou-se analisar para o conjunto de viagens hoje efectuadas com recurso ao modo fluvial os impactes resultantes destas alterações, que consta do Anexo III.

Destacam-se as seguintes conclusões:

- 64540 passageiros utilizam o modo fluvial nas suas deslocações (5 % dos 1,28 milhões de passageiros totais da AML);
- 2687 passageiros deixam de utilizar barco, ou seja, 4,1% da procura actual deste modo – fonte TIS.PT ;
- Os passageiros que sofrem alterações de percurso com a adequação da oferta da TT/Soflusa sofrem um aumento de 5,1 minutos no seu tempo médio de viagem, e um aumento de 0,4 do número médio de transbordos, por viagem.

O quadro seguinte detalha a variação do tempo médio de viagem vs o número de transbordos para os passageiros que deixam de utilizar o modo fluvial.

Tempo médio de viagem (min)	N.º médio de transbordos				Total
	0	]0-1]	]1-2]	]2-3]	
< = 0	146	279	87	0	512
]0-5[	914	544	3	0	1.461
]5-10[	214	318	2	0	534
]10-15[	1	15	38	0	54
]15-30[	0	36	32	23	91
>=30	0	0	0	0	0
Total	1.275	1.192	162	23	2.652

Fonte: TIS.PT

2.3.8 EFEITOS PARA O OPERADOR

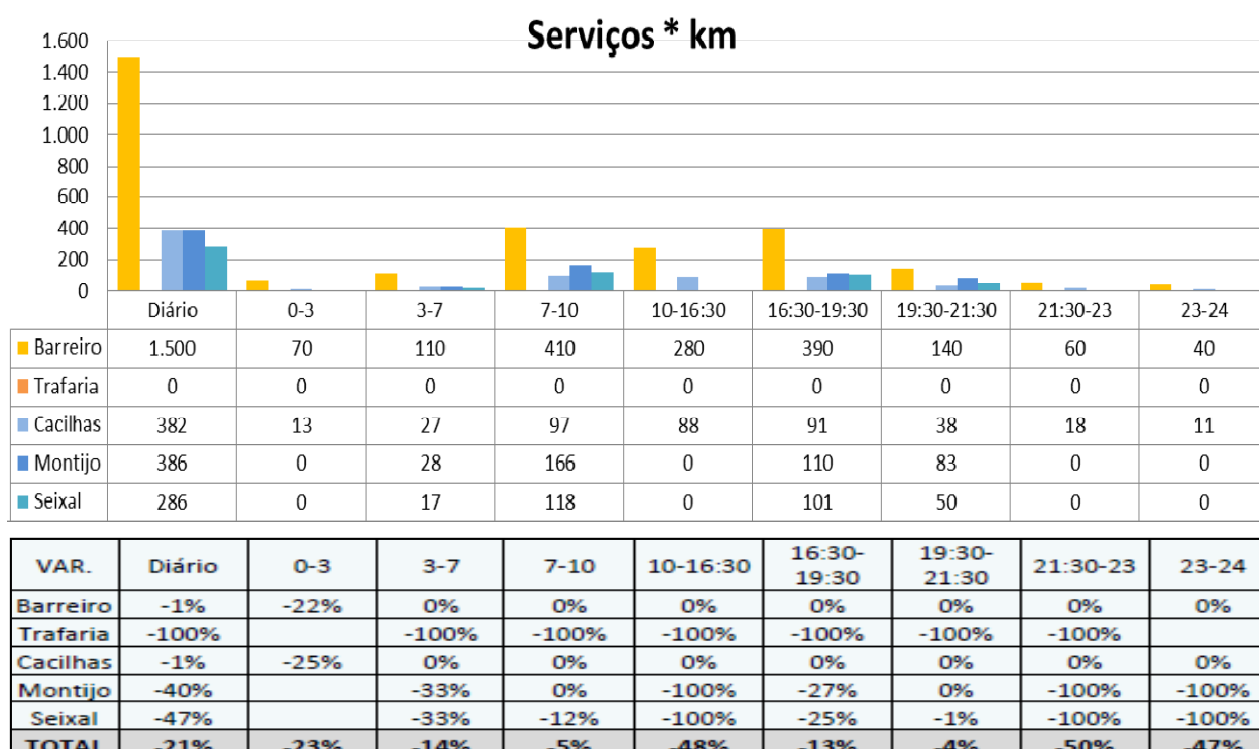
As medidas propostas representam uma redução total ano de 42.800 viagens o que determina uma diminuição de 23,70% face aos lugares km oferecidos actualmente.

LIGAÇÃO FLUVIAL	(Valores ano)		Variações %	
	VIAGENS	LKO's	VIAGENS	LKO's
Seixalinho ***	5.020	34.360.896	-65,06%	-62,22%
Seixal ***	7.028	29.281.460	-66,39%	-63,77%
Trafaria ***	0	0	-100,00%	-100,00%
Barreiro ***	44.048	285.196.800	-6,68%	0,71%
Cacilhas ***	51.744	52.791.914	-10,09%	-4,55%
Variação	-42.816	-124.752.181	-28,42%	-23,70%

*** Valores do Cenário

O quadro seguinte estima, para um dia útil, a distribuição por períodos horários da redução global e por linhas

Fonte: TIS.PT



De acordo com a estimativa do Grupo Transtejo, resultará deste ajustamento da oferta e de condições de operação uma redução anual de gastos operacionais de 7,2 M€, representando um decréscimo de 21% face ao realizado em 2010.

Projectada sobre o realizado em 2010, esta redução de custos representaria um EBITDA positivo em **cerca de 2,9M€** (considerando o subsídio à exploração de 11,5 M€ atribuído).

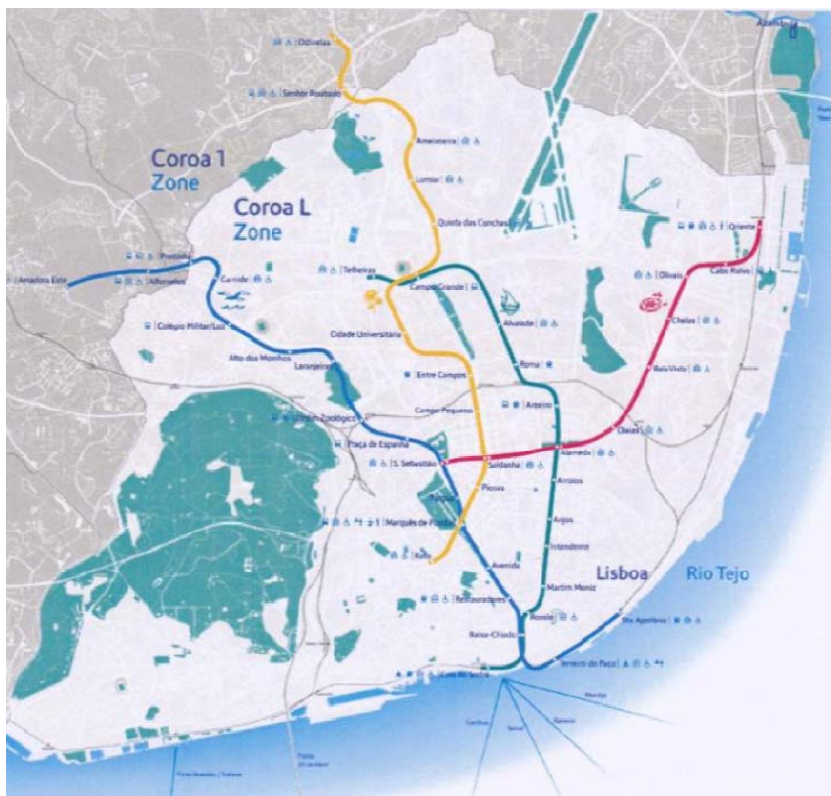
Chama-se todavia a atenção para a necessidade de assegurar a verificação de alguns pressupostos base, indispensáveis para que se capture por inteiro o potencial de poupança indicado, dos quais se destaca:

- Concretização urgente da fusão entre a Soflusa e a Transtejo;
- Implementação de uma gestão conjunta das Tripulações;

- Alteração dos acordos de empresa, designadamente, facilitando a gestão dos recursos humanos, permitindo horários repartidos e/ou prestação de trabalho parcial;
- Monitorização dos resultados, durante o ano 2012, face a ausência de informação suficiente relativamente à reacção da Procura, perante o novo paradigma da Oferta nas ligações do Montijo e Seixal, face à supressão do serviço aos fins-de-semana;
- Atribuição atempada dos meios financeiros que permitam implementar as medidas de reestruturação decorrentes da redução do serviço, nomeadamente no que respeita a saídas de pessoal;
- Aumento tarifário diferenciado para as ligações ao Montijo e ao Seixal (ligações de “baixa densidade”).

2.4 TRANSPORTE FERROVIÁRIO

2.4.1 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DO METROPOLITANO DE LISBOA, E.P.E



A presente análise, no sentido de ajustar a oferta operacional a uma situação de contenção de custos incorridos na produção de transporte, centrou-se na optimização da adaptação da oferta à procura de transporte metro, racionalizando efectivos físicos e humanos, numa lógica de eficiência produtiva e assegurando uma oferta comercial adaptada à realidade.

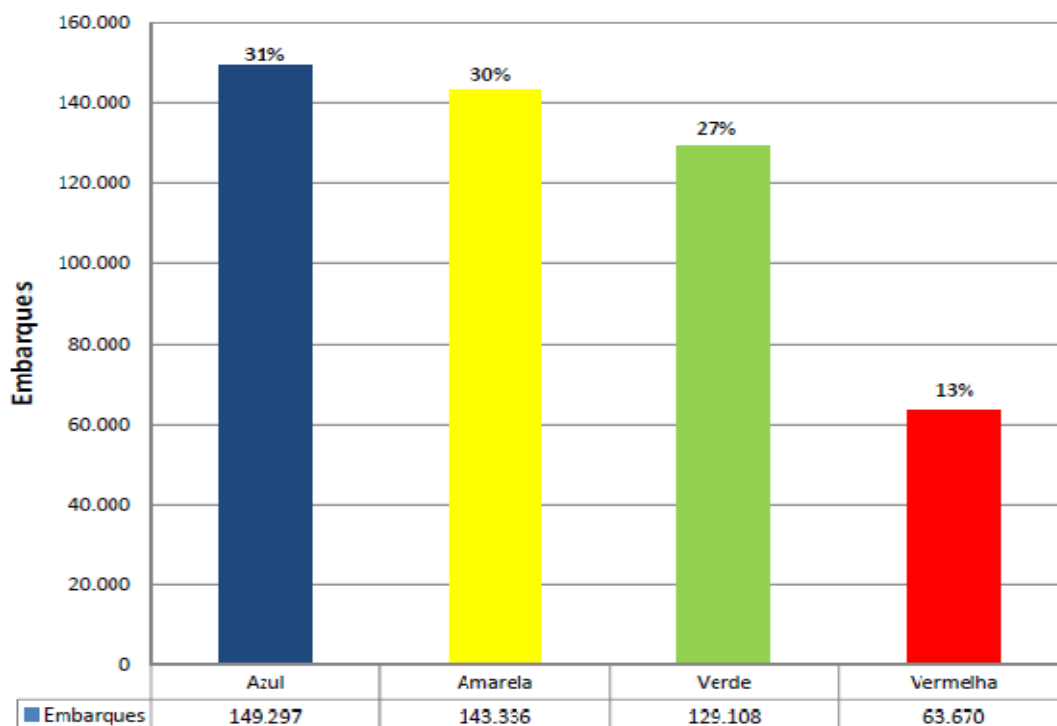
A proposta de programa de racionalização da oferta Metro assentou nos seguintes vectores fundamentais:

- Concentração da oferta nos troços urbanos das linhas Azul e Amarela;
- Aumento da taxa de utilização do transporte no corpo do dia;
- Aumento do intervalo entre comboios no período nocturno, limitado a 12 minutos;
- Redução para composições de 3 carruagens nos dias Sábados/Domingos/Feriados (SDF) em todas as linhas e após as 21h 30m nos dias úteis em todas as linhas;
- Utilização de composições de 3 carruagens todos os dias na linha Verde;
- Utilização generalizada de marcha económica fora dos períodos de ponta.

Tendo estes vectores por base, foram consideradas determinadas premissas que correspondem às boas práticas assumidas por redes de metro similares, que se baseiam em princípios de eficiência, de eficácia e de sustentabilidade, e que foram sistematizadas em estudo pilotado pelo Metro no âmbito do Sub-Comité de Exploração da UITP (União Internacional dos Transportes Públicos).

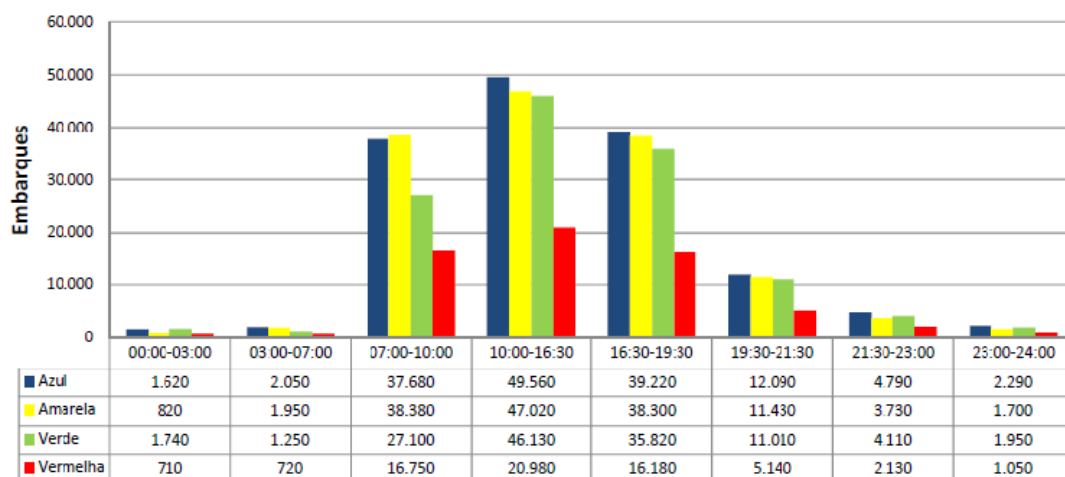
A situação de partida da procura, que foi objecto de análise, está evidenciada nos dois gráficos abaixo indicados:

Embarques por linha ML, num dia útil médio



Distribuição da procura ML, por períodos do dia

Embarques Registados por linha e período do dia



Troço/horário	Viagens
A partir das 23:00, em todas as linhas	~ 11.400 viagens
Entre as 21:30 e as 23:00, na extensão Campo Grande – Odivelas	~ 1580 viagens
Entre as 21:30 e as 23:00, na extensão Colégio Militar – Amadora Este	~ 1350 viagens

A proposta de reformulação da oferta em apreço atendeu ao que atrás se enunciou, sendo que a sua estrutura nas horas de ponta terá como parâmetro essencial de dimensionamento o objectivo de, no troço mais carregado, não se ultrapassar uma taxa de ocupação média, na hora de referência, de 4 passageiros por m². Assumiu-se, igualmente, que nesses períodos, o pico da taxa de ocupação, no quarto de hora mais desfavorável, possa atingir 6 passageiros por m².

Fora dos períodos de ponta o critério principal para dimensionar a oferta foi o intervalo máximo aceitável para o período em referência, pois, ultrapassado esse intervalo máximo, o tempo global de deslocação origem destino é fortemente penalizado, descaracterizando dessa forma a oferta e, em consequência, penalizando a atractividade do serviço e o retorno correspondente.

Considerou-se, assim, nos troços fora da zona urbana e nos períodos nocturnos, um intervalo máximo aceitável de 12 minutos. No corpo do dia este intervalo máximo não deverá ultrapassar cerca de 8 minutos. Paralelamente à consideração das cadências base estabelecidas, houve que coordenar e articular a oferta nas quatro linhas, relacionando-a com a procura identificada e com as exigências técnicas decorrentes da relação de interdependência entre elas.

Também como opção de dimensionamento, estendeu-se à Linha Azul a adaptação espacial da oferta nos períodos entre pontas, ou seja, o troço predominantemente urbano, entre Baixa Chiado e Colégio Militar, passará a ter uma frequência dupla da dos troços periféricos (Sta. Apolónia-Baixa Chiado e Colégio Militar-Amadora). Este princípio já é presentemente adoptado na linha Amarela, em que a frequência do troço Rato-Campo Grande é dupla da do troço Campo Grande-Odivelas. Trata-se, pois, de estender à Linha Azul um conceito de exploração conhecido e comprovado.

Tendo presente os pressupostos explicitados, as orientações inicialmente recebidas e a evolução decorrente das conclusões intercalares retiradas com o desenvolvimento da análise, concluiu-se dever propor:

2.4.1.1. NOVO MODELO DE OFERTA

Ação preconizada: Implementação de um novo modelo de oferta com os seguintes intervalos entre comboios, dentro do horário de funcionamento vigente, indicando-se abaixo o modelo de oferta por Linhas e as Taxas de Ocupação resultantes, de acordo com a procura actual, para situações e períodos característicos.,

Linha Azul - Dias úteis

Janeiro 2011

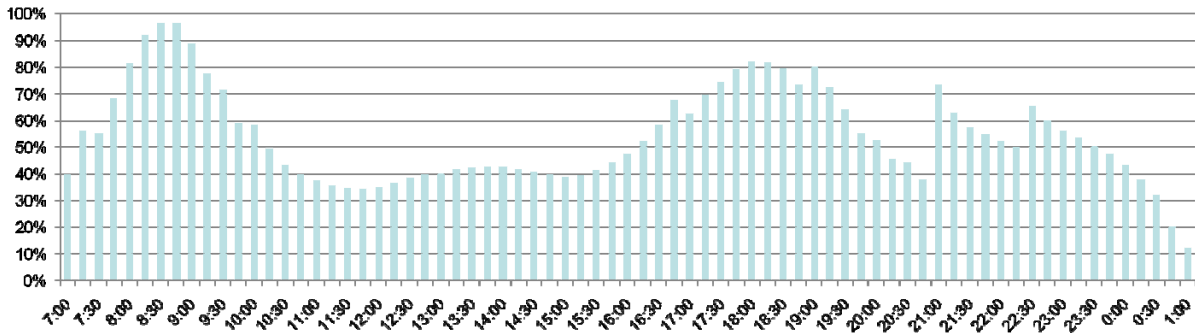
período	tempo volta	nº comboios	intervalo		lug.h
	(min)		carruagens(min)	lug.h	
07:30-09:30	58,5	13	6	4,50	13520
09:30-12:00	58,3	10	6	5,83	10440
12:00-14:30	58,3	10	6	5,83	10440
14:30-17:00	58,3	10	6	5,83	10440
17:00-20:00	58,5	13	6	4,50	13520
20:00-22:30	58,0	8	6	7,25	8400
22:30-01:00	58,5	6	6	9,75	6240

Proposta 2012

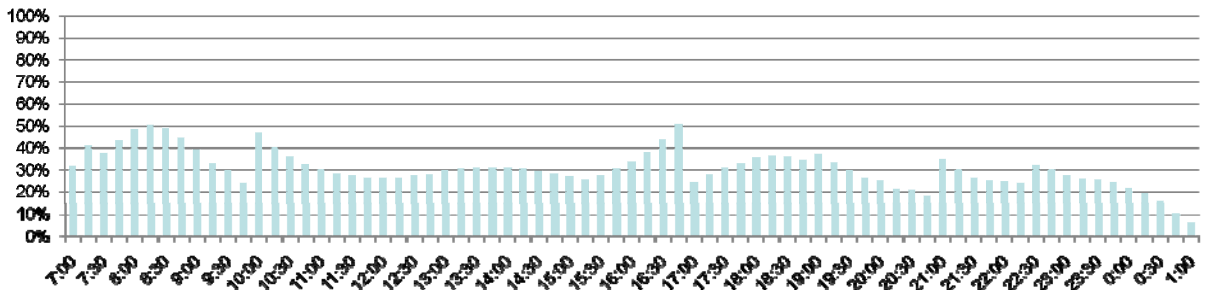
período	tempo volta	nº comboios	intervalo		lug.h
	(min)		carruagens(min)	lug.h	
7:00 - 7:30	59	10	6	5,90	10312
7:30 - 9:30	59	13	6	4,54	13405
9:30 - 10:00	59	12	6	4,92	12374
10:00 - 17:00 Volta Longa	60	5	6	12,00	5070
10:00 - 17:00 Volta Curta	48	4	6	6,00	10140
17:00 - 19:00	58,6	12	6	4,88	12459
19:00 - 20:00	58,5	10	6	5,85	10400
20:00 - 20:30	58,5	9	6	6,50	9360
20:30 - 21:00	58,5	8	6	7,31	8320
21:00 - 21:30	58,5	7	3	8,36	3640
21:30 - 22:30	58	7	3	8,29	3671
22:30 - 1:00	57,5	5	3	11,50	2645

Volta Longa : Amadora Este - Santa Apolónia
Volta Curta : Colégio Militar - Baixa Chiado

Taxa de ocupação linha Azul Dias Úteis (4 pass/m2)



Taxa de ocupação máxima no troço CM-AS Dias úteis (4 pass/m2)



Fim-de-semana e Feriados

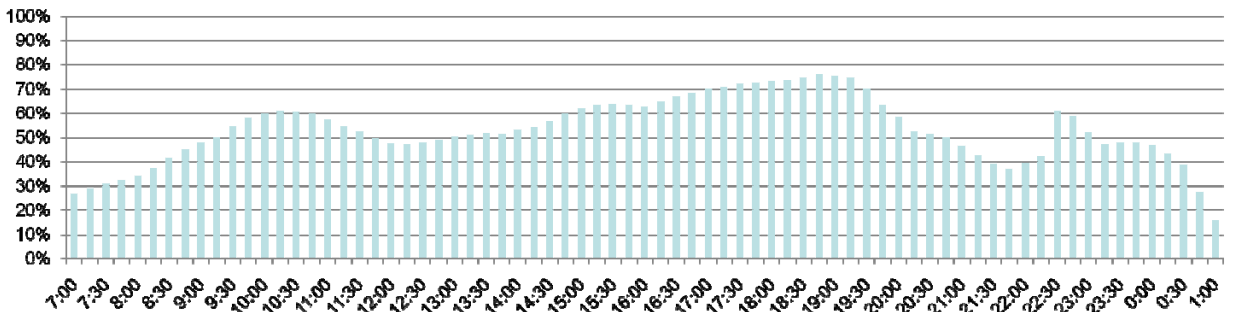
Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-12:00	58,3	7	6	8,33	7310
12:00-20:00	58,0	8	6	7,25	8400
20:00-22:30	58,3	7	6	8,33	7310
22:30-01:00	58,5	6	6	9,75	6240

Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-09:30	57,0	7	3	8,14	3740
12:00-20:30	57,0	8	3	7,13	4270
20:30-22:30	57,0	7	3	8,14	3740
22:30-01:00	57,0	6	3	9,50	3210

Taxa de ocupação linha Azul SDF (4 pass/m2)



Linha Amarela - Dias úteis

Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-09:30	52,0	13	6	4,00	15210
09:30-17:00 Volta Longa	53,3	5	6	10,67	5710
09:30-17:00 Volta Curta	32,0	3	6	5,33	11410
17:00-20:00	52,0	12	6	4,33	14040
20:00-22:30	51,0	6	6	8,50	7160
22:30-01:00	51,3	5	6	10,25	5940

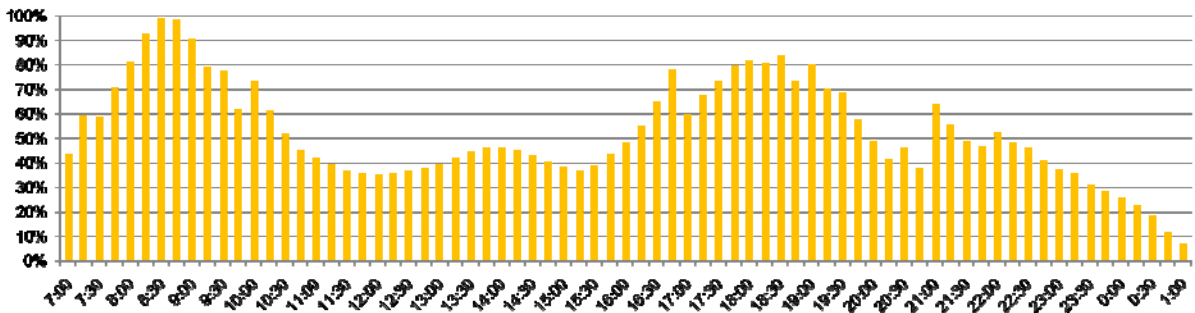
Volta Longa : Odivelas - Rato
 Volta Curta : Campo Grande - Rato

Proposta 2012

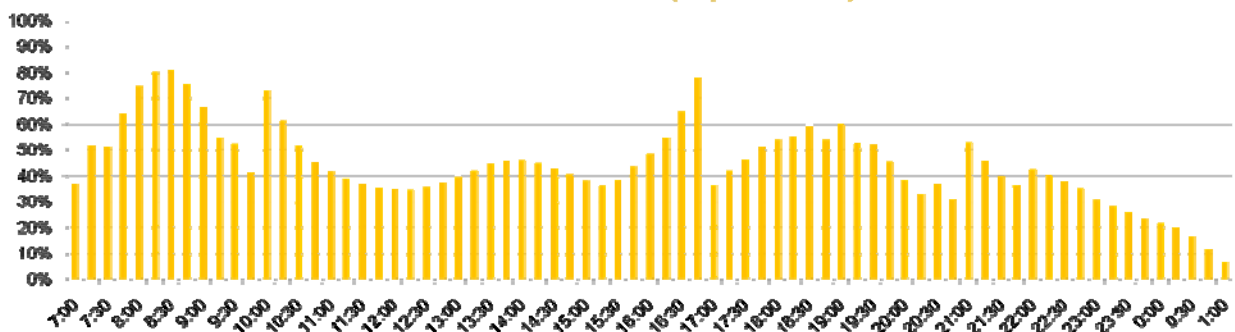
período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
7:00 - 7:30	52,0	10	6	5,20	11700
7:30-9:30	52,0	13	6	4,00	15210
9:30 - 10:00	52,0	11	6	4,73	12870
09:30-17:00 Volta Longa	55,0	5	6	11,00	5531
09:30-17:00 Volta Curta	33,0	3	6	5,50	11062
17:00 - 18:30	52,0	12	6	4,33	14040
18:30 - 19:00	52,0	11	6	4,73	12870
19:00 - 19:30	52,5	9	6	5,83	10430
19:30 - 20:30	52,5	8	6	6,56	9271
20:30 - 21:00	51,0	6	6	8,50	7158
21:00 - 21:30	51,0	6	3	8,50	3579
21:30 - 22:00	49,5	6	3	8,25	3687
22:00 - 22:30	49,5	5	3	9,90	3073
22:30 - 1:00	49,5	5	3	9,90	3073

Volta Longa : Odivelas - Rato
 Volta Curta : Campo Grande - Rato

**Taxa de ocupação linha Amarela
 Dias úteis (4 pass/m2)**



**Taxa de ocupação máxima no troço CG-OD
 Dias Úteis (4 pass/m2)**



Linha Amarela - Fins-de-semana

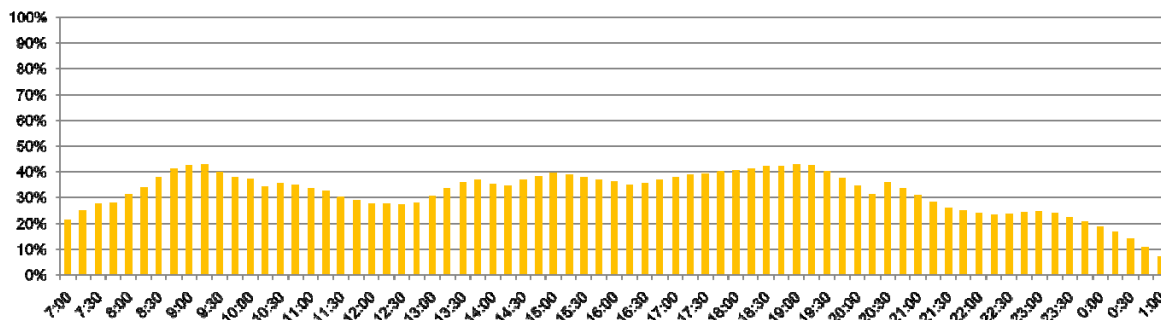
Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-20:00	52,5	7	6	7,50	8120
20:00-22:30	51,0	6	6	8,50	7160
22:30-01:00	52,5	5	6	10,50	5800

Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-21:30	51,0	7	3	7,29	4180
21:30 - 1:00	49,5	6	3	8,25	3690

Taxa de ocupação linha Amarela SDF (4 pass/m²)



Linha Verde - Dias úteis

Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-09:30	46,0	12	4	3,83	10150
09:30-17:00	46,5	10	4	4,65	8370
17:00-20:00	46,0	12	4	3,83	10150
20:00-22:30	46,0	8	4	5,75	6770
22:30-01:00	46,3	5	4	9,25	4210

Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
7:00 - 7:30	47,0	8	3	5,88	5178
7:30 - 9:30	47,0	13	3	3,62	8414
9h30 - 10:00	47,5	11	3	4,32	7045
10:00 - 10:30	47,5	9	3	5,28	5764
10:30 - 12:00	47,5	7	3	6,79	4483
12:00 - 14:30	47,5	8	3	5,94	5123
14:30 - 16:00	47,5	7	3	6,79	4483
16:00 - 16:30	47,5	8	3	5,94	5123
16:30 - 17:00	47,5	11	3	4,32	7045
17:00 - 19:00	46,8	12	3	3,90	7808
19:00 - 19:30	46,7	11	3	4,24	7171
19:30 - 20:30	46,7	10	3	4,67	6520
20:30 - 21:00	46,7	8	3	5,83	5216
21:00 - 21:30	46,7	6	3	7,78	3912
21:30 - 22:00	47,5	6	3	7,92	3843
22:00 - 22:30	47,5	5	3	9,50	3202
22:30 - 1:00	47,5	4	3	11,88	2562

Linha Verde - Fins-de-semana

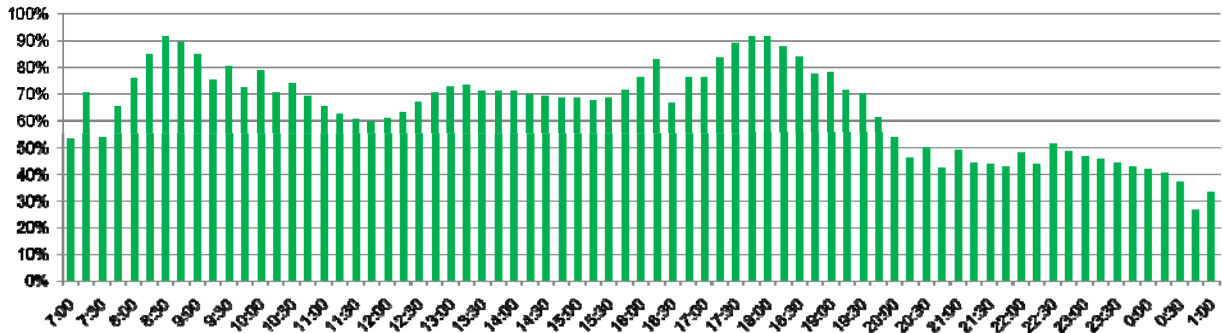
Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-14:30	46,0	8	4	5,75	6770
14:30-20:00	46,4	9	4	5,16	7540
20:00-22:30	46,0	6	4	7,67	5080
22:30-01:00	45,0	5	4	9,00	4320

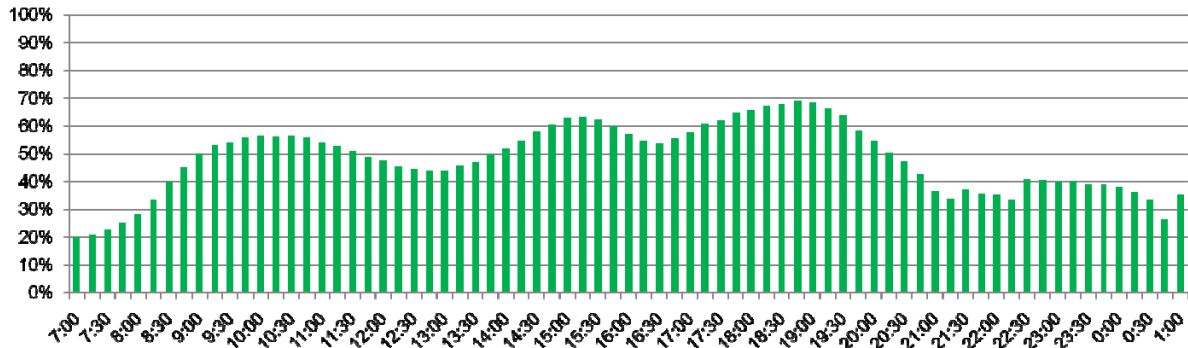
Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
7:00 - 21:30	47,5	6	3	7,92	3843
21:30 - 22:30	47,5	5	3	9,50	3202
22:30 - 1:00	47,5	4	3	11,88	2562

Taxa de ocupação linha Verde Dias Úteis (4 pass/m2)



Taxa de ocupação linha Verde SDF (4 pass/m2)



Linha Vermelha - Dias úteis

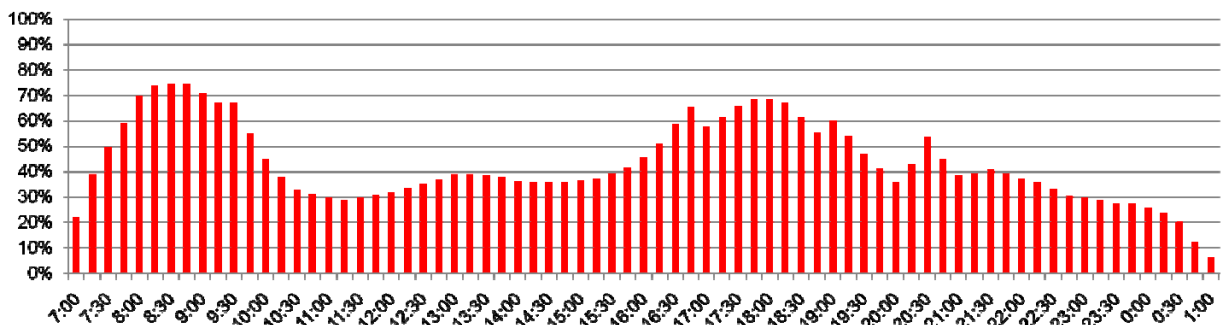
Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-09:30	33,5	6	6	5,58	10900
09:30-12:00	33,3	5	6	6,66	9140
12:00-14:30	33,3	5	6	6,66	9140
14:30-17:00	33,3	5	6	6,66	9140
17:00-20:00	33,5	6	6	5,58	10900
20:00-22:30	35,0	5	6	7,00	8700
22:30-01:00	34,0	4	6	8,50	7160

Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
7:00 - 7:30	33,5	5	6	6,70	9081
7:30 - 9:30	33,5	6	6	5,58	10897
9h30 - 17:00	35,0	5	6	7,00	8691
17:00 - 19:00	33,5	6	6	5,58	10897
19:00 - 20:30	33,5	5	6	6,70	9081
20:30 - 21:30	34,5	5	3	6,90	4409
21:30 - 22:30	35,0	4	3	8,75	3477
22:30 - 1:00	35,0	3	3	11,67	2607

Taxa de ocupação linha Vermelha Duas Úteis (4 pass/m2)



Linha Vermelha - Fins-de-semana

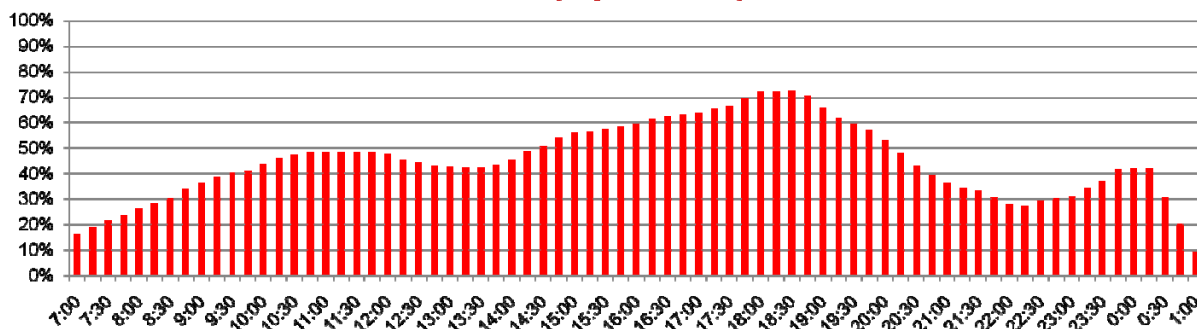
Janeiro 2011

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-14:30	34,0	4	6	8,50	7160
14:30-20:00	35,0	5	6	7,00	8700
20:00-1:00	34,0	4	6	8,50	7160

Proposta 2012

período	tempo volta (min)	nº comboios	carruagens	intervalo (min)	lug.h
07:30-09:30	35,0	4	3	8,75	3480
14:30-17:30	35,0	5	3	7,00	4350
17:30-1:00	35,0	4	3	8,75	3480

Taxa de ocupação linha Vermelha SDF (4 pass/m²)



Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos. O efeito prático mais evidente será um potencial ligeiro incremento do tempo de espera, que se considera pouco relevante face ao tempo total de viagem. Paralelamente, é possível assegurar uma oferta não descaracterizada, bem como manter níveis de serviço compatíveis com a procura instalada e potencial.

PROMOÇÃO DO REGIME DE CONDUÇÃO EM MARCHA ECONÓMICA

Ação proposta: Extensão às linhas Verde e Vermelha do regime de marcha económica já aplicado nas linhas Azul e Amarela (implementação global concluída em 7 de Novembro passado), com redução da velocidade máxima – fora dos períodos de ponta – de 60km/h para 45km/h, bem como durante todo o dia, aos Sábados, Domingos e Feriados.

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos. O efeito prático mais evidente será um ligeiro incremento do tempo de percurso, que se considera pouco relevante face ao tempo total de viagem e, em particular, no que se refere ao percurso médio por passageiro.

EXPLORAÇÃO COM COMBOIOS DE TRÊS CARRUAGENS FORA DOS PERÍODOS MAIS CARREGADOS

Ação proposta: Exploração de forma generalizada nos períodos menos carregados (dias úteis a partir das 21h30, fins de semana e feriados) com comboios de três carruagens.

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos. O efeito prático mais evidente será um incremento dos passageiros por carruagem, o que – dada a procura nos períodos em questão – se situará dentro de padrões de ocupação adequados. Paralelamente, decorrerão desta medida melhores condições de Segurança no interior dos comboios.

EXPLORAÇÃO COM COMBOIOS DE TRÊS CARRUAGENS NA LINHA VERDE

Ação proposta: Exploração da Linha Verde, em todo o período de funcionamento, com comboios de três carruagens, ajustando a oferta à procura, obtendo poupanças de energia e melhorando a gestão da frota (uso adequado de motoras e reboques).

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos. O efeito prático mais evidente será um incremento dos passageiros por carruagem, o que – dada a procura nos períodos em questão – se situará dentro de padrões de ocupação aceitáveis.

ENCERRAMENTO DE ÁTRIOS SECUNDÁRIOS

Ação proposta: Encerramento de átrios secundários, no período nocturno e aos fins-de-semana e feriados, nas estações Alvalade, Roma, Senhor Roubado, Lumiar e Quinta das Conchas, permitindo redução de custos de energia e pessoal vigilante, sem que daí resulte uma alteração relevante na qualidade do serviço oferecido.

Impactes para os passageiros: Consideram-se não significativos os impactes para os passageiros resultantes destes ajustamentos. O efeito prático mais evidente será um incremento do percurso de acesso para os habituais utilizadores dos átrios temporariamente encerrados.

2.4.1.2. EFEITOS PARA O OPERADOR

As medidas preconizadas constituem um importante ajustamento à oferta actual, como é evidenciado nos quadros seguintes para as diversas Linhas da Rede, sem que daí resulte uma degradação da qualidade da oferta comercial e se possa perspectivar uma eficiência acrescida na captação de passageiros e nas produtividades associadas.

Apresentam-se nos quadros abaixo a caracterização da oferta resultante do exercício desenvolvido:

Oferta dias Úteis

	<i>Comparação carr.km</i>			<i>Comparação cbo.h</i>	
	Jan-11	Proposta		Jan-11	Proposta
Azul	30.050	24.479	Azul	187,3	167,7
Amarela	24.630	22.258	Amarela	161,3	154,7
Verde	17.230	11.517	Verde	179,0	155,2
Vermelha	14.500	12.299	Vermelha	95,9	89,1
totais	86.410	70.552	totais	623,5	566,7
	ref ^a	-18,4%		ref ^a	-9,1%

Oferta dias SDF

	<i>Comparação carr.km</i>			<i>Comparação cbo.h</i>	
	Jan-11	Proposta		Jan-11	Proposta
Azul	21.770	9.730	Azul	135,3	135,8
Amarela	18.860	8.830	Amarela	122,1	126,1
Verde	13.630	7.670	Verde	141,1	104,0
Vermelha	11.820	5.125	Vermelha	79,7	80,2
totais	66.080	31.355	totais	478,2	446,1
	ref ^a	-52,5%		ref ^a	-6,7%

Globalmente, para a Rede, este ajustamento incide maioritariamente no corpo do dia e período nocturno de dia útil, bem como em todo o dia de fim-de-semana e feriado, períodos cuja afluência de passageiros permitem uma mais acentuada racionalização da oferta.

dias U	redução relativa a jan2011 em lugares/hora no troço urbano	dias SDF	redução relativa a jan2011 em lugares/hora
ponta da manhã	-3,7%	corpo do dia	-50,7%
corpo do dia	-12,7%	noite	-45,0%
ponta da tarde	-7,0%		
noite	-53,8%		

De acordo com a estimativa do Metropolitano de Lisboa estas medidas de racionalização e de optimização da oferta, permitirão uma redução anual em aproximadamente 1/4 das carruagens.km oferecidas, tendo como base de comparação o programa estabelecido em Janeiro de 2011, com a consequente redução dos custos operacionais em cerca de 4,77 M€, mantendo os padrões de qualidade da oferta compatíveis com as exigências da procura e as características técnicas e funcionais próprias deste meio de transporte. É ainda de relevar que da adopção destas medidas não resultarão significativos impactos negativos para os Passageiros do sistema.

2.4.2 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA CP - COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E



Tendo em conta que a REFER está a levar a cabo obras de quadruplicação do troço Barcarena / Cacém na Linha de Sintra, cuja conclusão permitirá a implementação de um novo horário Sintra/Azambuja, a partir de 11 de Dezembro de 2011, a CP analisou um novo conceito horário, baseado no estudo de mercado das Linhas de Sintra e Azambuja 2011, realizado por consultor externo (ver Anexo IV), tendo as novas famílias de comboios sido definidas de acordo com os dados de procura obtidos.

Assinalando que desta alteração não resultam implicações relevantes com outros operadores, o Grupo de Trabalho propõe:

Ação proposta: Implementação de um novo horário Sintra/Azambuja, tendo por principais objectivos:

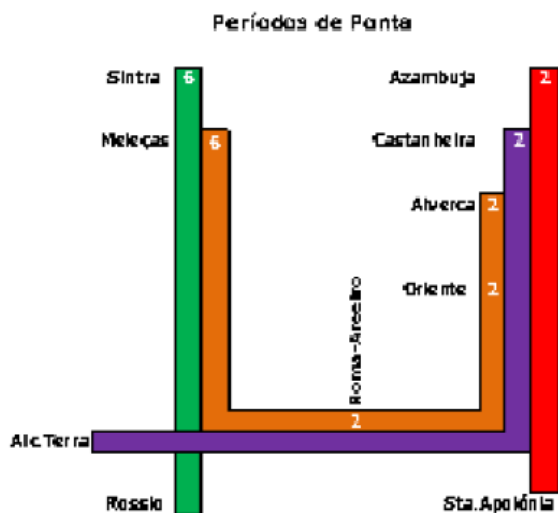
- Optimizar os recursos existentes;
- Fidelizar a procura actual;
- Captar novos passageiros através de melhorias tanto para viagens diárias (casa/trabalho) como em lazer.

O quadro seguinte resume as principais alterações decorrentes do cenário supra referenciado:

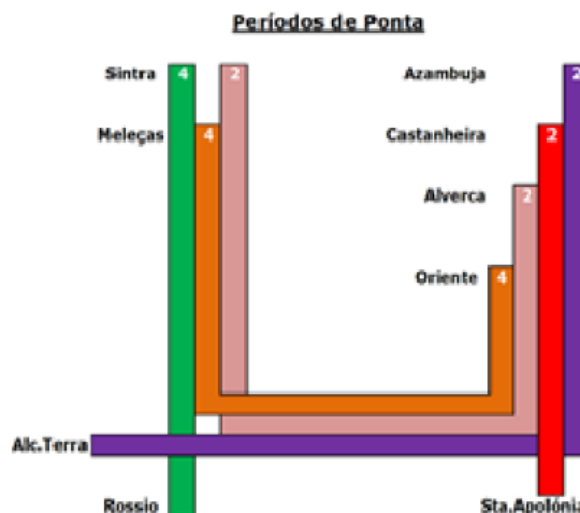
Famílias	Novo		Actual	
	Frequência (minutos)	Nº comboios hora	Frequência (minutos)	Nº comboios hora
6:00 às 20:00				
Sintra - Rossio (*)	15	4	20/10*	3/6*
Meleças - Oriente	15	4	-	-
Meleças – Roma Areeiro	-	-	30	2
Azambuja - Alcantara	30	2	30	2
Castanheira- Sta Apolónia	60/30*	1/2*	60/30*	1/2*
Reforço Período de Ponta				
Sintra - Alverca	30	2	-	-
Meleças - Alverca	-	-	30	2
Meleças - Oriente	-	-	30	2
Monte Abraão – Roma Areeiro	-	-	-	2

(*) Nos períodos de ponta

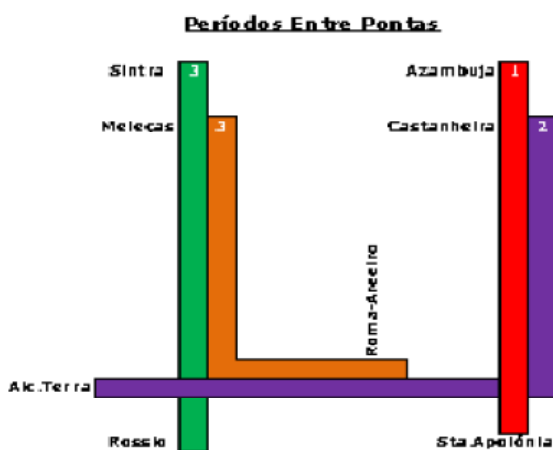
Períodos de Ponta - ACTUAL



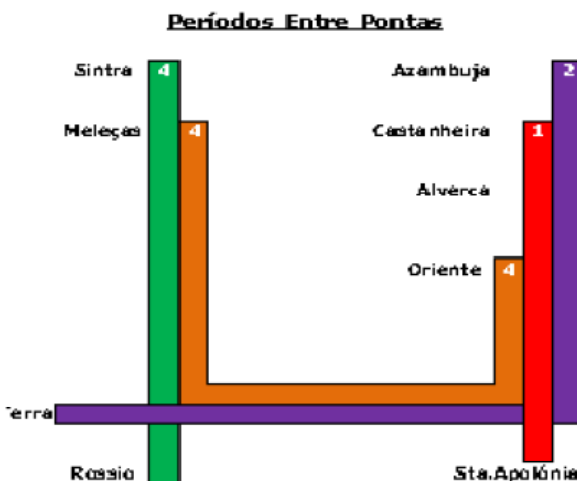
Períodos de Ponta - 2012



Entre Pontas - ACTUAL



Entre Pontas- 2012



Impactes para os passageiros: Consideram-se que são globalmente positivos os efeitos resultantes desta alteração. Com efeito, com a implementação deste novo horário poderá operar-se:

- O reforço da oferta para a estação do Oriente tanto nos períodos de ponta como entre pontas;
- O reforço da oferta para a linha de cintura (Sete-Rios até ao Oriente);
- O aumento da frequência nos períodos entre pontas, numa óptica de potenciar as viagens ocasionais/de lazer e, conseqüentemente, a venda de bilhetes e por último mas não menos importante uma optimização dos recursos afectos;
- Melhor percepção de segurança resultante de utilização de uma só unidade nos comboios em horário com menor procura.

Efeitos para o operador a adopção deste novo horário: permitirá a optimização dos recursos, estimando-se uma poupança de custos de cerca de 350 mil€/ano:



De referir ainda que a não utilização de estacionamento no terminal técnico de Chelas evita a prática de vandalismo, frequente nesse local.

2.5 TRANSPORTE RODOVIÁRIO - REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA CARRIS, S.A.

A génese dos serviços de transportes públicos colectivos urbanos assenta na produção de uma oferta, o mais possível, ajustada às necessidades de deslocação das populações numa determinada área geográfica, sendo no entanto difícil, salvo ruptura crónica de oferta, evitar que, em determinados momentos e troços, não se verifique alguma reserva de capacidade não aproveitada, sem que isso deva ser entendido como desperdício, tal como se regista na maioria das actividades que funcionam numa lógica de procura/oferta.

O planeamento dinâmico da oferta deverá estar assim focalizado na redução do “gap” entre os níveis de utilização e as reservas de capacidade, num equilíbrio difícil e diário, entre a rendibilidade e atractividade dos sistemas.

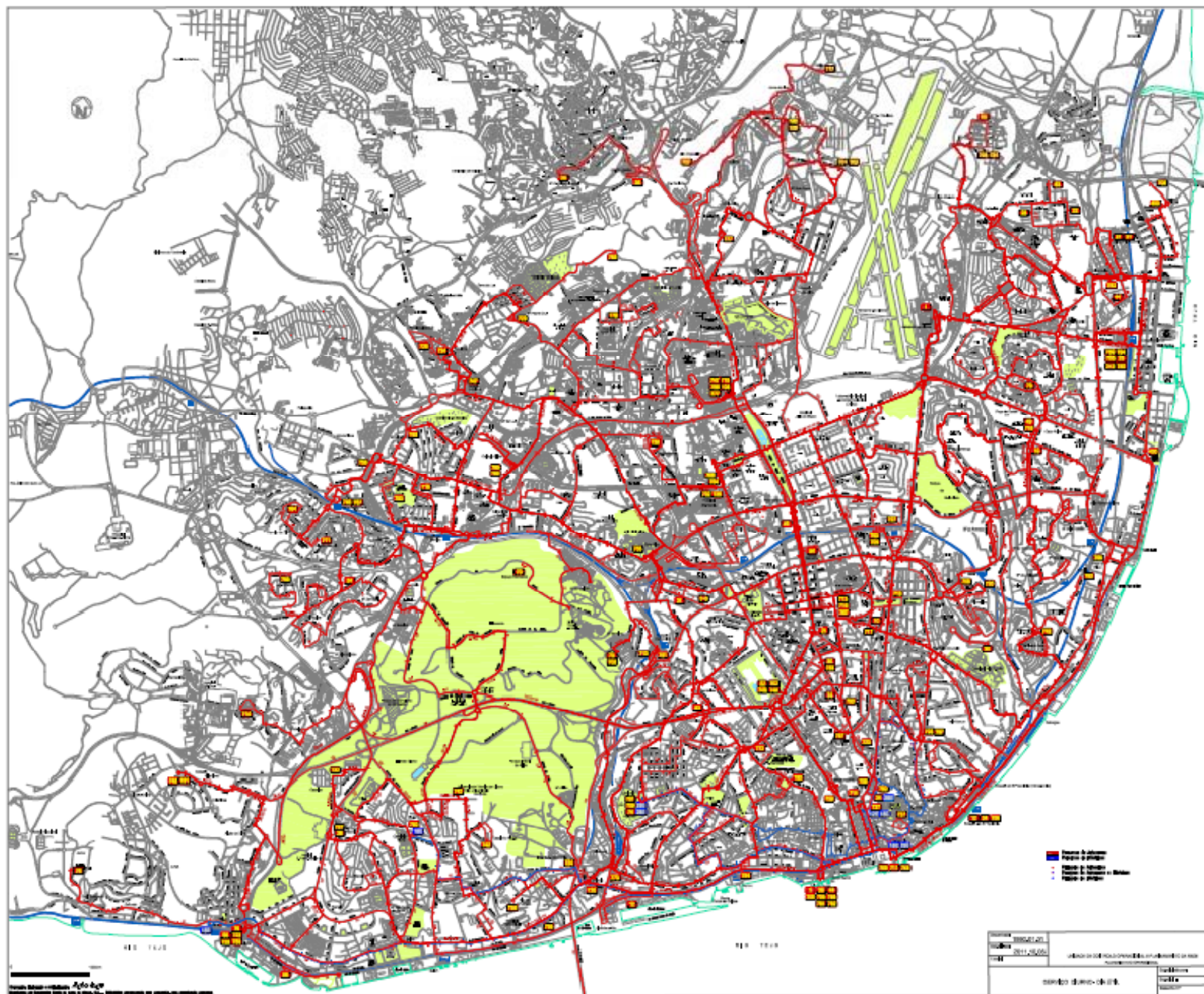
Tendo por base estes princípios a CARRIS realizou um conjunto de análises sobre a sua rede e serviços, de que resultaram as propostas que, a seguir, se apresentam.

Tais propostas incidem em três vectores de intervenção:

- Análise ao interior do perímetro urbano do concelho de Lisboa, numa óptica de eliminação de redundâncias, sobreposições e competição entre as diferentes redes de transportes públicos, particularmente no referente à sobreposição com a rede do Metropolitano de Lisboa, reforçando a complementaridade entre os serviços dos dois operadores; destaca-se aqui a internalização das alterações que resultarão da próxima extensão, até ao Aeroporto, da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa;
- Medidas de adequação dos níveis de serviço e oferta, pela supressão de serviços que podem ser realizados através da rede do metropolitano ou através de outras alternativas dentro da própria rede da CARRIS e ajustamento de níveis de serviço em que a procura se revela demasiado baixa face aos níveis de oferta em vigor;
- Tendo presentes a disponibilidade e garantias de capacidade apresentadas por outros operadores rodoviários, foram identificados todos os serviços da CARRIS que integram uma componente suburbana e, numa óptica de eliminação de redundâncias, sobreposições e competição entre as diferentes redes de transportes públicos, são apresentadas propostas de alterações que vão ao encontro daqueles objectivos.

Os ajustamentos da oferta decorrente das diversas implicações destes três pontos apresentam-se nos parágrafos seguintes.

REDE ACTUAL DA CARRIS



2.5.1 AJUSTAMENTO DA OFERTA NO PERÍMETRO URBANO DO CONCELHO DE LISBOA

Contextualização

A racionalização da rede da Carris face às sucessivas expansões da rede do Metropolitano de Lisboa e de outras alterações estruturais da rede de transportes públicos da área metropolitana, tem sido uma preocupação constante no planeamento da rede e serviços, pelo que desde 2006, foram implementadas 3 fases de renovação da rede da Carris - “Rede 7”.

A partir de 2006 a CARRIS iniciou o projecto de Renovação da Rede que adoptou a designação “Rede 7”, orientando-se segundo um conjunto de objectivos de que se destacam:

- A melhor articulação e menor sobreposição com a rede de Metropolitano;
- A manutenção das necessárias alternativas de transporte à superfície;
- O reforço das ligações transversais e circulares na cidade;
- A manutenção ou melhoria dos níveis de acessibilidade à rede;
- A reafecção de meios libertos a áreas da cidade ou ligações não servidas pela rede de Metropolitano, melhorando a respectiva oferta.

A 1ª fase do projecto de renovação da rede da Carris - “Rede 7” iniciou-se em 9 Setembro de 2006 e incluiu a adaptação da rede e serviços da Carris às alterações estruturais do sistema de transportes previsto para Lisboa, nomeadamente a reabertura do Túnel do Rossio, normalização do serviço fluvial no Cais do Sodré e no Terreiro do Paço, tendo envolvido ajustes em 41 carreiras.

A 2ª fase do projecto de renovação da rede da Carris – “Rede 7”, iniciou-se em 5 de Janeiro de 2008 abrangendo ajustamentos em 16 carreiras da Carris induzidos pela entrada em funcionamento do prolongamento da Linha Azul do Metropolitano e conseqüente inauguração das estações do Terreiro do Paço e de Santa Apolónia.

A 3ª fase da “Rede 7”, iniciou-se em 26 de Junho de 2010 e envolveu ajustes em 26 carreiras, procurando adequar a rede e serviços da Carris às alterações dos padrões de deslocação induzidos pela expansão da linha Vermelha do serviço do Metropolitano a S. Sebastião.

Estas medidas de optimização, gradualmente introduzidas procuraram, dar coerência e reforçar a eficácia da rede da Carris, face à evolução da rede do Metropolitano de Lisboa e de uma forma mais abrangente do sistema multimodal de transportes na Área Metropolitana de Lisboa, reforçando a complementaridade modal e promovendo a economia dos recursos alocados, salvaguardando as necessidades de deslocação dos passageiros.

Nos quadros que integram o Anexo V, sintetizam-se o conjunto das principais medidas que têm sido implementadas, desde 2004, nas carreiras da Carris e que mais contribuíram para a redução da sobreposição com a rede do Metropolitano de Lisboa, reforçando a complementaridade entre os serviços dos dois operadores.

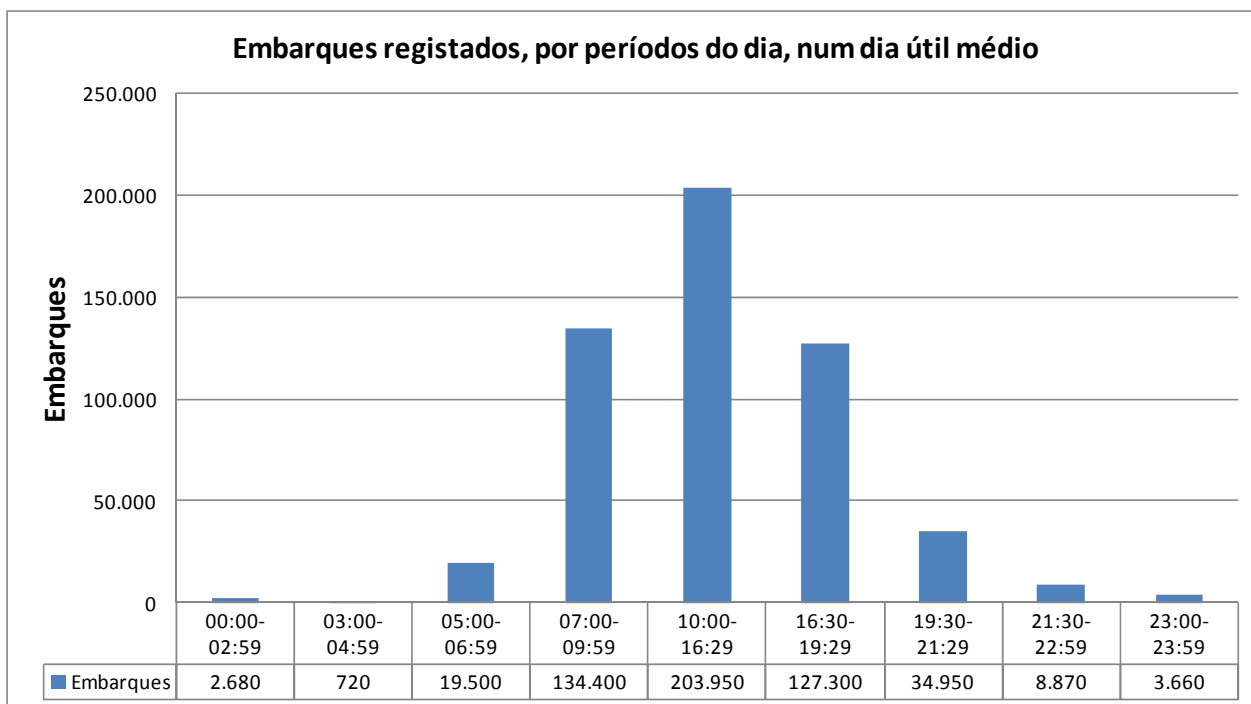
Como se pode constatar pelos valores da oferta do Serviço Público expressos em “VK” apresentados no quadro seguinte, registou-se uma tendência reactiva da oferta entre 2004 e 2011 de cerca de 8,8%.

Esta diminuição da oferta será mais acentuada entre 2010 e 2011 em que regredirá cerca de 7,1%, reflectindo os ajustamentos introduzidos pelas recentes expansões da rede do metropolitano de Lisboa e pela necessidade de maior contenção dos custos de operação.

	2004	2005	2006	Real 2007	2008	2009	2010	Estimativa 2011(*)
Veic*km SP (10⁶)	42,15	40,06	39,69	40,61	41,01	41,58	41,38	38,42
Variacão		-5,0%	-0,9%	2,3%	1,0%	1,4%	-0,5%	-7,1%

(*) Estimativa baseada na Oferta Real a Setembro + Previsão de Outubro a Dezembro

No quadro seguinte apresentam-se os embarques registados, por períodos do dia, num dia útil médio, em toda a rede carris.



De referir que em Março de 2011, foi implementado um conjunto adicional de ajustamentos da oferta, que reflectiu já a tendência de redução de Oferta no âmbito da necessária contenção de custos.

Esta tendência foi reforçada com a adopção em Agosto de 2011 de um conjunto de medidas de redução temporária de oferta nalgumas carreiras nos fins-de-semana e em dia útil incidindo em serviços de menor procura.

Dando continuidade a estas medidas, foi efectuado, em Setembro de 2011, um novo redimensionamento do serviço, através da supressão de carreiras de menor procura e de maior exposição à rede do Metropolitano de Lisboa.

As medidas tomadas durante o ano de 2011 traduzem-se numa redução de 7,1% da oferta, valor que anualizado significaria a redução de 8,8%.

Anota-se que, apesar das sucessivas medidas de redução da sobreposição da rede da Carris à rede do Metropolitano, se regista, ainda assim, alguma redundância, mais evidente no eixo Baixa – Lumiar, reflectindo na maioria dos casos, não deficiências de concepção da rede, mas limitações impostas pela estrutura / gestão da rede viária existentes em determinadas áreas da cidade.

Neste contexto, destaca-se o facto de o metropolitano apresentar características especiais de acesso, não compatíveis com algumas limitações de mobilidade e de acessibilidade que abrangem um segmento muito elevado da população (> 25%) à qual deverá continuar a ser garantida uma alternativa de superfície.

Pode-se todavia afirmar que, fruto de sucessivas adaptações da rede da Carris, se verificam, actualmente, elevados níveis de conectividade com a rede do Metropolitano de Lisboa.

Dando sequência a esta actuação, está prevista a implementação da 4ª fase do projecto de renovação da rede da Carris - “Rede 7”, no segundo semestre de 2012, adequando-a à expansão da Linha Vermelha do Metropolitano de Lisboa ao Aeroporto – representando no mapa seguinte - focalizando-se na reestruturação de carreiras e serviços da Carris em que se verificam maiores índices de influência / sobreposição com a rede de Metro, no sentido da sua optimização / redução, especialmente nas zonas de Olivais, Moscavide e Portela.



Finalmente, identificou-se um conjunto de medidas tendo por objectivo adequar a oferta e os níveis de serviço às situações em que a procura se revela demasiado baixa face às capacidades oferecidas.

Acções propostas

As alterações propostas nas várias carreiras que em seguida se indicam, revestem uma de três naturezas, podendo nalguns casos apresentar-se combinadas:

- Supressão da carreira
- Encurtamento do percurso da carreira
- Alteração da frequência

O mapa e o quadro seguinte apresentam a listagem das carreiras objecto de ajustamento, caracterizando de forma sucinta – qualitativa e quantitativamente – a natureza da alteração, bem como a respectiva fundamentação.

ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição	Observações
N.º	Designação			
10	ISEL - Pç. Chile	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	<p>A suprimir a sobreposição nos eixos Pçª Chile - Areeiro (Linha Verde) e a ligação às Estações Olaias e Chelas (Linha Vermelha)</p> <p>Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro</p>
12	Est. Stª Apolónia- Alcântara Mar	Encurtamento a Sapadores	<ul style="list-style-type: none"> • -74 % • -325 725 km/ano • 5 580 Pass/dia 	<p>Deixa de efectuar Sapadores - Alcântara Mar</p> <p>Procura reduzida. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris</p>
30	Picheleira - Picoas	Alteração de percurso via Penha de França	<ul style="list-style-type: none"> • 0 % • 0.km/ano 	<p>Permite suprir a carreira 797</p> <p>Sem implicações</p>
44	Cais Sodré - Moscavide (Qta. Laranj.)	Encurtamento a M. Pombal	<ul style="list-style-type: none"> • -19 % • -118 111 km/ano • 4 330 Pass/dia 	<p>Deixa de efectuar Marquês Pombal - C. Sodré</p> <p>A suprimir a sobreposição com a Linha Verde entre C. Sodré - Rossio e Linha Azul entre Terreiro do Paço - M. Pombal.</p> <p>Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro</p>
49	ISEL - Est. Entrecampos	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • -100 % • -150 120 km/ano • - 2 389 Pass/dia 	<p>A suprimir a ligação Chelas - Bela Vista (Linha Vermelha) e a sobreposição Entrecampos - Campo Pequeno (Linha Amarela)</p> <p>Procura reduzida</p>
70	Serafina - Espaço Monsanto	Encurtamento a Sete Rios	<ul style="list-style-type: none"> • -68 % • -64 087 km/ano • 379 Pass/dia 	<p>Deixa de efectuar Sete Rios- Espaço Monsanto</p> <p>Procura reduzida no troço encurtado</p>
74	Campo Ourique - Gomes Freire	Redução frequência em DU	<ul style="list-style-type: none"> • -2 % • -9 107 km/ano 	<p>Reduz oferta no troço Rato - Marquês de Pombal (Linha Amarela)</p> <p>Excesso de oferta</p>

ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição <ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	Observações
N.º	Designação			
79	Olivais (Circulação)	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • -100 % • -102 635 km/ano • 2 293 Pass/dia 	A suprimir a ligação à Estação Olivais (Linha Vermelha) Procura reduzida. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris
108	C. Grande Metro - Galinheiras	Supressão em Fim-de-semana (FS)	<ul style="list-style-type: none"> • -30 % • -127 153 km/ano • 13 537 Pass/fim de semana 	A suprimir a sobreposição com a Linha Amarela entre Lumiar - Campo Grande Procura reduzida. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro
701	Charneca - Campo Ourique	Encurtamento a Campo Grande + Supressão do Serviço Nocturno (SN)	<ul style="list-style-type: none"> • -34% • -232 850 km/ano • 4 040 Pass/dia 	Deixa de efectuar: Campo Grande - Charneca (diurno) + Sete Rios - Campo Grande (nocturno) A suprimir a sobreposição com a Linha Amarela entre Ameixoeira - Campo Grande Procura reduzida. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro
703	Charneca - Bº. Sta. Cruz	Encurtamento a Calhariz (Fonte Nova) em FS	<ul style="list-style-type: none"> • -4 % • -25 541 km/ano 	Deixa de efectuar Bº Sta. Cruz - Calhariz Procura reduzida. Sobreposta com outras carreiras da Carris
706	Cais Sodré - Est. Sta. Apolónia	Encurtamento a Pç. Chile em FS + Redução de frequência em Dia útil (DU)	<ul style="list-style-type: none"> • -18 % • -81 309 km/ano 	Deixa de efectuar Pç. Chile - C. Sodré (FS) Frac procura e excesso de oferta. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro
709	Terreiro do Paço - Campo Ourique	Encurtamento a M. Pombal em DU + Supressão em FS	<ul style="list-style-type: none"> • -62 % • -192 764 km/ano • 4 553 Pass/dia 	Deixa de efectuar Terreiro Paço - M. Pombal (DU) A suprimir a sobreposição com a Linha Azul entre Sul e Sueste - M. Pombal. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro
716	Arco Cego - Benfica	Funcionamento apenas em horas de ponta de DU	<ul style="list-style-type: none"> • -33 % • -100 337 km/ano • 5 462 Pass/dia 	A suprimir a sobreposição com a Linha Azul entre a Praça Espanha - Sete Rios, no corpo do dia. Procura reduzida no CD. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro

ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição	Observações
N.º	Designação			
718	ISEL - Alameda	Encurtamento a Poço Bispo + Prolongamento a Arco do Cego	<ul style="list-style-type: none"> • -10 % • -41 719 km/ano • 1 837 Pass/dia 	Deixa de efectuar P. Bispo - ISEL; passa a efectuar Alameda - A. Cego Procura reduzida. Sobreposta no troço encurtado com outra carreira da Carris
724	Alcântara - Pontinha (R. Sto. André)	Supressão do SN	<ul style="list-style-type: none"> • -12 % • -62 129 km/ano • 158 Pass/dia 	Procura reduzida.
729	Bº Padre Cruz - Algés	Supressão do SN	<ul style="list-style-type: none"> • -1 % • -13 040 km/ano • 149 Pass/dia 	Deixa de efectuar Belém - Alto Ajuda (SN) Procura reduzida.
732	Hosp. Sta. Maria - Caselas	Encurtamento a Restauradores	<ul style="list-style-type: none"> • - 31% • -178 239 km/ano • 3 385 Pass/dia 	Deixa de efectuar Restauradores - Hosp. Sta. Maria A suprimir a sobreposição com a Linha Azul entre Restauradores - Marquês Pombal e Linha Amarela entre M. Pombal - Entrecampos. Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro
735	C. Sodré - Hosp. Sta. Maria	Redução de frequência aos Domingos + Feriados	<ul style="list-style-type: none"> • - 2% • -10 316 km/ano 	Reduz oferta na sobreposição com a Linha Verde entre Pç. Chile - Campo Grande Procura reduzida.
742	Bº Madre Deus - Ajuda	Redução de frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 2% • -23 516 km/ano 	Reduz oferta na sobreposição com a Linha Vermelha entre Alameda - S. Sebastião Excesso de oferta
747	C. Grande Metro - Pontinha Metro	Redução da frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 6% • -26 862 km/ano 	Reduz oferta na sobreposição com a Linha Verde entre Campo Grande e Telheiras Excesso de oferta

ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição	Observações
N.º	Designação			
755	Poço Bispo - Sete Rios	Supressão do SN + Redução de frequência no CD	<ul style="list-style-type: none"> • - 4% • -32 456 km/ano • 442 Pass/dia 	Procura reduzida.
756	Olaias - Junqueira	Supressão em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 19% • -82 982 km/ano • 5 609 Pass/Fim de semana 	Procura reduzida.
758	C. Sodré - Portas Benfica	Redução da frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 3% • -24 339 km/ano 	Excesso de oferta.
759	Restauradores - Est. Oriente	Redução da frequência em FS + Redução de frequência no SN	<ul style="list-style-type: none"> • - 1% • -8 969 km/ano 	Excesso de oferta.
760	Martim Moniz - Cemit. Ajuda	Prolongamento a Gomes Freire	<ul style="list-style-type: none"> • +3% • +20 660 km/ano 	Permite suprimir a 790
765	Col. Militar Metro - Cemit. Benfica	Redução frequência no CD	<ul style="list-style-type: none"> • - 21% • -13 934 km/ano 	Excesso de oferta.
777	C. Grande Metro - Ameixoeira Metro	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -139 847 km/ano • 3 082 Pass/dia 	Procura reduzida Pequena alteração de percurso da 703 na "Alta de Lisboa" Ligações asseguradas por outras carreiras da Carris e rede de Metro

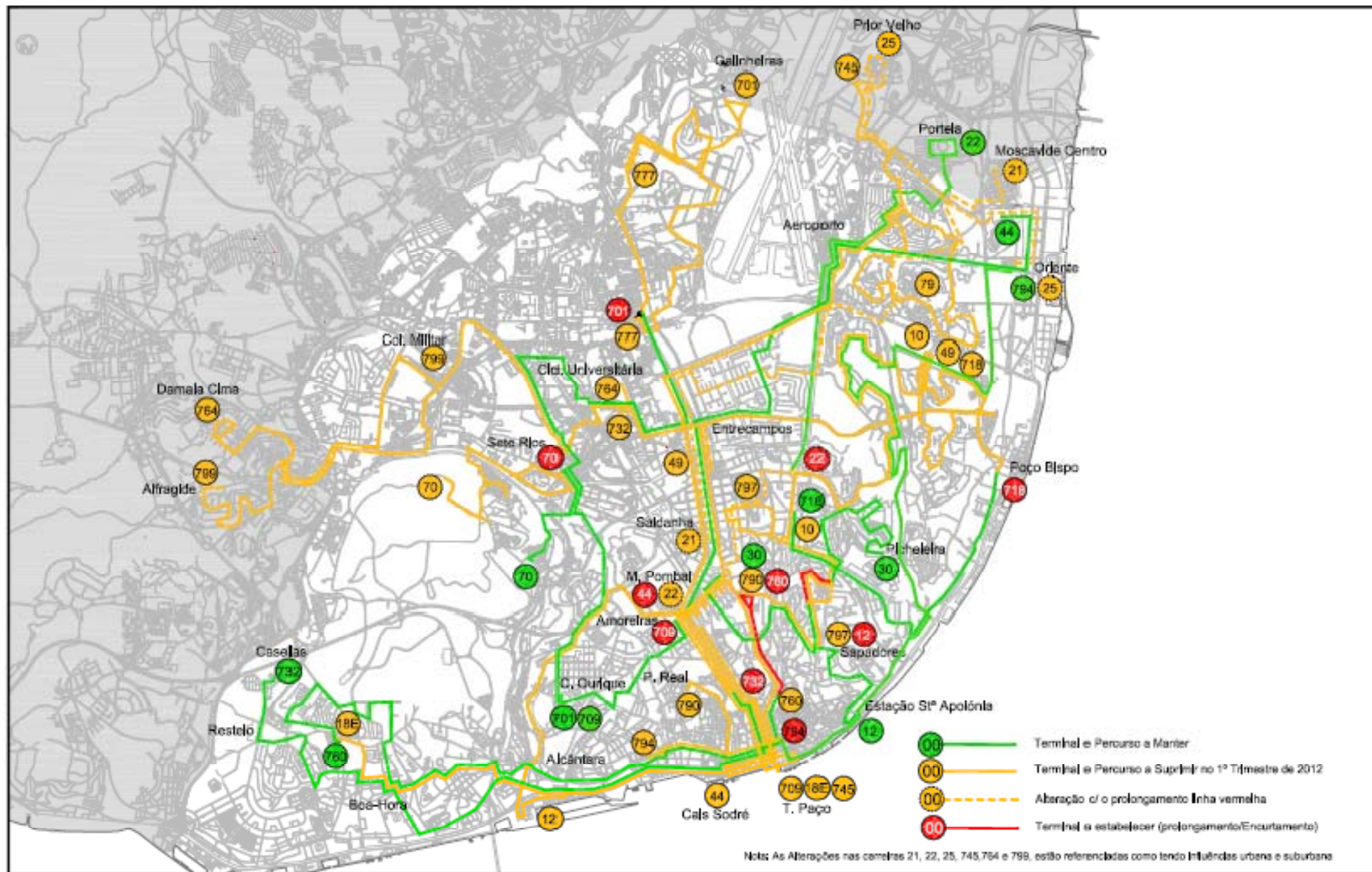
ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição	Observações
N.º	Designação			
790	Gomes Freire - Príncipe Real	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -324 955 km/ano • 8 559 Pass/dia 	Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro. Troço exclusivo a efectuar pelo prolongamento da carreira 760 entre o M. Moniz e Gomes Freire.
793	Marvila - Est. Roma-Areeiro	Supressão do SN	<ul style="list-style-type: none"> • - 13% • -68 690 km/ano • 177 Pass/dia 	Procura reduzida
794	Est. Oriente - Santos	Encurtamento ao Terreiro do Paço. Faz Terreiro do Paço – Est. Oriente	<ul style="list-style-type: none"> • -8,8% • -71 867 km/ano • 2 678 Pass/dia 	Sobreposição com outras linhas da Carris, excesso de oferta
797	Sapadores - Arco Cego	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -122 854 km/ano • 3 659 Pass/dia 	Procura reduzida Alteração da carreira 30 via Penha de França Suprime ligação às Estações de Arroios e Saldanha
18E	R. Alfândega - Cemit. Ajuda	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -162 543 km/ano • 4 531 Pass/dia 	Sobreposta com outras carreiras da Carris
28E	Martim Moniz - Prazeres	Redução de frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 4% • -28 016 km/ano 	Reduz oferta na sobreposição com a Linha Verde entre Anjos - Martim Moniz Excesso de oferta
203	ISEL – Boa Hora	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100 % • - 102 575 km/ano • 684 Pass/dia 	Procura reduzida. Prolongamento do período de funcionamento da 742.

ADEQUAÇÃO DA OFERTA DA REDE URBANA CARRIS

Carreira (no limite concelhio)		Medida	Descrição	Observações
N.º	Designação			
205	C. Sodré – Bº Padre Cruz	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	<p>Procura reduzida.</p> <p>Prolongamento do período de funcionamento da 746.</p> <p>Alteração de percurso via Estr. Benfica e terminal da 202 para Bº Padre Cruz.</p>
208	C. Sodré – Est. Oriente	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100 % • - 82 393 km/ano • 1 445 Pass/dia 	<p>Procura reduzida.</p> <p>Prolongamento do período de funcionamento da 759.</p> <p>Alteração de percurso da 210 em Olivais / Aeroporto</p>

Em representação geográfica, apresentação simplificada das alterações a implementar.



Alternativas para os passageiros: Como explicitado supra e detalhado no quadro, os passageiros afectados por cada uma das alterações encontrarão alternativas dentro do sistema urbano de transportes públicos, seja noutras carreiras da própria CARRIS, seja em linhas do Metropolitanos de Lisboa.

Impactes para os passageiros: Através da colaboração de consultor externo, proporcionada pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, procurou-se analisar, para o conjunto de viagens hoje efectuadas com recurso ao modo rodoviário, os impactes resultantes destas alterações, que consta do Anexo III.

Apesar das alternativas existentes, as alterações implicarão maior número de transbordos e agravamento do tempo de viagem.

A transferência de passageiros para carreiras alternativas da Carris deverá ser monitorizada de forma a tomar as medidas adequadas face a eventual sobrelotação. É de acentuar que a ausência da criação de um título de cidade, não facilitará a desejável transferência de passageiros para o metropolitano de Lisboa, existindo o risco de perda de passageiros para o sistema, designadamente no caso da Carris, em que a 3ª Idade tem uma expressão muito significativa.

No referente ao impacte tarifário, e considerando o actualmente existente (i.e. alternativas monomodais) os efeitos serão distintos consoante as alternativas que venham a ser eleitas como preferidas em cada situação. Assim, e tomando como referência os passageiros regulares:

- Passageiros CARRIS que passem a utilizar exclusivamente o metropolitano (por transferência de modo ou passando a beneficiar da área de influência da extensão da Linha Vermelha) – redução de 13% (utilizando título ML);
- Passageiros que continuem a utilizar exclusivamente CARRIS ou sejam já passageiros de título multimodal – nenhum impacte;
- Passageiros CARRIS que passem a necessitar de título multimodal – acréscimo de 23%.

2.5.2 AJUSTAMENTO DA OFERTA SUBURBANA

Contextualização

Actualmente, a oferta de transporte público rodoviário nas zonas suburbanas de Lisboa é assegurada por Operadores privados e, em algumas zonas, pela CARRIS, em sobreposição e redundância com o serviço daqueles.

Estas sobreposições resultam de extensões de linhas que a Carris efectuou para fora dos limites geográficos da cidade de Lisboa servindo o mercado suburbano, muito embora, o mercado de mobilidade atribuído à CARRIS, em exclusividade, seja o Município de Lisboa.

A satisfação das necessidades de deslocação pendular para os residentes na área suburbana, motivadas pela atractividade da cidade de Lisboa, é assegurada pela rede de transportes das empresas rodoviárias privadas de passageiros, articulando estes serviços com as redes dos operadores públicos em interfaces nos limites da cidade de Lisboa.

Efectivamente, a oferta dos Operadores privados pressupõe alguns milhares de penetrações diárias na cidade de Lisboa, distribuída por 12 interfaces em diferentes zonas da cidade, embora sem possibilidade de transportar passageiros existentes no percurso dentro da cidade de Lisboa (regime de porta fechada)

Por seu turno, a oferta suburbana da CARRIS nos concelhos limítrofes a Lisboa, representando embora cerca de 1/3 das anteriores, configura a prestação de um serviço pleno, isto é, com possibilidade de captação de passageiros nas áreas suburbanas (regime de porta aberta). Efectivamente, os desafios da mobilidade em transporte colectivo pressupõem uma articulação coerente e integrada entre a oferta de transporte urbano e suburbano.

Todavia, esta articulação deve estabelecer-se de forma harmoniosa e evitar a sobreposição excessiva das áreas de exploração dos diferentes operadores.

Os serviços ditos “suburbanos” oferecidos pela Carris decalcam alguns segmentos do cordão periurbano / zona de transição / costura de fronteira administrativa da cidade de Lisboa com os concelhos adjacentes, tendo permitido, ao longo de décadas, colmatar algumas incoerências no suporte às deslocações preferenciais para o interior da cidade.

Proporcionar uma adequada articulação funcional do sistema de transportes públicos na Área Metropolitana de Lisboa deverá ser o principal objectivo dos diversos responsáveis pela mobilidade da região, incluindo os vários operadores de transporte.

Por outro lado, a alteração do paradigma e dos pressupostos que estiveram na base da actual estrutura da rede e serviços da Carris face aos restantes operadores de transportes públicos colectivos, obriga a reequacionar a actual configuração e níveis de oferta.

O actual nível de serviço prestado pela CARRIS tem-se caracterizado por uma grande diversidade de destinos de viagem no interior da cidade de Lisboa, assente numa coerência de funcionamento em rede, períodos de funcionamento alargados, boa frequência de passagem, reduzido espaçamento entre paragens, boa acessibilidade aos veículos, informação em tempo real (350 painéis) e informação em todas as paragens, em estreita articulação com os modos Metro, ferrovia e outros operadores.

Havendo a garantia, por parte de outros operadores rodoviários, em manter, no essencial, o actual nível de serviço prestado, nada impede que a CARRIS suprima parte destes serviços suburbanos.

Penetrações dos operadores suburbanos de transporte público rodoviário na cidade de Lisboa

Constata-se que, actualmente existe uma reciprocidade na permeabilidade de circulações, na zona de fronteira das áreas predominantes de concessão, que asseguram aos passageiros em trânsito, a possibilidade de articulação entre operadores e modos, nas interfaces de Lisboa.

Estas interpenetrações materializam-se nos terminais rodoviários situados quer nas zonas próximas da fronteira da cidade com os concelhos limítrofes, quer em zonas que implicam penetrações mais significativas.

Neste contexto, é de destacar a dimensão das incursões dos operadores de transporte público colectivo rodoviário suburbano na cidade de Lisboa, que actualmente corresponde a cerca de 7.000 circulações diárias realizadas por 9 operadores suburbanos que operam 135 linhas, disseminadas por 12 interfaces em Lisboa ou em zonas fronteiras de acesso à cidade.

1. Algés	4. Pç. Espanha	7. Areeiro	10. Colégio Militar
2. Belém	5. C. Universitária	8. Chelas	11. Pontinha
3. Marquês Pombal	6. Campo Grande	9. Estação do Oriente	12. Sr. Roubado

A actual rede do ML e as várias linhas de comboio asseguram a ligação directa entre os principais pontos de entrada da cidade e as suas diferentes áreas/sectores, permitindo o rebatimento da oferta de transportes suburbanos nas estações exteriores ou junto aos limites do município.

A interface do Campo Grande é, neste contexto, o terminal mais importante, acolhendo 53 linhas de 7 operadores e sendo responsável por 2.432 (35%) penetrações diárias na cidade de Lisboa, seguido do Colégio Militar e da Estação do Oriente que, embora com menor expressão, representa, ainda assim, importantes pontos de rebatimento da oferta dos operadores suburbanos rodoviários, ao totalizarem 972 (14%) e 857 (12%) penetrações diárias, respectivamente.

No tocante à importância dos rebatimentos dos operadores suburbanos rodoviários, é de destacar a Rodoviária de Lisboa, oferecendo 50 linhas em 7 terminais e sendo responsável por 3.150 (45%) penetrações diárias na cidade de Lisboa, o que representa aproximadamente o dobro da oferta do operador que se lhe segue (Vimeca, com 1.703 penetrações diárias) e o quádruplo do seguinte (Transportes Sul do Tejo, com 813 penetrações diárias).

Nos quadros seguintes destacam-se as carreiras dos operadores suburbanos rodoviários que apresentam mais de 150 penetrações diárias e caracterizam-se, genericamente, as restantes circulações por intervalos e peso relativo de cada operador.

Linha	Operador	Origem	Destino	Nº Circulações
-	Barraqueiro Santo António	Campo Grande	Cidade Nova	200
201	Rodoviária de Lisboa	Campo Grande	Caneças	157
210	Rodoviária de Lisboa	Colégio Militar	Caneças	152

Classe Nº Circulações	Nº Linhas	Σ Nº Circulações	%
$150 < x \leq 200$	3	509	7,26
$100 < x \leq 150$	9	1.006	14,34
$50 < x \leq 100$	53	3.900	55,61
$0 < x \leq 50$	70	1.598	23,70
Total	135	7.013	100

Classe Nº Circulações	Operador	%
$150 < x \leq 200$	Rodoviária de Lisboa	66,67
	Barraqueiro Santo António	33,33
$100 < x \leq 150$	Rodoviária de Lisboa	44,44
	Vimeca	33,33
	Barraqueiro Oeste	11,11
	Barraqueiro Santo António	11,11
$50 < x \leq 100$	Rodoviária de Lisboa	45,28
	Vimeca	32,08
	Mafrense	11,32
	Transportes Sul do Tejo	9,43
	Isidoro Duarte	1,89
$0 < x \leq 50$	Transportes Sul do Tejo	27,78
	Rodoviária de Lisboa	27,78
	Boa Viagem	13,89
	Barraqueiro Oeste	9,72
	Vimeca	8,33
	Rodoviária do Tejo	5,56
	Barraqueiro Santo António	2,78
	Mafrense	1,39

Nota:

- O operador Henrique Leonardo Mota tem também uma ligação com mais de 100 circulações (Guerreiros);
- O operador Isidoro Duarte tem também uma ligação com 7 circulações (Montachique).

Serviço suburbano da CARRIS

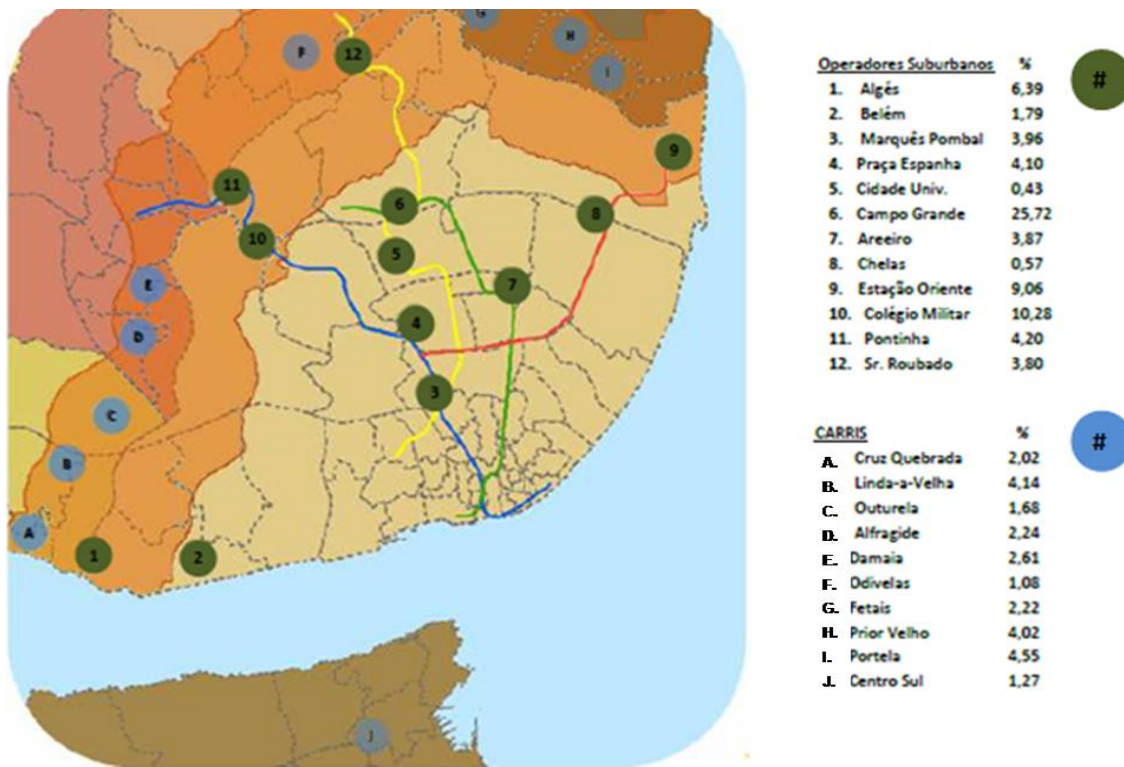
A CARRIS disponibiliza, em 26 carreiras, pequenos percursos nos concelhos limítrofes (4 destas linhas pertencem à “Rede Madrugada”), gerando cerca de 2.500 penetrações diárias em território suburbano, representando estas cerca de 5% quer da oferta (medida em “veic. x km” e “veic. x hora”), quer das receitas líquidas apuradas.

No 1.º semestre de 2011, a oferta correspondente aos troços suburbanos destas carreiras foi de cerca de 962 milhares de “veic.xkm”, a que correspondeu uma procura aproximada de 5,26 milhões de passageiros.

No quadro seguinte, apresentam-se os principais indicadores das carreiras da CARRIS com percurso suburbano, relativos ao 1.º semestre de 2011.

Concelho	Carreira	Distância total	Distância em suburbano	% da distância em Suburbano	1º Semestre 2011				
					Total da carreira		Estimativa no Suburbano ⁽¹⁾		
					Veic*km SP	Passageiros TTP	Veic*km SP	Passageiros TTP	Receita Líquida
Almada	753	21,116	15,990	76%	157.143,16	646.355	118.995	489.444	244.245 €
Amadora	54	24,968	8,420	34%	198.603,80	923.044	66.976	311.280	116.492 €
	711	29,739	8,530	29%	336.075,65	1.480.391	96.397	424.623	182.233 €
	746	16,512	1,678	10%	276.205,69	2.075.351	28.068	210.900	64.900 €
	764	21,454	5,720	27%	193.571,14	1.190.807	51.610	317.494	94.352 €
	767	28,680	1,668	6%	452.547,46	3.525.793	26.319	205.054	63.681 €
	799	14,100	6,800	48%	93.250,20	606.415	44.972	292.457	91.554 €
Loures	21	21,172	1,801	9%	222.134,59	1.099.344	18.896	93.517	32.027 €
	22	21,479	2,900	14%	209.740,64	925.019	28.318	124.891	49.537 €
	25	11,286	3,180	28%	79.073,33	407.407	22.279	114.788	38.295 €
	28	42,526	3,110	7%	617.457,79	3.596.646	45.156	263.029	128.996 €
	31	24,216	1,802	7%	275.722,68	1.298.233	20.518	96.608	30.811 €
	83	22,442	1,980	9%	209.887,43	1.405.375	18.518	123.995	50.953 €
	207	29,978	3,020	10%	48.832,05	83.450	4.919	8.407	4.602 €
	210	35,357	2,060	6%	60.283,82	76.476	3.512	4.456	3.342 €
	717	23,271	3,020	13%	371.551,29	1.624.164	48.218	210.774	79.381 €
	726	22,289	1,245	6%	357.489,89	2.227.042	19.969	124.398	37.091 €
	745	26,859	2,060	8%	391.084,75	2.218.905	29.995	170.185	74.302 €
781	28,295	2,060	7%	254.030,02	1.091.877	18.494	79.493	44.249 €	
Odivelas	36	27,278	3,420	13%	565.588,29	3.963.166	70.910	496.880	175.026 €
Oeiras	76	5,304	5,304	100%	82.474,94	673.214	82.475	673.214	133.676 €
	201	23,041	2,060	9%	39.335,90	78.302	3.517	7.001	3.551 €
	202	47,607	2,060	4%	78.881,51	76.249	3.413	3.299	2.201 €
	714	31,851	2,120	7%	413.038,64	1.715.306	27.492	114.170	55.652 €
	748	19,971	2,060	10%	220.352,98	752.712	22.729	77.641	51.265 €
	751	23,552	2,060	9%	445.206,72	2.527.253	38.940	221.044	85.645 €
Total					6.649.564,35	36.288.296	961.606	5.259.043	1.938.062 €

No que se refere ao nível de interpenetração das “antenas” suburbanas, verifica-se que as realizadas pelos operadores suburbanos são mais extensas do que as oferecidas pela CARRIS, conforme evidenciado no esquema seguinte, situação que decorre, em termos históricos, da satisfação das necessidades de deslocação pendular dos residentes nas áreas suburbanas de Lisboa.



Acções propostas:

As alterações propostas nas várias carreiras que em seguida se indicam, revestem uma de duas naturezas:

- Supressão da carreira;
- Encurtamento do percurso da carreira.

As alterações de algumas destas carreiras fundem-se com as medidas de índole exclusivamente urbana.

O quadro seguinte apresenta a listagem das carreiras objecto de ajustamento, caracterizando de forma sucinta – qualitativa e quantitativamente – a natureza da alteração, bem como a oferta existente de outro operador.

ADEQUAÇÃO DA OFERTA SUBURBANA DA REDE CARRIS

Carreira		Medida	Descrição	Observações	Alternativas
Nº	Com percursos extra-concelhios				
21	Saldanha - Moscavide Centro	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	<p>Em simultâneo com a expansão da linha Vermelha.</p> <p>Deixa de servir Moscavide Centro.</p>	<p>Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro em Lisboa</p> <p>Alternativas Rodoviária de Lisboa:</p> <p>301 Lisboa (Gare do Oriente) – Loures (Via Moscavide ML)</p> <p>302 Lisboa (Chelas) – Camarate (Via Moscavide ML)</p> <p>309 Lisboa (Gare do Oriente) – Cabeço da Aguieira</p> <p>310 Lisboa (Gare do Oriente) – Charneca Lumiar</p> <p>316 Lisboa (Gare do Oriente) – Sta. Iria de Azóia</p> <p>317 Lisboa (Gare do Oriente) – Bº Covina (Via Estacal Novo)</p> <p>318 Lisboa (Gare do Oriente) – Portela da Azóia</p>
22	Marquês de Pombal - Portela	Encurtamento ao Areeiro	<ul style="list-style-type: none"> • - 31,9% • -125 903 km/ano • 2 228 Pass/dia 	Deixa de efectuar M. Pombal – Areeiro (em Lisboa)	Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro em Lisboa
25	Estação Oriente - Prior Velho	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -158 613 km/ano • 2 908 Pass/dia 	<p>Em simultâneo com a expansão da linha Vermelha.</p> <p>Deixa de servir Prior Velho</p>	<p>Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris (781) e rede de Metro em Lisboa</p> <p>Alternativas Rodoviária de Lisboa:</p> <p>307 Sacavém – Circ. Via Portela e Prior Velho</p> <p>319 Lisboa Areeiro – Alverca (Zona Industrial)</p> <p>320 Lisboa Areeiro – Alverca</p> <p>321 Lisboa Areeiro – Via Rara</p> <p>329 Lisboa (Cp. Grande) – Qtª da Piedade</p>

ADEQUAÇÃO DA OFERTA SUBURBANA DA REDE CARRIS

Carreira		Medida	Descrição	Observações	Alternativas
Nº	Com percursos extra-concelhios				
28	Restelo - Portela	Encurtamento a Moscavide (R. João Pinto Ribeiro)	<ul style="list-style-type: none"> • - 11% • -144 342 km/ano • 6 012 Pass/dia 	Em simultâneo com a expansão da linha Vermelha. Deixa de servir Portela e Moscavide Centro	Alternativas Rodoviária de Lisboa: 302 Lisboa (Chelas) – Camarate (Via Moscavide ML) 303 Moscavide (ML) – Portela 307 Sacavém – Circulação Via Portela e Prior Velho 308 Urbana da Estª Oriente Via Portela e Sacavém 312 – Lisboa (Cpº. Grande) – Circulação (Via Charneca) 313 – Lisboa (Cpº. Grande) – Circulação (Via Sacavém) Alternativas Carris: 22 e 83
31	Av. José Malhoa - Moscavide Centro	Encurtamento a Moscavide (R. João Pinto Ribeiro) + Supressão do SN	<ul style="list-style-type: none"> • - 6% • -33 713 km/ano • 2 776 Pass/dia 	Em simultâneo com a expansão da linha Vermelha. Deixa de servir Moscavide Centro.	Alternativas Rodoviária de Lisboa: 301 Lisboa (Gare do Oriente) – Loures (Via Moscavide ML) 302 Lisboa (Chelas) – Bº Santiago (Via Moscavide ML) 309 Lisboa (Gare do Oriente) – Cabeço da Aguieira 310 Lisboa (Gare do Oriente) – Charneca Lumiar 316 Lisboa (Gare do Oriente) – Sta. Iria de Azóia 317 Lisboa (Gare do Oriente) – Bº Covina (Via Estacal Novo) 318 Lisboa (Gare do Oriente) – Portela da Azóia
36	Cais Sodré - Odivelas	Encurtamento ao Senhor Roubado	<ul style="list-style-type: none"> • - 13% • -144 167 km/ano • 2 154 Pass/dia 	Deixa de servir Odivelas	Alternativas Rodoviária de Lisboa 201 Lisboa (Cp. Grande) – Caneças 202 Sr. Roubado (ML) – Montemor 205 Lisboa (Colégio Militar) – Sr. Roubado (ML) 213 Sr. Roubado (ML) – Caneças (Via Vale do Forno) 216 Sr. Roubado (ML) – Casal Novo 226 Lisboa (Cp. Grande) – Arroja (Via Malaposta)

ADEQUAÇÃO DA OFERTA SUBURBANA DA REDE CARRIS

Carreira		Medida	Descrição	Observações	Alternativas
Nº	Com percursos extra-concelhios				
54	C. Pequeno - Alfragide (Bº Zambujal)	Prolongamento a Alfragide (Qta. Grande)	<ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	O prolongamento a Alfragide Norte (Qtª Grande) permite a supressão da carreira 799	Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro em Lisboa Alternativas Vimeca: 10 Algés – Alfragide Zambujal 108 Caxias Estação – Damaia estação 144 Belém estação – Cacém 162 Algés estação – Falagueira Estação 185 Amadora Hospital – M. Pombal
76	Algés - Cruz Quebrada (FMH)	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -141 001 km/ano • 5 116 Pass/dia 	Deixa de servir Dafundo e Cruz Quebrada	Alternativas Vimeca: 1 Algés Estação – Alfragide Jumbo 6 Algés Estação – Queluz de Baixo
711	Terreiro do Paço – Alto da Damaia	Prolongamento à Damaia de Cima		Deixa de servir o actual terminal no Alto da Damaia e passa a servir Damaia de Cima em substituição da 764	
714	Pç. Figueira - Outurela	Encurtamento / Alteração de percurso (Outurela para Est. Benfica) + Supressão SN	<ul style="list-style-type: none"> • - 5% • -42 058 km/ano • 2 317 Pass/dia 	Deixa de efectuar Pq. Campismo - Outurela; passa a efectuar Pq. Campismo - Est. Benfica + Deixa de efectuar Belém - Outurela (SN)	Alternativas Vimeca: 1 Algés Estação – Alfragide 10 Algés Estação – Alfragide Zambujal 13 M Pombal – Queluz de Baixo 162 Algés estação – Falagueira estação
726	Sapadores - Pontinha Centro	Encurtamento a Pontinha	<ul style="list-style-type: none"> • - 11% • -69 672 km/ano • 2 290 Pass/dia 	Deixa de efectuar Pontinha - Pontina Centro	Alternativas – Rodoviária de Lisboa 206 Pontinha (ML) – Odivelas (ML) 210 Lisboa (Colégio Militar) – Caneças 224 Pontinha (ML) – Caneças (Via Serra da Helena) 227 Pontinha (ML) – Vale Grande 231 Pontinha (ML) – Caneças (Via C. Comercial)

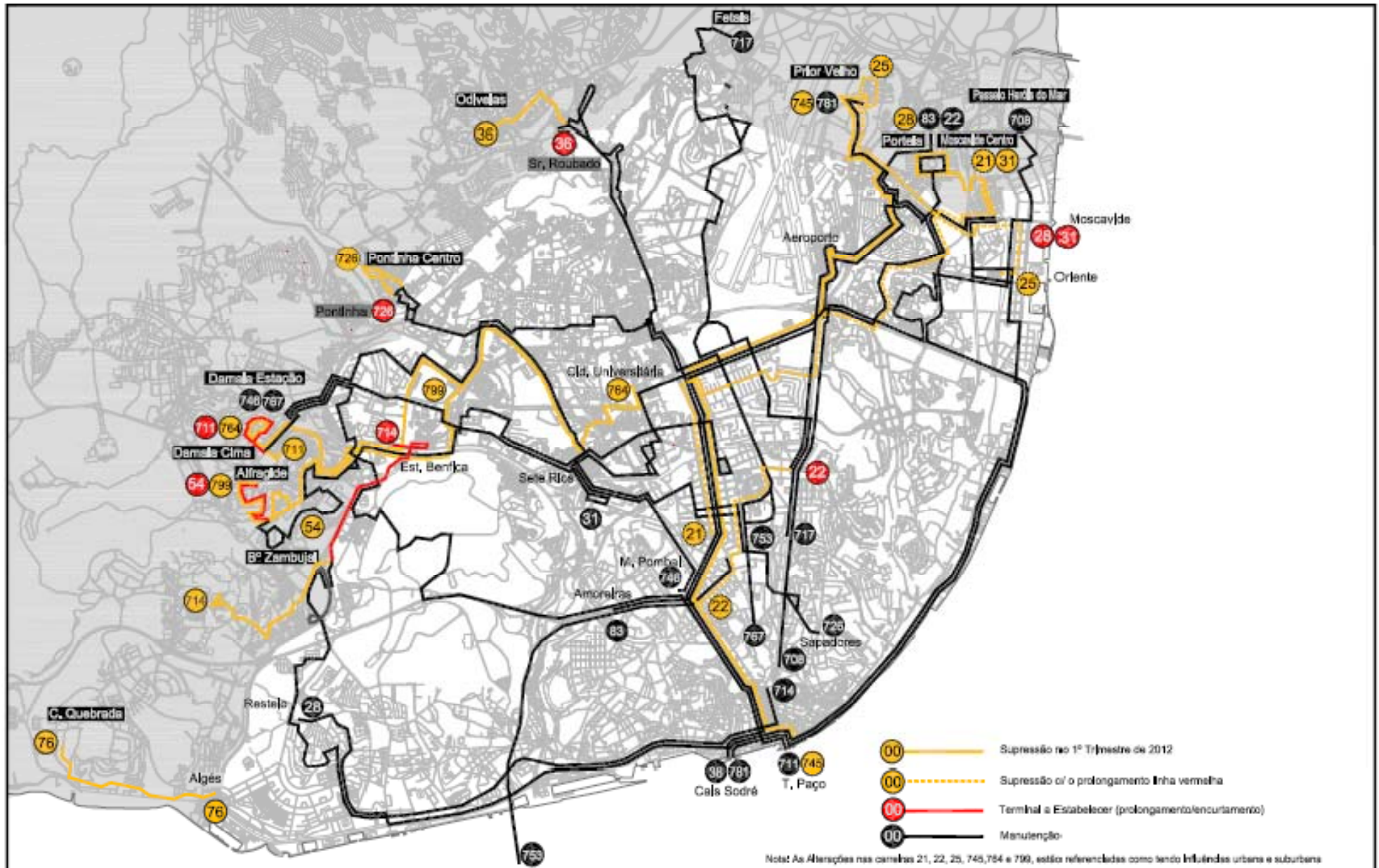
ADEQUAÇÃO DA OFERTA SUBURBANA DA REDE CARRIS

Carreira		Medida	Descrição	Observações	Alternativas
Nº	Com percursos extra-concelhios				
745	Terreiro do Paço - Prior Velho	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • % Redução da oferta • Redução em veículos/km • Passageiros afectados/dia 	Em simultâneo com a expansão da linha Vermelha. Deixa de servir Prior Velho.	Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris (781) e rede de Metro em Lisboa Alternativas Rodoviária de Lisboa: 307 Sacavém – Circ. Via Portela e Prior Velho 320 Lisboa Areeiro – Alverca 329 Lisboa (Çp. Grande) – Qtª da Piedade
746	M. Pombal - Est. Damaia	Redução da frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 6% • -32 192 km/ano 	Reduz oferta na sobreposição com a Linha Azul entre M. Pombal - Sete Rios	Procura reduzida
753	Pç. José Fontana - Centro Sul	Supressão no CD	<ul style="list-style-type: none"> • - 29% • -101 592 km/ano • 4 916 Pass/dia 	Passa a operar apenas em horas de ponta	Alternativas TST: 151 Charneca Caparica – M. Pombal 152 Almada – P Espanha 153 C. Caparica – P Espanha 158 Trafaria – P Espanha 159 Marisol - P Espanha 160 Almada – Areeiro 161 C Caparica – Arreiro 162 Q. Brasileiro – P Espanha 168 T. Marinha – P. Espanha 176 Almada – C. Universitária 190 C. Caparica – Areeiro 207 P. Espanha- Sesimbra 251 P. Espanha – Azeitão 252 P. Espanha – Q. Conde 561 P. Espanha – Setúbal 754 P. Espanha – Setúbal 755 P. Espanha – Setúbal Outras alternativas Fertagus Transtejo: Cacilhas

ADEQUAÇÃO DA OFERTA SUBURBANA DA REDE CARRIS

Carreira		Medida	Descrição	Observações	Alternativas
Nº	Com percursos extra-concelhios				
764	Cid. Universitária - Damaia Cima	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -353 075 km/ano • 8 600 Pass/dia 	<p>Deixa de servir Damaia de cima</p> <p>A carreira 711 passa a servir este local</p>	<p>Sobreposta com troços de outras carreiras da Carris e rede de Metro em Lisboa</p> <p>Alternativas Vimeca:</p> <p>108 Caxias Estação – Damaia Estação</p> <p>109 Falagueira Estação – Falagueira estação</p> <p>144 Belém estação – Cacém</p> <p>162 Algés Estação – Falagueira Estação</p> <p>185 Amadora Hospital – M. Pombal</p>
767	Campo M. Pátria - Est. Damaia	Redução de frequência em FS	<ul style="list-style-type: none"> • - 3% • -23 553 km/ano 	<p>Reduz oferta na sobreposição com a Linha Verde entre Roma e Telheiras</p>	<p>Procura reduzida</p>
799	Col. Militar Metro - Alfragide Norte	Supressão	<ul style="list-style-type: none"> • - 100% • -169 371 km/ano • 4 303 Pass/dia 	<p>A carreira 54 passa a servir Alfragide Norte (Qtª Grande)</p>	<p>Sobreposta com outras carreiras da Carris</p> <p>Alternativas Vimeca:</p> <p>108 Caxias Estação – Damaia Estação</p> <p>144 Belém estação – Cacém</p> <p>162 Algés Estação – Falagueira Estação</p> <p>185 Amadora Hospital – M. Pombal</p>
202	Cais Sodré – Linda-a-Velha	Encurtamento e alteração de percurso	<ul style="list-style-type: none"> • -8,8 % • - 59 084 km/ano 	<p>Alteração do terminal para Bº Padre Cruz e alteração de percurso via Estrada de Benfica.</p> <p>Faz C. Sodré – Bº Padre Cruz</p>	
210	Cais Sodré – Prior Velho	Encurtamento e alteração de percurso	<ul style="list-style-type: none"> • -7%% • -8 525 km/ano • 148 Paas/dia 	<p>Alteração de percurso em Olivais Norte e de terminal para Aeroporto.</p>	

Em representação geográfica, apresentação simplificada das alterações a implementar.



Alternativas para os passageiros: Como explicitado supra e detalhado no quadro, os passageiros afectados por cada uma das alterações encontrarão alternativas dentro da oferta dos vários operadores rodoviários – Rodoviária de Lisboa, Transportes Sul do Tejo e Vimeca – e ferroviário – Fertagus e ML – consoante a área geográfica que se considere.

Impactes para os passageiros: Através da colaboração de consultor externo, proporcionada pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, procurou-se analisar para o conjunto de viagens hoje efectuadas com recurso ao modo rodoviário os impactes resultantes destas alterações, que consta do Anexo III.

Sem prejuízo das alternativas proporcionadas pelos operadores privados, a supressão de carreiras da Carris nas áreas suburbanas implicará um aumento do número de transbordos no acesso ao centro da cidade, com agravamento do tempo de viagem e o acréscimo do preço do transporte.

No referente ao impacte tarifário, a análise deverá ser feita desagregada por cada uma das unidades geográficas (concelhos) a que respeita a oferta de operador alternativo.

Para todos eles, e nos quadros constantes do Anexo VI, considera-se a estrutura e valores do tarifário actual e analisa-se o impacte para os passageiros detentores de título monomodal CARRIS ou combinado com ML, estimando-se que para os que já hoje optam por título incluindo outro operador os efeitos sejam neutros.

Resulta dos elementos anteriores que a ausência de um sistema tarifário verdadeiramente integrado e orientado para facilitar a intermodalidade torna significativamente oneroso para os passageiros qualquer ajustamento da oferta que implique a necessidade de utilização de mais do que um operador, particularmente quando as suas deslocações eram anteriormente suportadas por título de operador público urbano.

Este impacto, suficientemente evidenciado nos quadros supra, deverá ser devidamente ponderado em contraponto das reduções de custo que serão permitidas por estes ajustamentos, tendo designadamente em conta que os mesmos afectarão – ainda que de forma pontualizada – praticamente toda a coroa periurbana de Lisboa.

2.5.3 COMENTÁRIOS ANTROP

A ANTROP, sem prejuízo de entender como desejável e mais adequada a assunção por parte dos operadores que representa, da plenitude da oferta suburbana da área metropolitana de Lisboa, subscreve esta proposta, com as seguintes ressalvas:

Carreira 22 – Portela/Marquês de Pombal

Carreira com 122 circulações ao DU (oferta excessiva). Deveria passar a efectuar o seu terminal numa das estações Encarnação ou Aeroporto do ML, ou ainda na paragem Olivais Norte, deixando de efectuar a penetração à Portela. A proposta da CARRIS é de encurtamento da carreira, mas entre o Areeiro e o Marquês de Pombal, privilegiando-se assim, nitidamente, o serviço suburbano em concorrência com o operador suburbano RL;

Carreira 54 – C. Pequeno/Alfragide

Carreira devia ser encurtada na Buraca. Alfragide Norte já está ligado à rede da ML por carreiras da Vimeca. Ao invés, a proposta vai no sentido de prolongar a carreira até Alfragide (Quinta Grande), aumentando o seu percurso em área suburbana;

Carreira 83 – Amoreiras/Portela

Carreira com 143 circulações ao DU (oferta excessiva). Deveria passar a ter o terminal na Estação ML Encarnação ou Aeroporto deixando de efectuar a penetração à Portela. Foi defendida pela Carris a manutenção do terminal desta carreira na Portela por se tratar da única carreira que garantiria ligações ao centro de Lisboa. Com a manutenção da carreira 22 deixa de fazer sentido o argumento apresentado.

Carreira 711 – T. Paço/Alto da Damaia

Carreira deveria ser encurtada nas Portas de Benfica. Existe oferta alternativa suficiente. Estava inicialmente assumido pela Carris o encurtamento na estação CP da Damaia. Agora nada se propõe.

Carreira 746 – M. Pombal/Damaia Estação

Carreira deveria ser encurtada nas Portas de Benfica. Existe oferta alternativa suficiente. A proposta é de redução de oferta aos FS e apenas em circuito urbano.

Carreira 748 – M. Pombal/Linda-a-Velha

Carreira com 140 circulações ao DU (oferta excessiva). Acresce que a Vimeca realiza o mesmo percurso com a carreira 11. O argumento da existência, no percurso desta carreira, das instalações para recolha das viaturas do operador público, não justifica nem a existência desta carreira em clara redundância com o operador suburbano, e muito menos com o nível de oferta existente. Nada se propõe.

Carreira 751 – Est. Campolide/Linda-a-Velha

Esta carreira deveria ser encurtada em Algés uma vez que o percurso Algés - Linda-a-Velha é já garantido pelas carreiras 10 e 12 da Vimeca. O argumento da existência, no percurso desta carreira, das instalações para recolha das viaturas do operador público, não justifica a existência desta carreira em clara redundância com o operador suburbano. Nada se propõe.

Carreira 753 – Pça José Fontana – Centro Sul

Carreira deveria ser suprimida. Os TST têm oferta alternativa em transporte directo para Lisboa (M. Pombal, Alcântara, P. Espanha, C. Universitária e Areeiro), para além das alternativas não rodoviárias também existentes (Fertagus e Transtejo). Acresce que se tem vindo a praticar nesta carreira um tarifário não conforme às regras existentes com prejuízo directo de todos os restantes operadores, incluindo públicos. A proposta prevê apenas a supressão das circulações fora de ponta (cerca de apenas 20% do total de circulações).

Carreira 767 – C. Mártires da Pátria/Damaia Estação

Carreira deveria ser encurtada nas Portas de Benfica. Existe oferta Vimeca alternativa suficiente. A proposta é de redução de oferta aos FS e apenas em circuito urbano.

Carreira 781 – C. Sodré/Prior Velho

Carreira com 124 circulações ao DU (oferta excessiva). Existe oferta RL alternativa suficiente. Deveria passar a ter o terminal na Estação ML Encarnação ou Aeroporto deixando de efectuar a penetração no Prior Velho. Nada se propõe.

No entanto, estas propostas da ANTROP não mereceram consenso e contrariam a busca de acordo mínimo com as Autarquias, face às posições que por estas foram expressas, no âmbito da consulta efectuada.

2.5.4 EFEITOS PARA O OPERADOR CARRIS

Oferta - Serviço Público em Veículo x km (10 ⁶)														
	Real 2010	Previsão 2011 ⁽¹⁾	Plano Oferta 2012	Plano Oferta 2013	Variação Oferta 2011/2010		Variação Oferta 2012/2010		Variação Oferta 2012/2011		Variação Oferta 2013/2010		Variação Oferta 2013/2012	
					Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Autocarros	35,38	36,52	33,19	32,40	-2,86	-7,3%	-6,19	-15,7%	-3,33	-9,1%	-6,98	-17,7%	-4,12	-11,3%
Eléctricos	2,00	1,91	1,72	1,71	-0,09	-4,6%	-0,28	-13,9%	-0,19	-9,8%	-0,29	-14,4%	-0,20	-10,3%
TOTAL 1	41,38	38,42	34,91	34,11	-2,95	-7,1%	-6,47	-15,6%	-3,51	-8,1%	-7,27	-17,6%	-4,32	-11,2%
		Redução Suburbano	-1,72	-2,63										
		TOTAL 2	33,19	31,48			-8,19	-19,8%	-5,23	-13,6%	-9,90	-23,9%	-6,94	-18,1%

Oferta - Serviço Público em Veículo x hora (10 ⁶)														
	Real 2010	Previsão 2011 ⁽¹⁾	Plano Oferta 2012	Plano Oferta 2013	Variação Oferta 2011/2010		Variação Oferta 2012/2010		Variação Oferta 2012/2011		Variação Oferta 2013/2010		Variação Oferta 2013/2012	
					Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Autocarros	2,69	2,90	2,25	2,18	-0,19	-6,9%	-0,44	-16,3%	-0,25	-10,1%	-0,51	-18,8%	-0,32	-12,8%
Eléctricos	0,23	0,22	0,20	0,20	-0,01	-5,3%	-0,03	-12,4%	-0,02	-7,5%	-0,03	-12,7%	-0,02	-7,8%
TOTAL 1	2,92	2,72	2,45	2,38	-0,20	-6,8%	-0,47	-16,0%	-0,27	-9,9%	-0,54	-18,3%	-0,34	-12,4%
		Redução Suburbano	-0,12	-0,18										
		TOTAL 2	2,33	2,20			-0,59	-20,1%	-0,39	-14,3%	-0,72	-24,5%	-0,52	-18,0%

⁽¹⁾ Real acumulado a Setembro + previsão de Outubro a Dezembro.
 Plano de Oferta Base 2011: VK 39,65 (Aut.) + 2,01 (Elect.) = 41,66 (Total 1)
 VH 2,71 (Aut.) + 0,23 (Elect.) = 2,94 (Total 1)

As medidas propostas, com implementação faseada ao longo do ano, representam uma redução de 4,43 milhões de VK (que anualizados representariam 6,05 milhões de VK).

Em relação ao previsto para 2011, a oferta para 2012 representa uma redução de 5,23 milhões de VK, correspondendo a uma diminuição de 13,6% (que anualizado representaria 18,1%).

De acordo com a estimativa da CARRIS, resultará deste ajustamento da oferta uma redução anual de custos operacionais em 2012 de 8,52 M€ (o que anualizado representa 11,78 M€), correspondendo a um decréscimo de 7,4% face ao total de custos directos de exploração TP realizado em 2010, o que com as medidas anualizadas representaria 10,2%.

Projectada sobre o realizado em 2010, esta redução de custos representaria um EBITDA positivo em 11,1 M€ (considerando o subsídio à exploração de 54,4 M€ atribuído, com IVA incluído).

Admite-se, ainda, que com as reduções de serviço planeadas se possam verificar transferências de passageiros das carreiras suprimidas / encurtadas para outras carreiras da rede da Carris que possam funcionar como alternativa, o que, a concretizar-se, pode obrigar a um reforço de meios em algumas das carreiras em funcionamento.

Chama-se todavia a atenção para a necessidade de assegurar a verificação de alguns pressupostos base, indispensáveis para que se capture por inteiro o potencial de poupança indicado, dos quais se destaca a atribuição atempada dos meios financeiros que permitam implementar as medidas de reestruturação decorrentes da redução do serviço, nomeadamente no que respeita a saídas previstas de pessoal tripulante (cerca de 300).

2.6 REFORMULAÇÃO DA OFERTA DE OPERADORES PRIVADOS

2.6.1 FERTAGUS, S.A.



No âmbito da consulta efectuada pelo Grupo de Trabalho, a Fertagus defendeu a eliminação de redundâncias, sobreposições e competição entre as diferentes redes de transportes públicos, uma vez que a oferta de transporte público deve ser estruturada no sentido de alimentar os modos de transporte pesados (barco, comboio, metros) enquanto estes tiverem capacidade de transporte disponível nos eixos servidos.

Por outro lado, defendeu a adequação da oferta, em serviços e períodos para os quais o modo de transporte actualmente utilizado se encontra desenquadrado do nível de procura verificado, adoptando e privilegiando, em alternativa, os modos de transporte mais eficientes para assegurar o serviço público e sustentou que a implementação de novas ligações à cidade de Lisboa apenas deverá ser considerada nas situações em que não existam, de facto, alternativas de ligação.

Face ao cenário de reorganização da oferta da Transtejo, a Fertagus transmitiu a disponibilidade para ajustar a oferta das suas carreiras SulFertagus, de modo a absorver a transferência de passageiros entre modos.

- Carreira 1F e 2F – Adequação dos seus percursos com o objectivo de absorver a procura no eixo entre a Aldeia de Paio Pires e a estação do Fogoeteiro, circulando em Paio Pires (Av^a José Relvas), Paio Pires (Av^a José Relvas) Junta Freguesia, Paio Pires (Seixeira) R Alves Redol, A Bonecos (Av^a 1^o Maio), Casal Marco (R 25 Abril) Fte Farmácia;
- Carreira 3F – Monitorizar a procura tendo em vista a extensão do percurso da carreira que efectua ligação entre a estação do Fogoeteiro e Fernão Ferro, de modo a servir a população dos Redondos estendendo-se até aos limites dos Foros da Catrapona.;

- Carreira 2A – Adequar o seu percurso de modo a abranger a procura que se centraliza na EN 10, entre a estação de Foros Amora e a estação do Fogueteiro, servindo a Av. 1º de Maio, garantindo assim uma maior cobertura à zona da Amora.

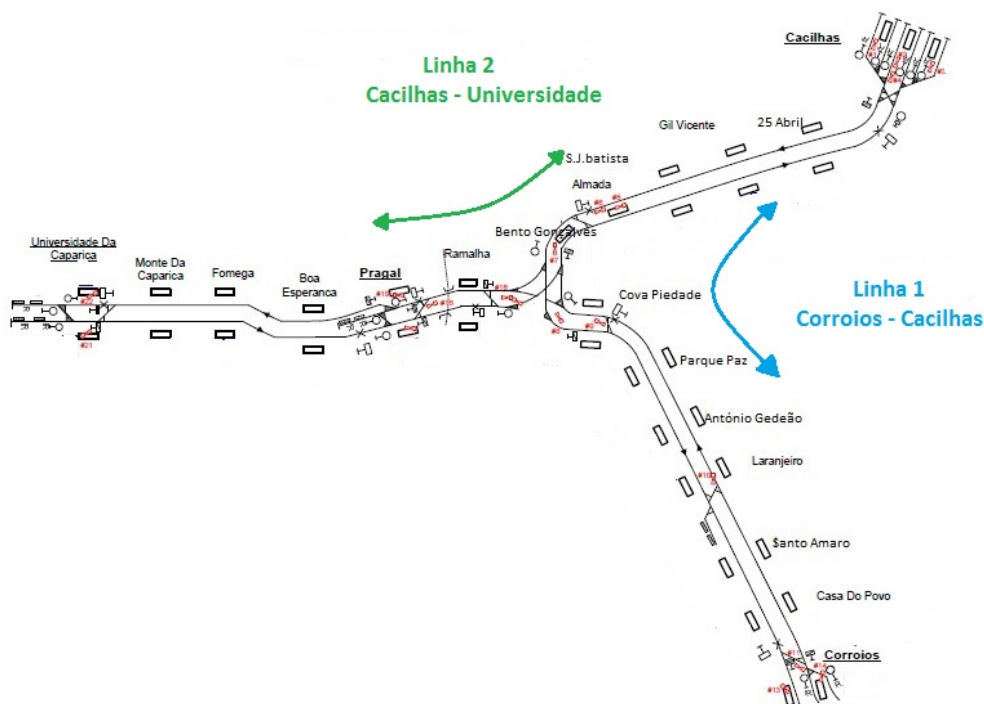
A Fertagus está ainda disponível para proceder às alterações atrás identificadas, ou outras que se venham a demonstrar mais adequadas, sempre em articulação com os TST, e desde que se demonstre que estas alterações são capazes de captar nova procura, sem prejudicar o serviço que actualmente proporciona aos seus passageiros regulares, e sem colocar em causa o equilíbrio do serviço, carecendo de autorização da entidade concedente – Estado, representando pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres - IMTT, I.P. e em articulação com a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa - nos termos previstos no contrato de concessão.

2.6.2 METRO TRANSPORTES DO SUL, S.A.



Foi apresentada uma proposta de trabalho para introduzir alterações à oferta de serviços prestados pela MTS, concessionária do sistema de metropolitano ligeiro de superfície da margem sul do Tejo (MST), a qual se encontra actualmente em apreciação no âmbito da renegociação do Contrato de Concessão do MST, recentemente requerida pelo Estado Concedente, em virtude de se ter constatado que a actual oferta se tem demonstrado manifestamente excessiva para a procura existente, em particular quanto aos horários de início e fim de operação diária e às frequências, mesmo em horas de ponta.

Assim, equaciona-se a eventual supressão do serviço da Linha 2 – Corroios /Pragal, possibilitando-se o transbordo de passageiros entre as restantes linhas, em conjunto com a implementação de novos horários e frequências que minimizam o impacto negativo que a supressão possa implicar.



No que se refere à compatibilidade da operação do metropolitano com o desenho da rede dos TST, refere a concessionária que, desde o lançamento do concurso público internacional para a concessão da rede MTS, existia a convicção, tanto do concessionário como do concedente de que, para potenciar o transporte de metropolitano, teriam de ser suprimidas/adaptadas as carreiras rodoviárias que se sobrepõem à rede do MTS, pelo que entende como fundamental proceder à reestruturação da rede dos TST nas zonas de concorrência directa com o metropolitano, potenciando o equilíbrio financeiro deste.

Seja qual for o cenário adoptado, o MTS refere ter capacidade para absorver o tráfego adicional eventualmente proveniente de uma adequação da oferta da Transtejo.

Em relação a esta redefinição da rede do MTS, a Fertagus refere que o serviço actualmente disponibilizado pela SulFertagus no rebatimento às estações de Corroios e do Pragal é assegurado por 4 carreiras, três servindo a estação de Corroios e uma que serve a estação do Pragal. Deixando o MTS de assegurar directamente a ligação entre Corroios e o Pragal, a Fertagus propõe reestruturar estas carreiras através da fusão da carreira 1C – Charneca Caparica, que efectua ligação à estação de Corroios, com a carreira 1P que efectua a ligação da Sobreda à estação do Pragal, garantindo assim uma carreira da Charneca até à estação do Pragal via Sobreda.

3 MODELAÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO

3.1 GÉNESE E EVOLUÇÃO DO SISTEMA TARIFÁRIO DA AML

O actual sistema tarifário da Área Metropolitana de Lisboa tem a sua génese no período pós 25 de Abril, com a criação dos passes sociais, os quais davam acesso generalizado à utilização dos serviços de qualquer um dos operadores estatais (que na altura dominavam a oferta do transporte colectivo) dentro dos limites espaciais do tipo de passe adquirido, permitindo a realização de viagens compostas por diferentes modos e/ou percursos sem custos acrescidos para o utilizador.

Estes passes assentavam num zonamento baseado em coroas que se desenvolveram a partir dos limites geográficos da cidade de Lisboa, com a criação de sucessivas coroas contíguas, cujos limites exteriores eram fixados unindo as localidades ou paragens situadas a “igual” distância de transporte rodoviário.

O Rio Tejo, funcionando como uma barreira, introduziu uma descontinuidade nas coroas entre as margens sul e norte, que excluiu do sistema de passes as áreas do Seixal, Montijo e Alcochete, dando lugar à criação posterior de títulos/passes específicos para estas zonas. De referir ainda que na travessia do rio, as tarifas variam consoante o modo de transporte utilizado, verificando-se que, por exemplo, para aceder à zona de Almada através do barco requer a aquisição de um passe L1 e o L2, enquanto, se o modo utilizado for o autocarro, o passe mínimo é o L123. No caso do Seixal a travessia do rio por barco exige o passe L12 enquanto que para a utilização dos autocarros nesta península passa a ser necessário obter o passe específico L123+SX. No entanto, o L1 não permite circular na zona da coroa A (criada pelos TST) – coroa intermédia entre a L1 e L12.

Também na época, para enquadrar num esquema semelhante as empresas que não haviam sido nacionalizadas (Vimeca, Isidoro Duarte e Barraqueiro), as quais exploravam alguns corredores de transporte a partir de Oeiras (no primeiro caso) e de Loures (nos restantes) foram criados passes específicos (os L privados) que subsistiram até hoje seguindo, grosso modo, o zonamento das coroas do passe social, mas apresentando uma mobilidade restringida às carreiras desses operadores e à rede urbana do Metropolitano de Lisboa e da Carris na cidade de Lisboa.

A par do sistema tarifário do passe social manteve-se, ao nível dos títulos próprios das empresas, uma lógica tarifária onde os preços são fixados por escalões quilométricos, sendo os preços controlados por Portaria/Despacho para distâncias de até 50 km, e livre para distâncias superiores.

Na figura ao lado reproduz-se o sistema de coroas associado ao passe intermodal

Com o passar do tempo, assistiu-se a um agravamento da situação económica e financeira das empresas de transporte e a uma inversão da política de nacionalizações que se traduziu no desmembramento e privatização do maior operador rodoviário suburbano (a Rodoviária Nacional), obrigando a que a legislação tarifária caminhasse progressivamente para uma maior liberalização, quer na fixação de preços, quer na criação de novos títulos.



Em termos de legislação destacam-se:

- Decreto-Lei n.º 16/82, de 23 de Janeiro – o qual conferiu às empresas alguma liberdade de actuação em matéria tarifária, quando se tratasse de serviços sem incidência social apreciável e para os quais o utente tivesse alternativa de transporte, pese embora essa liberdade fosse limitada, por razões de controlo de inflação, através do controle e correcção dos preços e tarifas por parte do Ministério da tutela;
- Decreto-Lei n.º 415-A/86, de 17 de Dezembro – o qual veio instituir o regime tarifário que vigorou até 1993, onde se preconiza que cabe ao governo, através dos ministros competentes, a fixação das normas tarifárias a serem observadas na determinação e aprovação dos preços, as condições de utilização do transporte e os títulos com o preço fixado administrativamente, bem como as percentagens de aumento médio a observar em cada revisão tarifária;
- Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro – o qual veio permitir a criação de novos títulos de transporte combinado, através de acordos entre as empresas interessadas, e alterar o regime de fixação de preços, os quais, em princípio, passam a ser livremente fixados pelos operadores, ficando sujeitos a um regime de preços máximos os transportes ferroviários e rodoviários em percursos inferiores a 50 km e o fluvial em travessias de grande densidade, em parte, à luz do que já acontecia;
- A Portaria n.º 50/94, de 14 de Janeiro – que procedeu à revogação das portarias que instituíram o passe social, entre 1976 e 1984, e na qual se estabeleceram os títulos próprios obrigatórios das empresas e se indexou o preço do transporte ferroviário e fluvial ao rodoviário. Esta portaria foi revogada em 1999, através da Portaria n.º 951/99, de 29 de Outubro, a qual pôs fim à indexação dos preços dos transportes ferroviário e fluvial e a qual estabelece que devem dispor de títulos de transporte próprios (Bilhetes simples e Passes mensais);
- Portaria n.º 102/2003, de 27 de Janeiro - a qual veio alterar a Portaria n.º 951, de 29 de Outubro, de modo a permitir que as empresas que celebrem acordos para a criação de títulos combinados sejam dispensadas, em certos casos, da comercialização de títulos próprios.

No quadro legal em vigor para o sistema tarifário, há ainda que ter em conta uma série de legislação avulsa relativa a categorias especiais de utentes (terceira idade, crianças, estudantes, 4_18@escola.tp, etc.), bem como o facto de se manter em vigor o Regulamento de Transportes em Automóvel (Decreto n.º 37272, de 31 de Janeiro de 1948), o que torna o enquadramento legislativo desta matéria pouco claro.

Em síntese, coexistem na AML lógicas tarifárias distintas, seja:

- Ao **nível das bases tarifárias** associadas aos títulos de transporte, onde a par do sistema tarifário associado ao Passe Intermodal / Social que assenta num zonamento de coroas em torno de Lisboa (o qual não abrange, no entanto, todo o território metropolitano, provocando desde logo diferenças de tratamento internas), existem diversos esquemas distintos que decorrem dos títulos próprios dos operadores metropolitanos e que assentam desde a tarifa única (em prática na cidade de Lisboa e nos Transportes Colectivos do Barreiro) a tarifas por escalões ou zonas, determinadas, de forma mais ou menos aproximada, em função da distância percorrida;
- Segundo o **tipo de carreira em causa**, com determinadas carreiras a serem excluídas do passe intermodal, quer porque a quando da celebração do protocolo que o instituiu, não existiam ou não foram nele especificadas (casos das carreiras da Vimeca), quer porque são exploradas por empresas não inseridas no sistema, como é o caso da Fertagus ou o MTS.

3.2 TIPOS DE TÍTULOS DE TRANSPORTE EM VIGOR

Face à génese e vicissitudes do sistema tarifário em vigor, existe actualmente uma grande diversidade de títulos de transporte disponíveis, os quais podemos agrupar da seguinte forma:

- Títulos Próprios – são da responsabilidade de cada um dos operadores de *per si*, abrangendo somente as viagens na sua rede de transportes. Como foi referido a Portaria n.º 951/99, de 29 de Outubro, estabelecia que as empresas deviam praticar no mínimo bilhetes simples e passes mensais, os quais podem ser de linha ou de rede e válidos para um número ilimitado ou limitado de viagens, exigindo-se neste último caso a existência de um passe válido para 44 viagens. Ainda que esta portaria já tenha sido alterada, passando a permitir a dispensa de títulos próprios, estes continuam ser praticados em todos os operadores da AML quer ao nível dos bilhetes quer dos passes mensais;
- Títulos Combinados – correspondem aos títulos de transporte criados ao abrigo do Decreto-Lei nº 8/93, que dão acesso aos serviços de transporte público de passageiros explorados por mais do que uma empresa. Estes títulos decorrem de acordos entre operadores, sendo habitualmente passes mensais ou 30 dias, que conjugam um operador suburbano e os operadores públicos da cidade de Lisboa, de *per si* ou em conjunto (Metro e/ou Carris). Mais recentemente, a prática de títulos multi-operador tem vindo a ser alargada aos bilhetes, designadamente com o título Zapping, o qual, não sendo um título de transportes verdadeiramente integrado¹, funciona como um cartão de créditos de transporte utilizável nos diferentes operadores aderentes;
- Passe Intermodal – correspondente ao tradicional passe social e ao qual está associado um esquema de coroas e que engloba um conjunto diversificado de operadores públicos e privados e um esquema de repartição de receitas específico. Em termos legais, após a revogação da legislação que instrui os passes sociais, este tipo de título de transporte passou a enquadrar-se, nos termos do Decreto-Lei nº 8/93, nos títulos combinados, por acordo entre os operadores, optando-se pelo seu tratamento de forma individualizada devido ao seu peso de vendas e histórico.

Quanto aos títulos destinados a passageiros ocasionais de sistema – Bilhetes – verifica-se que em todos os operadores rodoviários existe a possibilidade de aquisição de bilhetes de bordo, os quais, tipicamente, têm validade de uma viagem.

Nos operadores ferroviários e fluviais, fruto do acesso ao seu subsistema se fazer por locais específicos, estações, onde a há possibilidade de dispor de espaço para bilheteiras e/ou para colocação de máquinas de venda automática, todos os títulos requerem uma aquisição prévia ao embarque no modo, mesmo os bilhetes simples de viagem.

Ao nível dos pré-comprados, títulos destinados a passageiros ocasionais que usam o sistema com alguma frequência, há um leque variado de opções quanto à sua validade de utilização.

Em termos de títulos próprios destinados a passageiros frequentes – Passes/Assinaturas – dominam os títulos válidos mensalmente e os títulos de 30 dias consecutivos.

De notar que a prática de períodos de validade distintos provoca alguma confusão na validade de alguns passes combinados e a alternância de título de transporte em períodos de férias repartidas.

Do ponto de vista de abrangência territorial coexistem, na maioria dos operadores rodoviários suburbanos assinaturas de linha com tarifas fixadas por escalão quilométrico e válidas para Origens/Destino específicas e passes de rede que de uma forma geral têm um tarifário que segue as coroas do zonamento tarifário do passe intermodal.

Do ponto de vista da disponibilidade de descontos para segmentos populacionais específicos, verifica-se que em vários operadores existem tarifas bonificadas ao nível dos bilhetes de bordo e ou pré-comprados.

¹ Considera-se que o zapping não é um título verdadeiramente integrado, na medida em que o preço da viagem é cobrado etapa a etapa e é função do operador utilizado, o que implica que o preço, para um mesmo OD, não seja indiferente dos modos de transporte e do número de etapas realizadas.

Ao nível dos passes, todos os operadores dispõem de descontos associados a diferentes modalidades de títulos bonificados.

No que se refere a títulos multi-operador - Títulos combinados - destinados a passageiros ocasionais verifica-se que já existe alguma oferta que abrange, quer títulos de viagem, quer títulos diários.

No que se refere aos títulos combinados, destinados a passageiros frequentes do sistema – Passes Intermodais e Combinados - que ascendem a mais de centena e meia de designações distintas e 274 tarifas distintas sem contar com as modalidades com desconto (710 contando com essas modalidades), podem-se distinguir 3 grandes grupos de títulos, a saber:

- Os que associam Lisboa (Metro + Carris) a operadores suburbanos e que por vezes se sobrepõem “à lógica” do passe intermodal (como é por exemplo o caso dos passes L + privados), mas que na generalidade dos casos cobrem áreas territoriais superiores às definidas pelas coroas suburbanas (como é, por exemplo, o caso dos L + CP);
- Aqueles que associam um dos operadores da cidade de Lisboa (Metro ou Carris) com operadores suburbanos, os quais habitualmente duplicam a oferta do intermodal ou dos passes L + operador suburbano;
- Os que combinam vários operadores suburbanos entre si, oferecendo usualmente combinações entre modos pesados e ligeiros de transporte de passageiros fora das coroas suburbanas, como é o caso dos combinados TST + Fertagus ou CP + Operadores Rodoviários.

3.3 ANÁLISE DE HIPÓTESES DE ALTERAÇÃO DA MODELAÇÃO DO TARIFÁRIO

Tendo presente o quadro complexo que se procurou sucintamente caracterizar no ponto anterior – utilizando excertos do documento “Simplificação do Tarifário da AML para o Ano de 2012 – Relatório de Caracterização”, elaborado por consultor externo, para a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, o Grupo de Trabalho reflectiu sobre as possibilidades de, no quadro circunstancial limitado do seu mandato, estudar e propor alterações na modelação do tarifário existente, especialmente focalizadas na introdução de factores de simplificação e de mais adequada remuneração dos operadores intervenientes.

O Grupo de Trabalho desde o início constatou ser inviável, no seu âmbito de intervenção, a proposta de um novo modelo de tarifação intermodal, substitutivo do actual sistema de coroas. Reconhecendo unanimemente o interesse e premência de serem desenvolvidos os estudos que permitam a sua criação, não se deixa todavia de assinalar que tal só será exequível num quadro em que o Estado, por via de fase de concurso para a contratualização da totalidade das concessões que integram o sistema de transportes da área metropolitana, disponha da posição negocial adequada para que esse novo modelo tarifário seja requisito pré-estabelecido e como tal reconhecido e aceite por todos os interessados que se proponham licitar as concessões, subsumindo as suas propostas e o inerente modelo de exploração às condições económicas e financeiras daí resultantes.

Assim sendo, e tendo em atenção que esta questão é absolutamente vital para aprofundar uma adequada racionalização da oferta, numa lógica verdadeiramente intermodal e interoperador, bem como para fundar alicerces da sustentabilidade económica do sistema, deve o Estado ponderar – de um ponto de vista jurídico e de critérios de oportunidade – se as condições de natureza excepcional que o País vive não fundamentam (ou mesmo se não impõem) o recurso a instrumentos legais de natureza igualmente excepcional, permitindo antecipar significativamente o desencadear desse processo de nova contratualização.

Foram objecto de estudo e de algumas análises, mais ou menos detalhadas:

- A criação de um título único para utilizadores frequentes, denominado Passo Cidade, abrangendo a totalidade das redes da CARRIS e do Metropolitano de Lisboa, com tarifa plana, substituindo os títulos

monomodais daqueles operadores, hoje existentes; o mesmo título constituiria o único módulo urbano para formação de títulos combinados com operadores suburbanos (rodoviários, fluviais e ferroviários, públicos e privados);

- A eliminação dos passes intermodais (títulos L), reorientando os seus utilizadores para os títulos combinados;
- A eliminação de títulos de venda reduzida.

Com excepção da medida especificamente respeitante ao operador CP - Comboios de Portugal, que adiante se explanará, o Grupo de Trabalho não logrou obter consenso quanto a mais qualquer outra intervenção, pelo que não formula qualquer proposta.

Para registo, particularmente por se tratar de matéria na qual o Grupo de Trabalho investiu esforços significativos, consta do Anexo VII, o estudo produzido conjuntamente pela CARRIS e ML e que descreve as análises desenvolvidas e os resultados identificados, com outros operadores, bem como riscos da sua implementação e as principais observações que foram suscitadas.

Quanto à proposta de criação do “passe cidade” e respectivos títulos combinados com os operadores suburbanos, que não obteve consenso alargado, importa referir a aproximação na solução com os operadores CP, Fertagus e Transtejo/Soflusa, os quais se empenharam desde o início do processo em alcançar um acordo, que foi praticamente alcançado. Regista-se, ainda, que também o operador TCB apresentou uma contra-proposta mais próxima da apresentada pela CA/ML.

3.4 ALTERAÇÃO DA ESTRUTURA DE TARIFÁRIO DA CP LISBOA

3.4.1 ENQUADRAMENTO

O sistema tarifário da CP Lisboa agrupa 4 grandes modalidades de títulos de transporte:

- Bilhetes (monomodais e multimodais: Zapping);
- Assinaturas CP (monomodais);
- Passes combinados (multimodais);
- Passes sociais (multimodais).

O sistema tarifário actual é composto por 17 Títulos com 177 modalidades a seguinte discriminação:

Modalidades	Quantidade de Títulos
Títulos CP Lisboa	
ASSINATURA	4
BILHETE MULTIVIAGEM	3
BILHETE SIMPLES	3
COMPLEMENTO	3
Zapping	
ZAPPING	1
Passe Intermodal	
PASSE INTERMODAL	25
Título Combinado	
CASCAIS/SINTRA-TRAIN&BUS	1
CP/CARRIS	22
CP/CARRIS/METRO	14
CP/LT	18
CP/METRO	22
CP/RL	5
CP/SCOTTURB	18
CP/SOFLUSA	8
CP/SOFLUSA/CARRIS	6
CP/SOFLUSA/CARRIS/METRO	6
CP/VIMECA	18
Total	177

Os Bilhetes e Assinaturas CP baseiam-se num sistema zonal, onde o passageiro paga o número de zonas percorridas entre a estação de Origem e Destino e as zonas são determinadas com base em quadros de percurso.

Os bilhetes têm uma validade temporal que se inicia a partir do momento da validação e as Assinaturas são válidas por 30 dias.

Os Passes combinados têm uma abrangência geográfica determinada por uma estação de origem e outra de destino e, nalguns casos, também por zonas por 30 dias.

Os Passes sociais baseiam-se num sistema de coroas, e obrigam não só ao carregamento do cartão como também à existência de um selo e são válidos desde o dia 1 até ao último dia de cada mês. Os títulos de transporte da CP Lisboa têm as seguintes fórmulas de construção e descontos:

- Bilhete CP 24 = 3 x Bilhete Simples;
- Bilhete Família = CP24 x 50%;
- Assinatura de Estudante = Assinatura Normal x 75%;
- Assinatura 4_18 / sub23 = Assinatura Estudante x 25%;
- Passes combinados 4_18 / sub23 = Passe combinado x 50%;
- Passes sociais 4_18 / sub23 = Preço Passes sociais x 50%;
- Passe social reformado/pensionista/3ª idade = Cerca de 70% do preço normal;

- Passe social criança = Cerca de 30% do preço normal;
- Passe Social + = Passe Social criança.

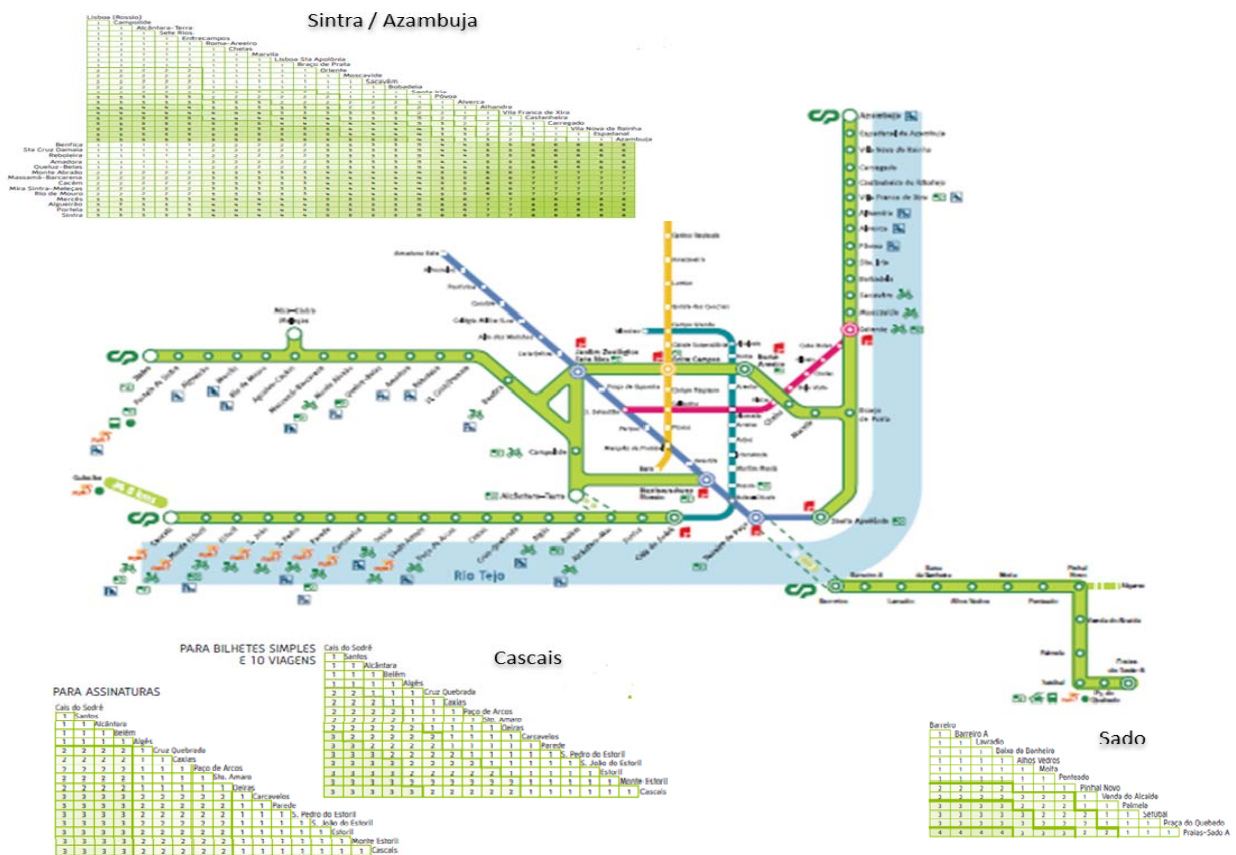
A procura da CP Lisboa (Passageiros e PK's) está dividida aproximadamente da seguinte forma:

- Títulos Simples - Bilhetes (26%);
- Títulos mensais - Assinaturas/Combinados e Intermodais (74%);

3.4.2 CONSTRANGIMENTOS DO MODELO TARIFÁRIO ACTUAL

Bilhetes e Assinaturas

a) Complexidade



Apesar da ligação física em rede dos serviços da CP Lisboa, o regime tarifário é complexo, existindo cinco quadros de percurso diferentes, consoante as Linhas da CP Lisboa, com a agravante que na Linha de Cascais o quadro de percursos para Bilhetes é diferente do quadro de percursos de Assinaturas.

A taxaço entre Linhas obriga à definição prévia de um itinerário, separado por Linha.

Exemplo 1

Passageiro vive em Oeiras:

- Se quiser 1 bilhete para Belém, consulta 1 quadro de percursos.

- Se quiser viajar para a Linha de Sintra, consulta 2 quadros de percursos diferentes, para “somar” as zonas.

Exemplo 2

Bilhete com origem na Linha de Cascais e destino na Linha de Azambuja é calculado via Cais do Sodré e via Santa Apolónia, mesmo que o passageiro faça o percurso pela Linha de Cintura (Alcântara-mar/Alcântara-terra)

Exemplo 3

Percurso Algés/Moscavide:

- Preço = Algés/C. Sodré (1 z) + Sta. Apolónia/Moscavide (1 z) = 2 z
- Percurso = Algés/Alcântara-mar (1 z) + Alcântara-terra/Moscavide (2 z) = 3 z
- O Preço vai por um lado e o passageiro por outro: Paga 2 zonas e viaja 3 zonas.

b) Rigidez

O passageiro adquire x zonas, para uma origem/destino específica. É diferente de adquirir, por exemplo, 1 bilhete de 2 zonas, e poder utilizá-lo em qualquer percurso de 2 zonas. Esta falta de flexibilidade foi já colmatada, em parte, com a implementação do zapping.

Este constrangimento para além de não ser percebido pelo passageiro, limita a capacidade de criação de novos produtos.

Exemplo 4

Bilhete Amadora/Rossio (1 zona) não permite ao passageiro viajar da Amadora para o Cacém (1 zona).

c) Incoerência

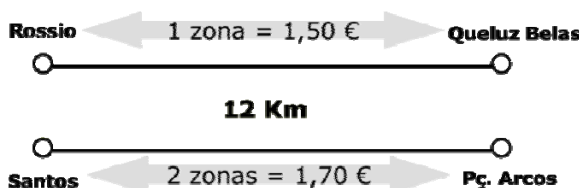
Existem também algumas incoerências nas diferentes zonas e respectivos preços:

- As distâncias quilométricas idênticas não correspondem preços idênticos;
- Para a mesma zona, existem distâncias quilométricas muito distintas;
- Não existe uma lógica/fórmula de construção de preços entre a zona 1 e a zona 2 e assim sucessivamente;
- O preço das Assinaturas das Zonas 1 e 6 não está ainda indexado ao dos Bilhetes.

TÍTULOS	Jul-08		Jul-10		08/10	Jan-11		08/10	Ago-11		Ag-11/Jan11
	Preço	Var- Zonas	Preço	Var- Zonas	Var	Preço	Var- Zonas	Var	Preço	Var- Zonas	Var
Zona 1	1,20 €		1,25 €		0,05 €	1,30 €		0,05 €	1,50 €		0,20 €
Zona 2	1,30 €	0,10 €	1,35 €	0,10 €	0,05 €	1,40 €	0,10 €	0,05 €	1,70 €	0,20 €	0,30 €
Zona 3	1,70 €	0,40 €	1,75 €	0,40 €	0,05 €	1,80 €	0,40 €	0,05 €	1,95 €	0,25 €	0,15 €
Zona 4	1,80 €	0,10 €	1,85 €	0,10 €	0,05 €	1,95 €	0,15 €	0,10 €	2,25 €	0,30 €	0,30 €
Zona 5	1,95 €	0,15 €	2,00 €	0,15 €	0,05 €	2,10 €	0,15 €	0,10 €	2,40 €	0,15 €	0,30 €
Zona 6	2,20 €	0,25 €	2,25 €	0,25 €	0,05 €	2,35 €	0,25 €	0,10 €	2,65 €	0,25 €	0,30 €

Exemplo 5

Duas origem/destino, com +- a mesma distância (12 km):



Passes Combinados

Os limites geográficos, preços e quotas dos Passes Combinados são definidos exclusivamente pelos operadores de Transporte e formalizados através de um Protocolo. Em algumas O/D as Assinaturas, são mais caras que o passe combinado.

Limite	Metro / CP	Limite	Assinatura CP	Δ
Amadora	31,85 €	3 Zonas	42,90 €	-11,05 €
M.Abraão	35,20 €	4 Zonas	49,50 €	-14,30 €
R. Mouro	47,95 €	4 Zonas	49,50 €	-1,55 €
Sintra	58,90 €	5 Zonas	52,80 €	6,10 €
Limite	Carris / CP	Limite	Assinatura CP	Δ
Amadora	38,70 €	3 Zonas	42,90 €	-4,20 €
M.Abraão	45,65 €	4 Zonas	49,50 €	-3,85 €
R. Mouro	54,10 €	4 Zonas	49,50 €	4,60 €
Sintra	66,95 €	5 Zonas	52,80 €	14,15 €

Passes intermodais

O cálculo da quota de cada operador nos passes sociais é efectuado tendo por base o percurso médio que cada passageiro faz em cada um dos transportadores que integram cada modalidade do Passe. A actual repartição das receitas dos passes intermodais é baseada no inquérito realizado em 1989/90. Após esta data, a ex-Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais organizou 3 inquéritos (1996, 2000 e 2007) mas nenhum veio a traduzir-se numa correcção da matriz da repartição das receitas.

Exemplo 6

Conforme se verifica no mapa que se segue (títulos mensais na Linha de Cascais)

Limites de Validade e Preços dos Passes
(destinos em Lisboa)

Linha de Cascais													Preço	Quota	Bilhete Simples	44 Viagens	% Desconto	
Tipo de Passe	C. Sordê	Santos	Alcântara	Belém	Algés	Quebrada	Cruz	Caxias	P. d'Arcos	Stº Amaro	Oeiras	Garecelos	Parade	S. Pedro	S. João	Estoril	Monte Estoril	Cascais
Assinatura CP	1 Zona												28,50 €	28,50 €	1,50 €	0,65 €	57%	
Metro/CP	Metro/CP - Algés - 30 dias												40,55 €	22,00 €		0,50 €	67%	
CP/METRO LISBOA (*)	Metro/CP (Lisboa) - 30 dias												41,85 €	23,80 €		0,54 €	64%	
Intermodal	L12												55,55 €	15,88 €		0,36 €	76%	
Assinatura CP	2 Zonas												37,40 €	37,40 €	1,70 €	0,85 €	50%	
Metro/CP	Metro/CP - Oeiras - 30 dias												49,95 €	31,38 €		0,71 €	58%	
CARRIS/CP	CARRIS/CP - Oeiras												54,10 €	30,22 €		0,69 €	60%	
CP/CARRIS/METRO	L/CP Oeiras 30 dias												60,70 €	29,40 €		0,67 €	61%	
Intermodal	L123												63,25 €	20,53 €		0,47 €	73%	
Assinatura CP	3 Zonas												42,90 €	42,90 €	1,95 €	0,98 €	50%	
Metro/CP	Metro/CP - Cascais - 30 dias												60,85 €	42,25 €		0,96 €	51%	
CARRIS/CP	CARRIS/CP - Cascais 30 dias												65,00 €	40,94 €		0,93 €	52%	
CP/CARRIS/METRO	L/CP Cascais 30 dias												72,50 €	40,52 €		0,92 €	53%	

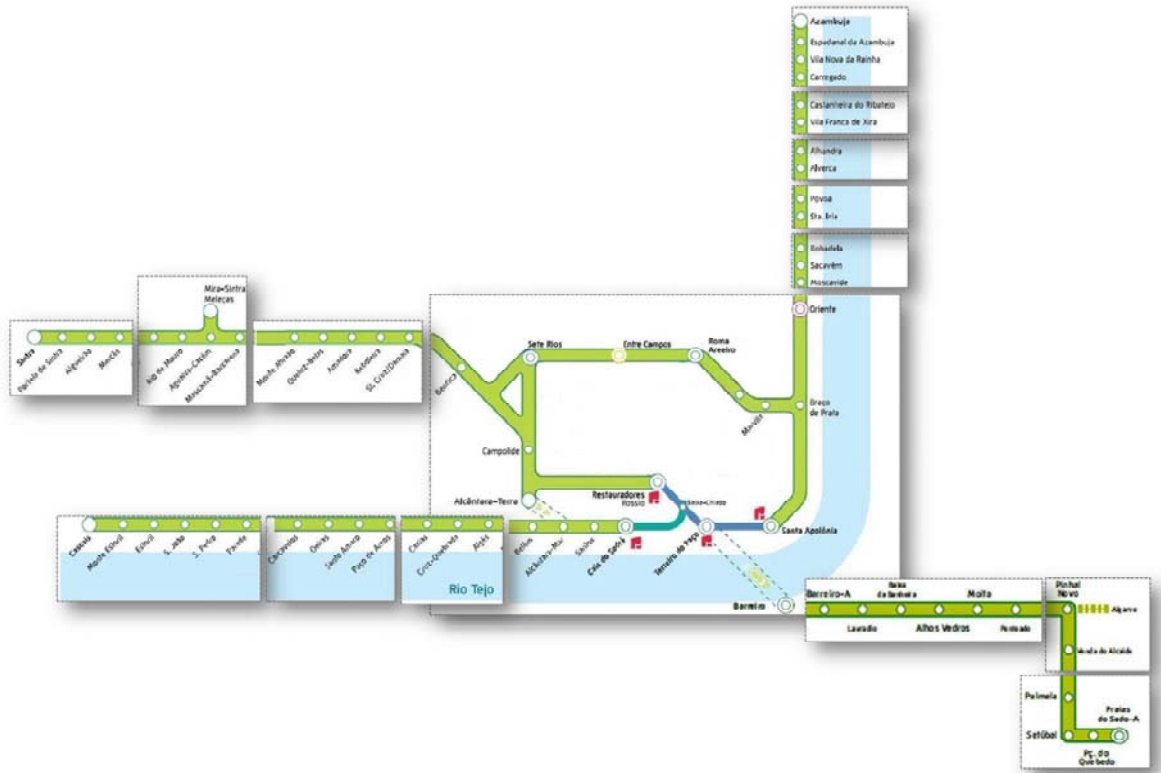
(*) Válido na L.Sintra até Benfica e na L. Azambuja até Moscavide.

% Desconto por Título:	
Assinatura CP	52%
Combinado	58%
Intermodal	74%

3.4.3 PROPOSTA DE RESTRUTURAÇÃO TARIFÁRIA

A eventual reestruturação do tarifário pode evoluir de duas formas distintas consoante se baseie num pagamento em função da distância percorrida (Bilhete simples) ou do tempo de viagem (Zapping). Estes dois caminhos possíveis serão abordados de seguida nas hipóteses 1 e 2 respectivamente. A primeira hipótese, por ser mais aproximada com o actual tarifário, encontra-se mais desenvolvida e é exequível num menor prazo.

H1: sistema zonal



Dimensão média dos favos: 6/7 kms

- Divisão da rede em favos com dimensões idênticas - as fronteiras são entre estações;
- O passageiro paga de acordo com o número de zonas em que circula, independentemente da linha ou percurso;
- Entre estações contíguas o passageiro paga só uma zona.

Preço:

$$\text{Preço do Bilhete} = PF + Nz * Pz$$

PF – Componente de preço fixa

Nz – Número de zonas

Pz – Componente variável do preço = Valor zona

$$\text{Preço da Assinatura} = Nv \times PBzn \times (1 - D)$$

Nv – Número de viagens (definido em 44)

PBzn – Preço do Bilhete Simples para o número de zonas a percorrer

D – Desconto (definido em 50%)

a) Vantagens:

- Zonamento fixo com dimensão idêntica e integração das várias linhas da CP Lisboa;
- Facilidade de comunicação ao passageiro. O sistema actual para além de não ser percebido pelo passageiro, limita a capacidade de criação de novos produtos;
- Preço único na área Lisboa com possível integração na zona 1 com o título cidade (Carris/Metro);
- Para distâncias quilométricas idênticas correspondem preços idênticos. O preço é fixado por zona e não por origem/destino específica. O passageiro adquire x zonas e pode utilizá-la em qualquer percurso. Esta falta de flexibilidade foi já colmatada, em parte, com a implementação do zapping para recursos equivalentes a 3 zonas;
- Correção dos constrangimentos existentes no tarifário actual (regras para a construção de preços; evolução equilibrada de preços entre zonas; critério coerente entre títulos próprios);
- Regras de construção de preços definidas e coerentes que constituem a base para a definição de todo o restante sistema tarifário da CP Lisboa (monomodais e multimodais).

b) Constrangimentos:

Poderá implicar alterações profundas no sistema de bilhética da CP, com um prazo não inferior a 6 meses.

H2: Sistema Zapping

Simplificar a oferta tarifária existente passando todas os operadores da AML a operar com um único título intermodal - Zapping.

O Zapping assenta num comportamento de utilização intuitiva e semelhante pelos passageiros em todos os operadores: Validar e seguir (“Tap and Go”)

O Zapping na CP Lisboa, é um título horário de tarifa plana, válido durante 1h30m de utilização após validação e com o preço de 1,70 €. Trata-se de uma solução desenhada para passageiros ocasionais, que terá de ser adaptada para passageiros frequentes (Títulos Mensais).

c) Vantagens:

- Os passageiros ocasionais dispõem de um único produto tarifário multimodal de utilização simples e universal;
- Viabiliza a construção do preço das diferentes tarifas simples de acesso a cada um dos operadores de forma diferenciada e corrige alguns dos constrangimentos existentes no tarifário actual;
- Permite ultrapassar os problemas que resultam da limitação de carregamento de um único contrato nos suportes viva viagem, obrigando os passageiros a possuírem diferentes cartões para diferentes modos, não sabendo, frequentemente, qual o cartão que pertence a cada operador.

Mantendo-se o modelo actual (1:30 m) não prevê alterações significativas no sistema de Bilhética sem Contacto.

a) **Constrangimentos:**

A CP deixaria ter a sua própria receita (bilhetes próprios) e passa a estar exclusivamente dependentes (neste segmento) da repartição de uma receita multimodal. A utilização de zapping como título exclusivo ocasional (monomodal), implica valores em saldo que permanecem no cartão após o passageiro efectuar as suas viagens. Este constrangimento seria ultrapassado se o passageiro tivesse possibilidade de carregar nos postos de venda dos

operadores da AMTL o valor correspondente ao título monomodal que pretendesse utilizar. Esta modalidade poderá implicar alterações profundas nos sistemas de bilhética dos operadores aderentes.

Pode-se verificar uma eventual perda de receita pelos seguintes motivos:

- O aumento do preço do correspondente à zona 1 (35%) em cerca de 0,20€ pode originar perda de passageiros;
- Cerca de 32% dos passageiros das zonas 3 a 8 beneficiam do preço Zapping;
- Sempre que o tempo da viagem ultrapasse 1h30 e a estação não possua gates, o passageiro tem de se deslocar a um validador para iniciar uma nova viagem. Este constrangimento pode que originar uma perda de receita nas zonas 6 à 8 (0,23%).
- Na definição de preços de produtos CP (ex.: Assinaturas, Combinados Títulos turísticos: Train & Bus, CP 24 e Bilhete de Família);
- Implica a eliminação de todos os descontos comerciais nos títulos ocasionais (nomeadamente o meio Bilhete aplicado a crianças e idosos).

3.4.4 CONCLUSÕES

- Para colmatar as deficiências do actual sistema é fundamental a manutenção do Zapping como título ocasional multimodal;
- A utilização do Zapping como título exclusivo Ocasional pode verificar uma eventual Perda de receita;
- Para que a hipótese 2, ou seja a utilização do Sistema Zapping em todos os títulos ocasionais (monomodais e multimodais) seja viável, é fundamental que o Zapping seja alargado a todos os operadores da AML (incluído operadores privados);
- Atendendo à necessidade de alterações profundas nos sistemas dos vários operadores, propõe-se, no imediato, a manutenção do bilhete simples (62% da receita da CP Lisboa), fundamentalmente vocacionado para os passageiros que de forma muito ocasional utilizam o sistema de transportes e pretendem utilizar apenas o comboio;
- A CP pretende manter os títulos mensais monomodais e os títulos turísticos.

3.4.5 ACÇÃO PROPOSTA

Face ao exposto propõe-se implementar a alteração do sistema Zonal como proposto em (H1), corrigindo deste modo a complexidade, rigidez e incoerência existentes no sistema Zonal actual e por ser exequível em mais curto prazo, caso não haja acordo quanto ao alargamento do Zapping a todos os operadores. Esta reestruturação tarifária só poderá ser implementada no ano de 2012 pois requer desenvolvimentos ao sistema de venda CP.

3.5 REVISÃO DA CHAVE DE REPARTIÇÃO DAS RECEITAS DOS TÍTULOS INTERMODAIS

Face à impossibilidade de concretizar a eliminação dos títulos intermodais, o Grupo de Trabalho recebeu instruções para propor uma nova chave de repartição das respectivas receitas, mas face ao histórico conhecido foi assumida, desde logo, a impossibilidade de estabelecer consenso sobre esta matéria.

Assim, e por solicitação do Coordenador do Grupo de Trabalho, a Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa elaborou o estudo que se junta como Anexo VIII.

Tendo presente o teor do mesmo propõe-se:

- A adopção, em 2012, da chave de repartição resultante do Inquérito de 2007;
- Que se criem as condições para que a partir de 2013, a chave de repartição se baseie em dados rigorosos do número de passageiros transportados, obtidos de forma sistemática e permanente a partir do sistema de bilhética sem contacto já disponível.

A ANTROP, enquanto representante dos operadores rodoviários privados, propõe, quanto à repartição das receitas dos títulos intermodais, que seja adoptada, “em 2012, a chave de repartição resultante do Inquérito de 2007, e que as compensações resultantes desta solução sejam aplicadas a todos os títulos enquadrados no Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de Janeiro”.

A eventual implementação destas propostas suscita questões de natureza legal e regulamentar que deverão ser devidamente ponderadas. Sem prejuízo da análise que sobre a matéria venham a fazer os competentes serviços do Ministério da Economia e Emprego, junta-se análise sucinta preparada pela Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa, como Anexo IX, desde logo destacando que as suas conclusões recomendam que se proceda à revisão da legislação relativa à criação de títulos e fixação de tarifas, bem como o regime e critérios de concessão de compensações por utilização de títulos de transporte a empresas prestadores de serviços de transporte colectivo de passageiros.

4. CONSULTA ÀS AUTARQUIAS DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

Na sequência das análises preliminares do Grupo de Trabalho, foram apresentados os cenários iniciais, para discussão e obtenção de contributos, a todas as autarquias da Área Metropolitana de Lisboa, em reunião nas instalações da Autoridade Metropolitana de Lisboa. Refira-se que apenas a autarquia de Oeiras não esteve presente.

Posteriormente a essa reunião foram enviados, a todas as autarquias, os dados de procura relativos a todos os serviços prestados pelos operadores públicos.

Nessa sequência, foram recebidos pareceres e contributos das Autarquias de Lisboa, Loures, Odivelas, Amadora, Moita, Seixal, Sesimbra, Almada, Sintra e Barreiro que se juntam no Anexo X. Na generalidade, todas as autarquias reconhecem dificuldades financeiras que o país atravessa mas recusam a alteração da oferta transporte colectivo, designadamente por configurarem:

- A adopção de meras preocupações financeiras e a ausência de preocupações sociais e de captação de novos clientes;
- O desperdício dos investimentos efectuados em infra-estrutura e material circulante;
- A diminuição da atractividade do transporte colectivo e a promoção do transporte individual;
- O aumento de emissões de CO₂ para atmosfera;
- A eliminação de ligações a Lisboa que se constituem como essenciais para deslocações pendulares;
- Um aumento tarifário para os passageiros que deixam de utilizar os serviços de operadores públicos para passarem a utilizar os serviços de transporte de operadores privados;
- Desconsideram a importância do serviço público de transporte entre as horas de ponta e período nocturno, que consideram essenciais para franjas da população mais desprotegidas;
- A ausência de consideração da reformulação da rede de transportes em toda a área metropolitana;
- O prejuízo mais acentuados das populações da margem sul do Tejo e da coroa periurbana de Lisboa.

Após a recepção dos pareceres promoveram-se reuniões com as autarquias em cuja área de influência ocorrem mais alterações – Lisboa, Montijo, Amadora, Loures, Odivelas, Barreiro, Almada, Moita, Seixal e Oeiras, não tendo sido possível com as autarquias de Almada, Seixal e Oeiras.

Apesar dos cenários apresentados, resultado de maturação de estudos de impacto, se consubstanciarem em alterações menos extensas, as autarquias contestaram, na generalidade, todas opções. Contudo, foram efectuadas as seguintes observações, de carácter mais específico, apresentadas pelos vereadores responsáveis pela mobilidade e transportes:

Lisboa

Os representantes da Câmara Municipal de Lisboa referiram com preocupação o esforço que se pretende pedir aos utilizadores do transporte público e às empresas, considerando que a aplicação de algumas medidas de racionalização, como a integração CARRIS/Metropolitano de Lisboa e a eliminação da sobreposição da oferta daquelas empresas, estão a ser ponderadas de forma incorrecta. A integração de duas empresas desta dimensão demorará 2/3 anos e supressão da oferta da Carris nos corredores de metro nunca deveria ser completa, porque há procuras específicas que é preciso ter em conta. A redução da oferta seria boa solução em muitos casos.

Foram também referidos o facto da população de Lisboa ser muito envelhecida, bem mais que a média do país, que cada vez mais se deveriam ter em conta os utilizadores “irregulares”, que utilizam em alguns dias o transporte colectivo e noutros o transporte individual, e a relação entre “redução de custos” e “aumento de receitas”.

Foi disponibilizada a colaboração dos serviços técnicos da autarquia para trabalharem com a AMTL e operadores para realização de uma análise detalhada das redes.

Foi manifestada a disponibilidade da autarquia para participar em soluções de financiamento e na definição de um melhor modelo de integração CARRIS/Metropolitano de Lisboa. Em relação ao financiamento foi referida

expressamente a possibilidade da receita de estacionamento em Lisboa poder constituir receita do “sistema”, e as portagens e o IVA sobre as portagens, como fontes de financiamento possíveis.

Amadora

Esta autarquia, apesar de manter o parecer da manutenção de todas as carreiras, face ao cenário apresentado, solicitou a ponderação de:

- Alterar o terminal da carreira 711 para o antigo terminal da carreira 764 a extinguir, permitindo, com o percurso da carreira subsistente, servir a quase totalidade da população afectada.
- Alterar o percurso intermédio da carreira 714, de forma a servir melhor a zona comercial de Alfragide.

Esta autarquia entende ainda que as ligações de operadores rodoviários privados não são alternativa e não são satisfatórias nas ligações intra e extra-concelhias, além de praticarem um tarifário substancialmente mais alto.

Odivelas

Esta autarquia, apesar de manter o parecer da manutenção de todas as carreiras, face ao cenário apresentado, solicitou a ponderação de:

- Manter a carreira 36 a servir Odivelas no período - anterior e posterior - do horário de funcionamento do Metropolitano de Lisboa.

Esta autarquia entende ainda que as ligações de operadores rodoviários privados não são alternativa e não são satisfatórias nas ligações intra e extra-concelhias, além de praticarem um tarifário substancialmente mais alto.

Loures

Esta autarquia, apesar de manter o parecer da manutenção de todas as carreiras, face ao cenário apresentado, solicitou a ponderação de:

- Manter a carreira 25 de ligação a Prior Velho e a carreira 21 de ligação entre a Portela e Moscavide, por entenderem que são as únicas que podem fazer a ligação daquelas localidades ao Metropolitano.
- Manter o terminal da carreira 708, de forma a continuar a servir uma zona residencial e de escolas.

Esta autarquia entende ainda que as ligações de operadores rodoviários privados não são alternativa e não são satisfatórias nas ligações intra e extra-concelhias, além de praticarem um tarifário substancialmente mais alto. Manifestaram preocupação com a ausência de ligações ao novo Hospital de Loures.

Montijo

Esta autarquia, apesar de manter o parecer da manutenção de todas as carreiras, face ao cenário apresentado, solicitou a ponderação de:

- Manter a ligação fluvial aos fins-de-semana, ainda que com menor frequência, para permitir satisfazer deslocações casa-trabalho.
- Manter a ligação fluvial durante todos os dias úteis, mas reduzindo as frequências.

Moita

Esta autarquia, considera que os respectivos municípios serão penalizados pelas alterações na oferta no Montijo e no Barreiro. Solicitou, especialmente, a revisão do horário de funcionamento para o Barreiro no que respeita à última ligação, ao alargamento ao concelho da Moita dos passes intermodais, cuja população está prejudicada nesse aspecto face a Barreiro, Montijo e Alcochete, e à extensão da área de exploração dos Transportes Colectivos do Barreiro a algumas freguesias do concelho da Moita, face à grande dependência em relação ao terminal fluvial do Barreiro, logo que possível.

Barreiro

Esta autarquia, apesar de manter o parecer da manutenção de todas as ligações fluviais, nos actuais termos, face ao cenário apresentado, solicitou a ponderação de uma metodologia a aplicar para a repartição de receita do novo passe resultante da fusão da CARRIS e com o Metropolitano de Lisboa, com os operadores Transportes Colectivos do Barreiro e Soflusa.

Analisadas as propostas concluiu-se ser possível, para já, a aceitação das seguintes:

- **Amadora:** Alteração do percurso final da carreira 711, para coincidir com o percurso final da carreira 764 (cuja supressão se propõe), sem acréscimos substanciais de custos (ao contrários das restantes propostas);
- **Loures:** Manutenção do actual terminal da carreira 708, com manutenção dos actuais custos.

No que se refere à Ligação Fluvial ao Barreiro, e tendo em conta a observação da autarquia da Moita, no quanto ao último horário da ligação ao Barreiro, tal merecerá adequada ponderação por parte do Grupo Transtejo.

Considera-se, no entanto, que a possibilidade de serem adoptadas outras sugestões não está inviabilizada, requerendo melhor avaliação.

5. ANEXOS

- I. Despacho de nomeação do Grupo de Trabalho;
- II. Proposta de adequação da oferta do Grupo Transtejo, impactos tarifários e estudos de suporte;
- III. Estudo AMTL de impactos, na área metropolitana, da adequação da oferta dos operadores públicos;
- IV. Estudo CP de reorganização da oferta da Linha de Sintra e Azambuja;
- V. Tabela – Medidas de adequação da oferta de 2004 a 2010 na rede Carris;
- VI. Tabela – Impactos tarifários da adequação da oferta na rede Carris;
- VII. Criação de um título cidade – análise técnica;
- VIII. Proposta de chave de repartição de receitas dos títulos intermodais;
- IX. Análise da necessidade de alterações legislativas/regulamentares;
- X. Pareceres das autarquias da AML

O presente relatório foi aprovado em reunião do Grupo de Trabalho, no dia 23 de Novembro de 2011:

O Coordenador do Grupo de Trabalho,

Pela AMTL - Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa,

Pelo ML - Metropolitano de Lisboa, E. P. E.,

Pela CCFL - Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S. A.,

Pela CP — Comboios de Portugal, E. P. E.,

Pelo Grupo Transtejo (Transtejo e Soflusa),

Pela ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros,

Pela FERTAGUS, Travessia do Tejo, S.A.,

Pela MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.,