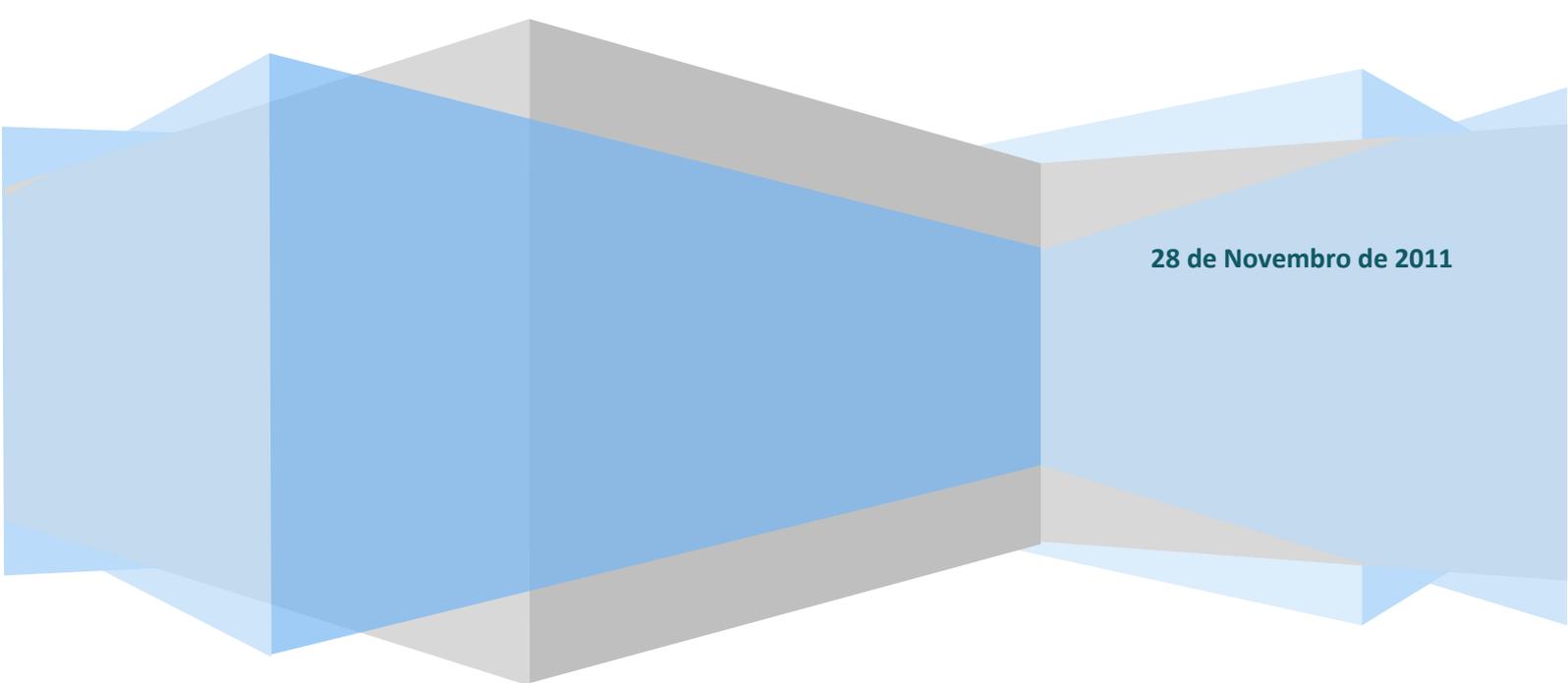


Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Despacho n.º 13371/2011, do Secretário de Estado das Obras Públicas,
Transportes e Comunicações

GRUPO DE TRABALHO – RELATÓRIO



28 de Novembro de 2011

ÍNDICE

1. SUMÁRIO EXECUTIVO	3
2. INTRODUÇÃO	5
2.1. ENQUADRAMENTO, ÂMBITO E OBJECTIVOS	5
2.2. METODOLOGIA DE ACTUAÇÃO	6
3. REFORMULAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO	8
3.1. CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES	8
3.2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO - REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA METRO DO PORTO, SA	16
3.2.1. SITUAÇÃO ACTUAL	16
3.2.2. CENÁRIOS ESTUDADOS PARA A REDUÇÃO DA OFERTA	17
3.2.3. Futuro	18
3.2.4. Conclusão	18
3.3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO – REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA STCP – SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, S.A.	20
3.3.1. INTRODUÇÃO	20
3.3.2. METODOLOGIA DE ANÁLISE	21
3.3.3. A REDE DE MATOSINHOS	22
3.3.4. A REDE DA MAIA	36
3.3.5. A REDE DE VALONGO	43
3.3.6. A REDE DE GONDOMAR	56
3.3.7. A REDE DE VILA NOVA DE GAIA	68
3.3.8. CONCLUSÃO	79
3.4. POTENCIAÇÃO DE INTERFACES NA ARTICULAÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTE	81
4. CONSULTA ÀS AUTARQUIAS LOCAIS	83
5. APERFEIÇOAMENTO DO MODELO DE TARIFÁRIO	88
6. PERSPECTIVA DA AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTES DO PORTO	93
6.1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ACTUAL	93
6.2. MEDIDAS PROPOSTAS PELA AMTP	94

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

Pelo Despacho n.º 13371/2011 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 na área metropolitana do Porto.

A emissão do referido despacho fundamenta-se no actual contexto de restrições financeiras do Estado e do respectivo sector empresarial e nos compromissos internacionais assumidos e focou-se na necessidade da eliminação de redundâncias e sobreposições entre as diferentes redes de transportes colectivos e a adequação dos níveis de serviço e oferta.

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 do Porto, para análise e apresentação de ajustes e de propostas alternativas.

No que se refere ao transporte ferroviário, na Metro do Porto, concluiu-se que o cenário contratual existente não apresenta incentivos à renegociação nem à redução da oferta, seja pela diminuição do horário de funcionamento e/ou da produção quilométrica, dado que a captação de valor pela Metro do Porto é significativamente menor do que a perda de receita estimada e ainda resultaria num pior serviço aos clientes do sistema de transporte.

No que se refere ao transporte rodoviário, e sob proposta da STCP, é proposto suspender cerca de 25% do serviço prestado por aquela empresa, através da concentração de grande parte das carreiras na sua área central de actuação, permitindo melhorar os seus resultados, mas também obtendo-se uma melhor coordenação da oferta entre operadores e que seja verificado o cumprimento da coordenação de oferta que vier a ser definida.

O Grupo de Trabalho também considerou que a existência de interfaces em pontos de acesso à cidade do Porto é fundamental para se conseguir uma boa articulação entre os diversos modos de transporte, no sentido de evitar redundância e sobreposições de oferta, o congestionamento do tráfego e o aumento dos níveis de poluição ambiental, pelo que apresenta uma visão do que deveria constituir a rede mínima de interfaces, procurando apontar as soluções concretas que representam menor custo de execução.

Embora não estivesse incluído no seu mandato, o Grupo de Trabalho reflectiu sobre aspectos concretos do sistema tarifário existente, particularmente no que se refere à criação de condições para, o mais breve possível, incrementar a abrangência – geográfica e de operadores – dos títulos ANDANTE, e eliminar o tarifário monomodal da STCP.

Decorrente desta reflexão, apresenta-se a proposta de introdução de um novo zonamento tarifário das ligações ferroviárias dos serviços suburbanos da CP, permitindo eliminar as incongruências do

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

actual sistema e potenciando a integração plena com os restantes operadores e com o Sistema Intermodal Andante.

Finalmente, foi ainda considerada a proposta da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, designadamente, de adopção de medidas tendentes à reformulação do quadro legislativo referente à organização dos transportes públicos, à integração plena dos operadores no sistema intermodal Andante, e à alteração do modelo de financiamento do sistema de transportes.

2. INTRODUÇÃO

2.1. ENQUADRAMENTO, ÂMBITO E OBJECTIVOS

Pelo Despacho n.º 13371/2011 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 ao presente relatório, determinou a criação de um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar uma proposta de revisão das redes de transportes públicos na área metropolitana do Porto.

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;

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 encontre desenquadrado do nível de procura verificado, adoptando e privilegiando, em alternativa, os modos de transporte mais eficientes para assegurar o serviço público.

Finalmente, o grupo de trabalho foi coordenado por Pedro Manuel Almeida Gonçalves, e constituído por elementos designados por:

- a) Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto;
- b) Metro do Porto, S.A.;
- c) STCP, Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.;
- d) CP — Comboios de Portugal, E. P. E.;
- e) ANTROP – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros.

Dando cumprimento ao disposto no número 5 do Despacho n.º 13371/2011, o Grupo de Trabalho, em reunião realizada em 14 de Novembro de 2011, com representantes dos Municípios, relativamente aos quais se propõem alterações, e da Junta Metropolitana do Porto, apresentou às autarquias locais envolvidas a metodologia e princípios gerais da intervenção preconizada. Refira-se, a este propósito, que aquando do início da actividade do Grupo de Trabalhos, o Senhor Presidente da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto dirigiu ofício a todas as Câmaras Municipais da AMP, convidando à apresentação de contribuições.

Na sequência desta reunião, foram realizadas sessões de trabalho individualizadas, com todas as autarquias que o desejaram, com a presença dos representantes dos operadores envolvidos, em que as alterações propostas foram detalhadamente apresentadas e recolhidas as opiniões dos responsáveis locais.

2.2. METODOLOGIA DE ACTUAÇÃO

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

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 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.

Aos operadores rodoviários privados, representados pela ANTROP, 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 considere a redução de oferta por parte dos operadores públicos, sempre numa base voluntária e de mútuo acordo.

Face a esse desafio a ANTROP apresentou uma proposta, que se encontra em anexo a este relatório (Anexo II), onde se estima uma redução de 8 Milhões de km que passariam a ser operados por operadores privados, praticamente sem degradação de serviço público e com equilíbrio de resultados dos operadores privados, devido à eliminação de sobreposições de rede ou à possibilidade de redesenho da oferta em determinadas zonas, resultando num aumento da eficiência e da qualidade de serviço ao passageiro.

Nessa proposta, os operadores privados comprometiam-se a aderir ao tarifário Andante em todos os serviços em que a STCP deixaria de operar, bem como a utilizar autocarros com níveis de qualidade adequados.

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 concessões 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 e análise das condições de concorrência.

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 consequente pagamento de indemnizações ou cessação de serviço público sem possibilidade de alternativas.

3. REFORMULAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES DA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

3.1. CARACTERIZAÇÃO DO ACTUAL SISTEMA DE TRANSPORTES

A Área Metropolitana do Porto integra 16 municípios (Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Porto, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia), a que corresponde uma superfície de 1 885 km², onde residem cerca de 1,7 milhões de habitantes. O número de empregados nesta região é da ordem dos 0,5 milhões, dos quais 0,27 milhões no sector terciário.

	População Residente 2009		Superfície	
	Habitantes	(%)	(km2)	(%)
Área Metropolitana do Porto	1 684 901	100,0%	1883,2	100,0%
Arouca	23 559	1,4%	329,1	17,5%
Espinho	28 866	1,7%	21,1	1,1%
Gondomar	174 878	10,4%	131,9	7,0%
Maia	143 371	8,5%	83,1	4,4%
Matosinhos	169 303	10,0%	62,2	3,3%
Oliveira de Azeméis	71 075	4,2%	161,1	8,6%
Porto	210 558	12,5%	41,3	2,2%
Póvoa de Varzim	66 919	4,0%	82,1	4,4%
Santa Maria da Feira	148 449	8,8%	215,9	11,5%
Santo Tirso	69 377	4,1%	136,6	7,3%
São João da Madeira	21 797	1,3%	7,9	0,4%
Trofa	41 022	2,4%	71,9	3,8%
Vale de Cambra	24 270	1,4%	146,5	7,8%
Valongo	98 522	5,8%	75,1	4,0%
Vila do Conde	77 553	4,6%	149,0	7,9%
Vila Nova de Gaia	315 382	18,7%	168,4	8,9%

Fonte: INE 2010

População e Superfície por Concelho na AMP

Não se encontrando disponíveis dados relativos à mobilidade da AMP com a sua actual configuração territorial, a análise dos dados relativos ao Inquérito Geral à Mobilidade realizado em 2000 (IGM 2000) registam cerca de 3,0 milhões de viagens diárias em dia útil com origem nos 9 concelhos que integravam a AMP naquela época. Extrapolando para os 16 concelhos que actualmente pertencem a esta unidade territorial, proporcionalmente à população residente, pode-se estimar que o número de deslocações diárias com origem no território actual será de 4,1 milhões, no ano referido, ou seja, um valor médio de 2,4 viagens por pessoa e por dia útil. Comparando este valor com os relativos a outras aglomerações europeias com dimensão análoga, observa-se que é um valor relativamente baixo. Do conjunto de viagens realizadas internamente na AMP, mais de 1/3 têm origem e/ou destino na cidade do Porto, conforme se apresenta na matriz origem/destino das viagens realizadas em dias úteis.

Ainda segundo o IGM2000 o transporte individual é o principal modo de transporte na AMP, com o transporte público responsável por apenas 20% do total, sendo que, apenas na cidade do Porto,

entram diariamente nos dias úteis cerca de 235 000 veículos de transporte individual (25% provenientes do sul e 43% do norte).

A evolução ocorrida no final do século XX foi particularmente desfavorável para o transporte colectivo registando-se um crescimento muito expressivo do peso do transporte individual, em contrapartida à redução do peso do transporte colectivo e das deslocações a pé. Este crescimento muito rápido da utilização dos veículos particulares na mobilidade urbana veio colocar com particular premência as questões de sustentabilidade ambiental do sistema de transportes e da necessidade de reduzir os níveis de congestionamento nas áreas urbanas centrais onde a utilização do transporte individual regista níveis mais elevados.

O trabalho elaborado pela Qmetrics em 2003 efectuou uma caracterização do perfil do utilizador, donde se podem sublinhar os seguintes aspectos:

- 67% dos utilizadores declaram um gasto mensal em transportes inferior a 25 €;
- Apenas 3,5% dos utilizadores suportam um gasto mensal igual ou superior a 50 €;
- A despesa média mensal com transporte por utilizador é de 21,3 €;
- Cerca de metade dos utilizadores (47%) do sistema de transportes efectua entre 40 a 59 viagens mensais;
- O tempo médio de espera é de 15 minutos, sendo a duração média da viagem (excluindo tempos de espera) aproximadamente o dobro deste valor (29 minutos).

A rede de infra-estruturas rodoviárias conheceu um desenvolvimento excepcional nas últimas duas décadas, em particular ao nível superior, resultado da construção de uma densa rede de vias de alta capacidade, o que permitiu aumentar de forma muito expressiva as acessibilidades interconcelhias e às regiões exteriores. Como contrapartida, este crescimento da rede rodoviária potenciou também uma maior atracção pela utilização do transporte individual e um aumento da mobilidade, na medida em que, reduzindo os tempos de viagem das deslocações, torna-se possível aos agregados familiares passarem a residir em áreas mais distantes dos locais de trabalho.

As infra-estruturas ferroviárias, embora tendo também observado nos últimos anos um nível de investimento considerável, não corresponderam a uma expansão tão expressiva da rede. Na ferroviária tradicional efectuou-se a renovação e electrificação das linhas suburbanas (Aveiro, Caíde, Guimarães e Braga). Na ferrovia ligeira (metro ligeiro) ocorreu a instalação deste novo modo de transporte, correspondente a um investimento muito expressivo, revelando-se como um factor claro de sucesso na transformação dos padrões de mobilidade urbana.

Com excepção dos acréscimos associados aos novos troços criados pela Metro do Porto (MP) na zona central da AMP, a cobertura territorial da rede ferroviária é a mesma que existia há cerca de um século, estruturada essencialmente segundo cinco eixos principais (Porto-Aveiro, Porto-Caíde, Porto-Braga e Porto-Guimarães e Porto-Póvoa, este último integrado na MP), a que acresce uma ligação de menor capacidade e qualidade no território metropolitano a sul do Douro (Linha do Vouga). Verifica-se portanto que, ao contrário do que ocorre com a rede rodoviária, a rede ferroviária cobre apenas parcialmente o território, existindo franjas expressivas sem acesso a este modo de transporte.

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

A evolução quantitativa da procura de transporte público nos maiores operadores de transporte colectivo conheceu recentemente o que poderá ser uma inversão de tendência, registando taxas de crescimento positivas, fenómeno que já não acontecia há longos anos.

Caracterização dos Operadores de Transportes

Operador	Rede (km)	N.º Paragens	Linhas	Pass. x Km	Percurso Médio /Passageiro (km)	Interfaces/Terminais	Passageiros Transportados (2010)
CP – Comboios Portugal, E.P.E. - Unidade Negócios CP Urbanos do Porto	187,2	82	4	622.766.869	29,5	Metro: Porto São Bento, Porto Campanha, General Torres, Contumil, Rio Tinto STCP: Porto São Bento, Porto Campanha, General Torres, Contumil, Rio Tinto, Valongo, Suzão, Ermesinde (as principais) Operadores Rodoviários Privados: Aveiro, Guimaraes, Braga, Ermesinde, Campanhã, São Bento, General Torres, Famalicão (entre outras).	21.136.000
Metro do Porto, S.A.	66,2 ¹	80 ²	5	267.063.673	4,987	Campanhã: edifício próprio (comboio + metro + autocarro) Casa da Música: edifício próprio (metro + autocarros) S. Bento: (comboio + metro + autocarro) General Torres: (comboio + metro + autocarro) Hospital de S. João: abrigos separados (metro + autocarros) Campo 24 de Agosto: abrigo contínuo (metro + autocarros) Trindade: (metro + autocarros) Marquês: (metro + autocarros) Bolhão: (metro + autocarros)	53.547.220

¹ Em 2011 este valor é de 66,7 km

² Em 2011 este valor é 81 estações

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Operador	Rede (km)	N.º Paragens	Linhas	Pass. x Km	Percurso Médio /Passageiro (km)	Interfaces/Terminais	Passageiros Transportados (2010)
						D. João II: abrigo contínuo (metro + autocarros) Sra. da Hora: (metro + autocarros + transporte individual) Estádio do Dragão: (metro + transporte individual) Parque Maia: (metro + transporte individual)	
STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, SA (2010)	545,6 ³	2.720 ⁴	85 ⁵ (53 linhas de Autocarros STCP, 6 linhas Z, 10 linhas de Operadores Privados, 13 linhas Madrugada e 3 linhas de Carro Eléctrico)	388.666.000 ⁶	3,56 ⁷	Hospital S. João Bom Sucesso Casa da Música Campanhã (Marquês, Campo 24 de Agosto e Trindade)	109.220,000 ⁸
Operadores Privados com redes sobrepostas à STCP							

³ Em Outubro de 2011 este valor é 521,18 km

⁴ Em Outubro de 2011 este valor é de 2 646 paragens

⁵ Em Outubro de 2011 este valor é de 81 linhas, compreendendo 53 linhas de Autocarros STCP, 4 linhas Z, 10 linhas de Operadores Privados, 11 linhas Madrugada e 3 linhas de Carro Eléctrico

⁶ Em Outubro de 2011 este valor é de 323.684 milhares de pass*km

⁷ Em Outubro de 2011 este valor é de 3,547 km

⁸ Em Outubro de 2011 este valor é de 91.256 milhares de passageiros

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Operador	Rede (km)	N.º Paragens	Linhas	Pass. x Km	Percurso Médio /Passageiro (km)	Interfaces/Terminais	Passageiros Transportados (2010)
E. T. Gondomarense	512	982	58	92.477.486	8,98	Souto, Campo 24 de Agosto e Sá Bandeira	10.298.161
J Espírito Santo ⁹	130	504	41	29.506.800	6,7	Parque das Camélias e Avª República	4.404.000
Maia Transportes	254	894	14	6.124.496	5,7		1.074.473
MGC – Transportes ¹⁰	261	1.475	33	32.607.235	8,5	Parque das Camélias e Avª República	3.844.279
Resende			24				6.502.224
Valpi Bus ¹¹	976	3.097	89	101.531.438	8,57	Pr. Humberto Delgado, Asprela e C. 24 de Agosto	11.847.309

⁹ Inclui as empresas J. Espírito Santo e A. da Costa Reis

¹⁰ Inclui as empresas Moreira, Gomes e Costas, Oliveira Fernandes e Ribeiro e Auto Viação Sandinense

¹¹ Números totais da empresa. Inclui operação exterior à AMP

Empresas de Transporte Rodoviário Privadas que Operam na Área Metropolitana do Porto

Lista das Empresas

NÚMERO	DESIGNAÇÃO	SEDE
1	ALBANO ESTEVES MARTINS & FILHOS, LDA.	Paredes
2	ARRIVA PORTUGAL - TRANSPORTES, LDA.	Guimarães
3	ANTÓNIO DA SILVA CRUZ & FILHOS, LDA.	Maia
4	AUTO MONDINENSE, S.A.	Guimarães
5	AUTO VIAÇÃO PACENSE, LDA.	Paços de Ferreira
6	TRPN - TRANSPORTES RODOVIÁRIOS PORTUGUESES DO NORTE, LDA.	Braga
7	J. ESPÍRITO SANTO & IRMÃOS, LDA.	Vila Nova de Gaia
8	AUTO VIAÇÃO ALMEIDA & FILHOS, S.A.	Castelo de Paiva
9	AUTO VIAÇÃO LANDIM, LDA.	Felgueiras
10	JOSÉ VIEIRA PINTO, MENDES, PAIVA & CORREIA, S.A.	Marco de Canaveses
11	MOREIRA, GOMES & COSTAS, LDA.	Vila Nova de Gaia
12	OLIVEIRA, FERNANDES & RIBEIRO, LDA.	Vila Nova de Gaia
13	SEQUEIRA, LUCAS, VENTURAS & Cª., LDA.	Vila Nova de Gaia
14	SOARES OLIVEIRA, S.A.	Arouca
15	AUTO VIAÇÃO DO MINHO, LDA.	Viana do Castelo
16	AUTO VIAÇÃO FEIRENSE, LDA.	Santa Maria da Feira
17	AUTO VIAÇÃO GRIJÓ, LDA.	Vila Nova de Gaia
18	AUTO VIAÇÃO ESPINHO, LDA.	Espinho
19	EMPRESA DE TRANSPORTES GONDOMARENSE, LDA.	Gondomar
20	AUTO VIAÇÃO SANDINENSE, LDA.	Vila Nova de Gaia
21	UNIÃO DE TRANSPORTES DOS CARVALHOS, LDA.	Vila Nova de Gaia
22	AUTO VIAÇÃO DE SOUTO, LDA.	Santa Maria da Feira
23	JOAQUIM GOMES CALÇADA & FILHOS, S.A.	Arouca
24	VALPIBUS - ALBERTO PINTO & FILHOS, TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, S.A.	Penafiel
25	CAIMA - TRANSPORTES, S.A.	São João da Madeira
26	RODONORTE - TRANSPORTES PORTUGUESES, S.A.	Vila Real
27	TRANSCOVIZELA - TRANSPORTES PÚBLICOS, LDA.	Guimarães
28	RESENDE - ACTIVIDADES TURÍSTICAS, S.A.	Matosinhos
29	A. NOGUEIRA DA COSTA, LDA.	Maia
30	AUTO VIAÇÃO CASTELO DA MAIA, LDA.	Maia
31	A. DA COSTA REIS & FILHOS, LDA.	Vila Nova de Gaia
32	AUTOBUS, LDA.	Vila Nova de Gaia
33	RODOVIÁRIA D'ENTRE DOURO E MINHO, S. A	Braga
34	PORTOBUS - AUTOCARROS DE TURISMO, LDA.	Vila Nova de Gaia

Indicadores

ANTROP	AMP
Empresas	34
Autocarros	2.200
Postos de trabalho (directos)	3.650
Km (ano)	132.000.000

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Empresas com concorrência (sobreposições) da STCP

EMPRESAS	Grupo/Marca
ANTÓNIO DA SILVA CRUZ & FILHOS, LDA.	MAIA TRANSPORTES
J. ESPÍRITO SANTO & IRMÃOS, LDA.	ESPÍRITO SANTO
A. DA COSTA REIS & FILHOS, LDA.	
MOREIRA, GOMES & COSTAS, LDA.	MGC - TRANSPORTES
OLIVEIRA, FERNANDES & RIBEIRO, LDA.	
AUTO VIAÇÃO SANDINENSE, LDA.	
EMPRESA DE TRANSPORTES GONDOMARENSE, LDA.	ETG
VALPIBUS - ALBERTO PINTO & FILHOS, TRANSPORTES RODOVIÁRIOS, S.A.	VALPI BUS
RESENDE - ACTIVIDADES TURÍSTICAS, S.A.	RESENDE

3.2. TRANSPORTE FERROVIÁRIO - REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA METRO DO PORTO, SA

Pese embora tratar-se de um sistema recente, claramente ainda em fase de crescimento da procura e em que é prematuro formular conclusões estáveis sobre o comportamento da procura ao longo do seu período diário e semanal de funcionamento, o Grupo de Trabalho enunciou como seu objectivo de partida a análise das potencialidades de algum ajuste da oferta actual, na óptica de obtenção de efeitos económicos positivos para a empresa Metro do Porto, S.A.

Nos pontos seguintes descreve-se a abordagem adoptada e as conclusões da mesma resultantes e que levam o Grupo a não propor, neste momento e nas condições apuradas, a implementação de qualquer alteração no modelo de oferta deste operador.

3.2.1. SITUAÇÃO ACTUAL

Contrato

Para a Operação e Manutenção (O&M) do Sistema de Metro Ligeiro da Área Metropolitana do Porto (SMLAMP) a MP celebrou um contrato com a Prometro, S.A. para o período 01 Abr 2010 a 31 Dez 2014, decorrente dum processo de concurso público internacional.

Das condições do contrato destacamos:

- Produção quilométrica total e anual definidas, em “Veículo x Km”, com uma banda de variação prevista de 3% da produção anual;
- Facturação mensal fixa, sem componente variável (consequência da proposta apresentada a concurso e posteriormente contratada);
- Definidas *ab initio* as principais características da oferta, a qual pode ser modificada sob solicitação ou aprovação da MP;
- Caso a produção quilométrica se situe fora da banda de referência existe lugar a um reequilíbrio económico-financeiro do contrato, não se especificando no entanto qualquer metodologia para o efeito;
- A grande maioria dos custos assumidos pela subconcessionária, à luz do contrato, é fixa e estrutural, atendendo às obrigações de conservação, manutenção e produção definidas no contrato e à estabilidade pretendida ao nível dos Recursos Humanos e principais fornecimentos externos.

Modelo de Oferta

Globalmente o Sistema de Metro funciona entre as 06H00 e a 01H00, existindo dois tipos de Linhas (urbanas e suburbanas), com procuras e características distintas, sendo claramente pendular a procura suburbana.

Sempre que possível são efectuadas roturas de frequência, tendo em conta a procura em cada troço e os limites impostos pela infra-estrutura, conforme se pode ver nos anexos Mapa de Oferta e Taxa de Ocupação.

Em termos de regulação temos 2 tipos de operação distintos:

- 1 Linha independente do tipo urbano, cerca de 50% enterrada, com uma regulação do tipo frequência, a Linha D;
- 6 Linhas que partilham um tronco comum na zona do Porto, divergindo na periferia da cidade, com uma regulação do tipo horário, Linhas A, B, C, E e F.

3.2.2. CENÁRIOS ESTUDADOS PARA A REDUÇÃO DA OFERTA

Metro do Porto

Os cenários estudados pela MP foram a redução do horário de funcionamento e a diminuição da frequência fora das horas de ponta, tendo-se projectado a partir daí a respectiva redução da produção quilométrica e a perda de validações.

Como dados de entrada usaram-se os seguintes pressupostos:

- Valorização do V x Km a menos em 0,40 €;
- Valor da validação média de 0,633 €;
- Perda de 200% de validações nos períodos de supressão do serviço;
- Perda de 3% de validações nos períodos de redução de frequência.

	Fecho às 24H00		Fecho às 23H00						
Sem redução frequência	-14.087	V x Km	-5.635	Eur	-28.175	V x Km	-11.270	Eur	Custo
	-95.600	Valid	-60.515	Eur	-215.872	Valid	-136.647	Eur	Receita
	-54.880		Eur		-125.377		Eur		Resultado
Com redução frequência	-60.056	V x Km	-24.022	Eur	-67.100	V x Km	-26.840	Eur	Custo
	-156.870	Valid	-99.299	Eur	-275.338	Valid	-174.289	Eur	Receita
	-75.276		Eur		-147.449		Eur		Resultado

Como se pode constatar da leitura do quadro anterior, as 4 hipóteses analisadas pela MP levam a agravamentos dos resultados mensais da operação em montantes que se situam entre os cerca de 55 000,00 euros e os 147 500,00 euros.

Este resultado é justificado pelo reduzido valor do preço unitário aplicável à produção quilométrica que deixaria de ser realizada, 0,40 € / V x Km, conforme posição apresentada pela Prometro, S.A..

Prometro, S.A.

A MP solicitou à Prometro, S.A. que apresentasse uma proposta para a redução do custo mensal da O&M tendo obtido como resposta a disponibilidade da Subconcessionária para passar à MP as eventuais poupanças com a energia, valorizando-as em 0,40 € / V x Km.

Acrescentou no entanto que economias mais significativas poderiam resultar da libertação ou renegociação do contrato de manutenção que teve de celebrar com a EMEF - Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, S.A. para cumprir as condições do concurso.

3.2.3. FUTURO

Renegociação

A curta duração do contrato, 5 anos, a inexistência de ferramentas predefinidas para renegociação, torna improvável a obtenção de qualquer benefício para a MP.

Acresce a isto a estrutura de custos do Operador, que é eminentemente fixa e insensível a pequenas variações da produção quilométrica ou horário de funcionamento, onde as principais rubricas são salários, subcontratos de limpeza, manutenção de material circulante, manutenção de via, manutenção de catenária, manutenção de sinalização.

Preparação do Futuro Contrato

A existência de um contrato que se iniciará em 01 de Janeiro de 2015 é uma oportunidade para definir as condições adequadas a um nível de subsidiação muito reduzido, ou nulo.

Variáveis chave para a diminuição do custo:

- Horário de funcionamento;
- Oferta de transporte e respectiva produção quilométrica;
- Contingente de apoio a clientes;
- Liberdade para a subcontratação da manutenção do material circulante e de outros sistemas críticos;
- Nível de conservação e renovação do Sistema.

3.2.4. CONCLUSÃO

O cenário contratual existente não apresenta incentivos à renegociação nem à redução da oferta, seja pela diminuição do horário de funcionamento e/ou da produção quilométrica, dado que a captação de valor pela MP é significativamente menor do que a perda de receita estimada e ainda resultaria num pior serviço aos clientes do sistema de transporte.

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

A obtenção dum redução clara do nível de subsidiação passa, no essencial, pela modificação das condições a definir no concurso para a Operação & Manutenção após 01 Janeiro 2015, conforme se refere anteriormente.

3.3. TRANSPORTE RODOVIÁRIO – REFORMULAÇÃO DA OFERTA DA STCP – SOCIEDADE DE TRANSPORTES COLECTIVOS DO PORTO, S.A.

3.3.1. INTRODUÇÃO

O Grupo de Trabalho, tendo em consideração que o reajustamento da oferta da STCP com o Metro do Porto e com a CP Urbanos já se encontra concretizado e em fase de estabilização, incidiu a sua atenção na análise e busca de optimização, nas áreas geográficas onde a actividade deste operador público intercepta a oferta de operadores rodoviários privados.

Numa fase inicial, a ANTROP, em representação dos operadores privados, e a STCP, apresentaram propostas detalhadas e exaustivas de ajustamentos em linhas existentes, de acordo com o respectivo ponto de vista quanto às soluções mais adequadas.

Entendeu aí o Grupo de Trabalho balizar o âmbito das intervenções a discutir, recomendando que as mesmas se cingissem ao quadro das concessões actualmente licenciadas e que só pontual e excepcionalmente se propusessem alterações às mesmas.

Sem prejuízo do entendimento da ANTROP de que, tomando como base a sua proposta anteriormente referida, teria sido possível um maior número de alterações, a proposta, que em seguida se apresenta, sistematiza o resultado que foi possível estabelecer, tendo designadamente em atenção o processo de negociação ocorrido entre os operadores e decisões de competência própria da STCP.

Considera-se que esta proposta permite alcançar a curto prazo uma efectiva redução dos custos operacionais da STCP, cumprindo assim as orientações emanadas do PET, através de uma racionalização dos meios, tendo em conta a oferta alternativa de transporte existente e a promoção de uma mais eficiente alocação de recursos, salvaguardando a adequação do serviço às necessidades essenciais dos clientes.

É pressuposto deste trabalho que todas as concessões da STCP se mantêm no património da empresa sem prejuízo da presente proposta contemplar nalguns casos a suspensão da sua operação, no percurso total ou em troços do percurso respectivo. Apenas se contempla um acordo de enquadramento da oferta nas condições actuais e não a alienação de concessões ou partes de concessões, podendo ser retomadas se e quando tal vier a ser considerado em soluções resultantes de futuras reanálises de processos.

Assim, propõem-se alterações que implicam:

- A suspensão da operação, a partir de 2012, de 6 das linhas STCP, em percursos externos à cidade do Porto (que passarão a ser apenas cobertos pela operação de Operadores Privados);
- A rescisão do contrato das 10 linhas actualmente subcontratadas a Operadores Privados;
- A assumpção pela STCP da operação de percursos que lhe estão concessionados, actualmente subcontratados, mas com redução de frequências – linhas 94 e 61;

- A partilha de corredores e a oferta coordenada em diversas linhas onde há alguma oferta alternativa;
- E ainda o reajustamento das frequências da generalidade das restantes linhas da STCP.

Atinge-se assim uma redução dos veículos.kilómetro de oferta da STCP para 2012 na ordem dos 25% face a 2010: de 30 milhões de km de operação em 2010 passará para 22 milhões em 2012, 13% dos quais respeitantes às linhas subcontratadas.

No que respeita aos contratos com os Operadores Privados deixou de se verificar o fundamento principal para a sua existência, sendo este o melhor momento para deixar que a iniciativa privada assuma os riscos de negócio que até agora foram generalizadamente assumidos pela STCP – com excepção da linha 61 - clarificando a oferta de cada um e passando esta empresa a operar apenas os percursos de que detém concessão.

Como premissa deste trabalho está também o caminho de eliminação progressiva dos tarifários monomodais, que deverá ser iniciado no próximo ano, destinado a uma maior integração das diferentes redes de transporte público e à eliminação das últimas barreiras à intermodalidade.

3.3.2. METODOLOGIA DE ANÁLISE

ENQUADRAMENTO

A STCP tem seguido uma contínua adaptação da sua oferta às exigências da procura, incluindo adaptações à rede de metro em expansão, de que são exemplos recentes a linha de Gondomar e o prolongamento da linha amarela a Santo Ovídio.

A STCP foi também o garante, para as populações dos concelhos que circundam o Porto, da possibilidade de acederem ao tarifário intermodal e também ao tarifário monomodal da STCP, mais vantajoso para as populações em causa, com destaque para os cidadãos mais desfavorecidos em termos económicos.

Tendo em atenção as orientações para 2011 e 2012, que implicam uma redução acentuada da oferta, foi efectuada uma reanálise profunda do serviço oferecido, no sentido de se salvaguardar a lógica de rede, conseguir aumentar as rentabilidades das linhas, deixar espaço para a iniciativa privada nos locais mais afastados do Centro da operação, tentando afectar o número mínimo de clientes, assim como do serviço social prestado.

METODOLOGIA

As análises efectuadas tiveram por base diferentes ferramentas e relatórios técnicos, nomeadamente:

- Análises de Rentabilidades
Efectuou-se uma primeira análise de rentabilidade por linha, tendo em consideração dias úteis e fins-de-semana e também os diferentes períodos do dia (ponta da manhã, ponta da tarde, horas normais, nocturno e madrugada);
- Matriz Origem - Destino

Através da matriz Origem - Destino, foram calculadas as cargas médias por linha, segmentadas pelos períodos acima mencionados;

- Cargas médias

Por linha, e de acordo com o gráfico de cargas médias por paragem, foram definidos pontos de alteração dos níveis de carga que permitiram definir diferentes troços para serem alvo de análise detalhada.

Com base nestas segmentações definiram-se:

- Valores mínimos de carga média por viatura/hora para cada diferente período do dia, com o objectivo de efectuar uma seriação de linhas e períodos sobre os quais actuar;
- Níveis de rentabilidade insuficiente, por linha e período para funcionarem como outra variável de ajustamento.

Como variáveis adicionais na análise é de referir:

- A redução de oferta que ocorreu já em Junho de 2011 (as análises destas rentabilidades ainda estão em fase de maturação dado que adicionalmente ocorreu um aumento de tarifário);
- A inexistência de alternativa de transporte público em alguns locais, tendo sido aí menor a redução proposta, mantendo o conceito de serviço social mínimo;
- O abandono das zonas mais afastadas quer do centro da operação quer dos pólos de maior procura;
- A rescisão das parcerias com os operadores privados uma vez que o fundamento que esteve na base desses contratos já não existe. Por outro lado, na actual situação não parece ser de manter contratos que asseguram uma determinada remuneração aos contratados, ficando o parceiro público com a assunção de todos os riscos, nomeadamente os comerciais e com o custo do serviço administrativo de acompanhamento e controlo.

Apresentam-se seguidamente as propostas formuladas para a rede em cada um dos concelhos:

3.3.3. A REDE DE MATOSINHOS

A rede operada pela STCP em Matosinhos é uma rede extensa com muitos constrangimentos regulamentares que não permitem à empresa maximizar convenientemente a oferta em resposta às necessidades das populações.

Esta pode ser, assim, uma boa oportunidade para racionalizar a rede em Matosinhos, de forma a aumentar a rendibilidade dos operadores, mas sem comprometer a qualidade do serviço oferecido

aos clientes. É necessário no entanto que todos se comprometam a cumprir os horários a definir em corredores de oferta a partilhar.

Encontram-se entre os principais pólos de procura em Matosinhos os seguintes:

<ul style="list-style-type: none">• Mercado de Matosinhos• Santa Cruz do Bispo• Aeroporto	<ul style="list-style-type: none">• NorteShopping• Hospital Pedro Hispano• S. Mamede
---	--

Estes pólos de procura são aglomerados populacionais importantes, situados a uma distância inferior a 10 Km do Porto e que é importante ligar pela rede central de transportes desta cidade. A reformulação da rede em Matosinhos começou a ser feita com a eliminação da oferta da STCP a Lavra, considerando-se que o operador privado que ali opera tem uma rede capaz de assegurar o serviço às populações. A STCP propõe-se diminuir quase 45% da sua oferta em Matosinhos, com o compromisso de o operador privado Resende passar a utilizar, para já, o Terminal da Casa da Música, abandonando a Cordoaria como término das suas linhas actualmente com este destino.

Como nota prévia há a referir que as Linhas 500 – 501 – 502 – 504 não apresentam problemas de coordenação de oferta com o Operador Privado no Concelho de Matosinhos porque desenvolvem os seus percursos essencialmente no Concelho do Porto, com troços minoritários fora da cidade.

Detalhando a proposta por linhas:

LINHA 500

Esta linha tem a quase totalidade do percurso na cidade do Porto fazendo ligação ao metro no Mercado de Matosinhos.

Já se verificou ajustamento da oferta à procura no decorrer de 2011. Apenas se propõem ajustamentos pontuais mínimos em 2012 na ordem de 1%, embora face a 2010 se atinja uma redução de 12%.

LINHA 500 LOIOS - MATOSINHOS (MERCADO)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	11,53
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		11/15/12
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		615
Total Km³ Previstos 2012		544
Impacto nos Km		-12%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Redução de frequência no serviço nocturno aos domingos.

LINHA 501

Esta linha tem a quase totalidade do percurso na cidade do Porto fazendo ligação ao metro na cidade do Porto e em Matosinhos. Complementa a Linha 208 com a qual tem articulação total.

Já se verificou elevado ajustamento da oferta à procura no decorrer de 2011. Não se propõe qualquer ajustamento adicional. Em 2012 e face a 2010 prevê-se uma redução de 25% dos km oferecidos (tendo também por base a criação da linha 208 em 2010).

LINHA 501	
SÁ DA BANDEIRA - MATOSINHOS (PRAIA)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 12,21
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	20/30/20
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	474
Total Km³ Previstos 2012	357
Impacto nos Km	-25%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

LINHA 502

Esta linha tem também a quase totalidade do percurso na cidade do Porto fazendo ligação ao metro na cidade do Porto e em Matosinhos.

Já se verificou elevado ajustamento da oferta à procura no decorrer de 2011. Apenas se propõe um pequeno ajustamento para 2012 que se traduzirá numa redução de 2% face à situação actual. Em 2012 face a 2010 a redução prevista é de 9% dos km oferecidos.

LINHA 502 BOLHÃO - MATOSINHOS (MERCADO)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 10,43
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	11/17/12
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	548
Total Km³ Previstos 2012	499
Impacto nos Km	-9%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de frequência aos domingos de manhã no serviço nocturno dos domingos.

LINHA 503

Esta linha decorre quase 50% na cidade do Porto e 50% no concelho de Matosinhos, fazendo ligação ao metro em diversos pontos do percurso.

Linha para a qual se propõem alterações de significado, passando a STCP a operar até à zona da Senhora da Hora e a Resende, com a sua linha 118, entre a Av. Vasco da Gama e Gatões. Serão evitadas sobreposições de percurso. Para a STCP esta situação representa um corte de 41% nos km desta linha face a 2010.

LINHA 503 BOAVISTA - GATÕES		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	14,33
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		24/30/24
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		414
Total Km³ Previstos 2012		245
Impacto nos Km		-41%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Término da linha 503 passa para o NorteShopping, Senhora da Hora, Vasco da Gama ou Hospital Pedro Hispano, com a linha 503 a ter alterações no seu percurso no Porto e Sr^a da Hora.

Parte do percurso entre a Av. Vasco da Gama e Gatões passa a ser assegurada pela linha 118 da Resende.

A procura deste troço representa cerca de 44% da procura da linha (cerca de 1360 passageiros por dia útil), enquanto a extensão do mesmo representa cerca de 36%.

Pese embora as reservas do operador Resende, veiculadas pela ANTROP, é entendimento do Coordenador do Grupo de Trabalho que o texto supra corresponde ao discutido na reunião bilateral realizada entre operadores.

LINHA 504

A linha 504 tem percurso quase total na cidade do Porto, propondo-se apenas reajustamentos de horário com redução de quilómetros na ordem de 6% face à situação actual (21.000 Km/ano), mas que serão de 12% face a 2010 (mais de 40.000 km/ano).

LINHA 504 BOAVISTA - NORTESHOPPING

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	11,62
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		20/25/19

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	414
Total Km³ Previstos 2012	365
Impacto nos Km	-12%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de frequência aos sábados e domingos.

LINHA 505

A linha 505 decorre na quase totalidade do percurso no concelho de Matosinhos, fazendo a ligação ao Hospital S. João pela Circunvalação a partir do Amial. Faz ligação a um pólo de procura de relevo que é S. Mamede.

Não tem sentido que esta linha seja cortada em diferentes pontos.

Assim, a conclusão da negociação foi a STCP suspender a operação desta linha e a Resende passar a operá-la, permitindo reajustamentos noutras linhas.

Nestes termos haverá uma redução de 450 mil km/ano face a 2010, ou seja a totalidade da oferta da linha.

A concessão mantém-se propriedade da STCP.

LINHA 505 HOSP. S. JOÃO - MATOSINHOS (MERCADO)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	16,85
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		24/30/24
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		446
Total Km^3 Previstos 2012		0
Impacto nos Km		-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

STCP suspende a operação desta linha.

Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 2.700 passageiros.

LINHA 506

A linha 506 decorre na quase totalidade do percurso nos concelhos da Maia e de Matosinhos.

Face à actual oferta haverá uma redução de 8%, dados os ajustamentos já verificados em 2011, mas na totalidade e face a 2010 a quebra será de 20%, quase 100.000km/ano, propondo-se cortes adicionais de frequência nos dias úteis.

Deverá ser articulada a oferta entre os diversos operadores no corredor S. Mamede/Sra. da Hora.

LINHA 506 HOSP. S. JOÃO - MATOSINHOS (MERCADO)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	14,48
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		24/24/24
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		464
Total Km³ Previstos 2012		370
Impacto nos Km		-20%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de frequência nas horas normais dos dias úteis.

LINHA 507

Esta linha decorre cerca de 30% na cidade do Porto e 70% no concelho de Matosinhos, fazendo ligação ao metro em diversos pontos do percurso.

A linha 507 assegura uma ligação do centro do Porto ao centro de Matosinhos, com passagem por locais importantes como Boavista, NorteShopping, Hospital Pedro Hispano, Câmara de Matosinhos e Mercado de Matosinhos.

Dada a redundância com o percurso da Linha 104 da Resende, com serviço sobreposto à linha 507, a STCP decide suspender a operação desta linha.

Tendo a STCP o serviço de transporte público rodoviário em regime de exclusivo na Cidade do Porto atribuído por Lei, a linha 104 da Resende deverá abandonar o término na Cordoaria, passando a efectuar-lo, para já, na Casa da Música.

A STCP reduzirá 600 mil km face a 2010, sendo que já efectuou algum ajustamento de frequências em 2011.

LINHA 507 CORDOARIA - LEÇA DA PALMEIRA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	19,87
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		20/30/24
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		601
Total Km^3 Previstos 2012		0
Impacto nos Km		-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

STCP suspende a operação desta linha.
Resende altera término da linha 104 da Cordoaria para a Casa da Música
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 3.300 passageiros.

LINHA 508

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Linha em que cerca de 25% do percurso decorre na cidade do Porto e 75% em Matosinhos.

A STCP suspende a oferta no percurso após Esposade sem prejuízo da pendência de pedido de concessão para a ligação ao Marshopping. Haverá uma redução de 350 mil Km ano na oferta da STCP.

A linha 119 da Resende, com frequência actual de 35 minutos, assegura já o troço entre Santa Cruz do Bispo e o Cabo do Mundo, com frequência ajustada à procura no local.

LINHA 508 BOAVISTA - CABO DO MUNDO		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	16,83
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/30/24

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	660
Total Km³ Previstos 2012	305
Impacto nos Km	-54%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Suspensão parcial do percurso final da linha da STCP após Esposade.
A Resende irá assumir o percurso com a linha 119, dado referir sobreposição da STCP.
A Resende deve reajustar o término desta linha não entrando no Porto, trocando para já a Cordoaria pela Casa da Música.
A procura deste troço representa cerca de 25% (aproximadamente 1000 passageiros por dia útil) do total da procura da linha, enquanto a extensão representa cerca de 50%.

Pese embora as reservas do operador Resende, veiculadas pela ANTROP, é entendimento do Coordenador do Grupo de Trabalho que o texto supra corresponde ao discutido na reunião bilateral realizada entre operadores.

LINHA 61

Trata-se de uma linha operada pela Valpi, com acordo de exploração. Tem o seu percurso coberto praticamente na totalidade pela linha 107 da Resende, ambas com tarifário Andante. A STCP irá denunciar este acordo de exploração, reduzindo substancialmente a oferta neste corredor.

A STCP passará a efectuar a concessão até à Formiga, havendo todo o interesse para os clientes no prolongamento até à Estação de Ermesinde.

Redução de 24% nos Km desta linha, passando a STCP a operar em 2012 cerca de 600 mil km.

LINHA 61 MATOSINHOS - VALONGO		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	24,00
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		15/15/15
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		760
Total Km³ Previstos 2012		580
Impacto nos Km		-24%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

A STCP passa a operar a linha 61 entre Matosinhos e a Formiga, prolongando esta linha até à Estação de Ermesinde para rebatimento na CP.

A procura do troço entre Valongo e a Formiga representa cerca de 22% da procura da linha (cerca de 1800 passageiros por dia útil), enquanto a extensão do mesmo representa cerca de 30%.

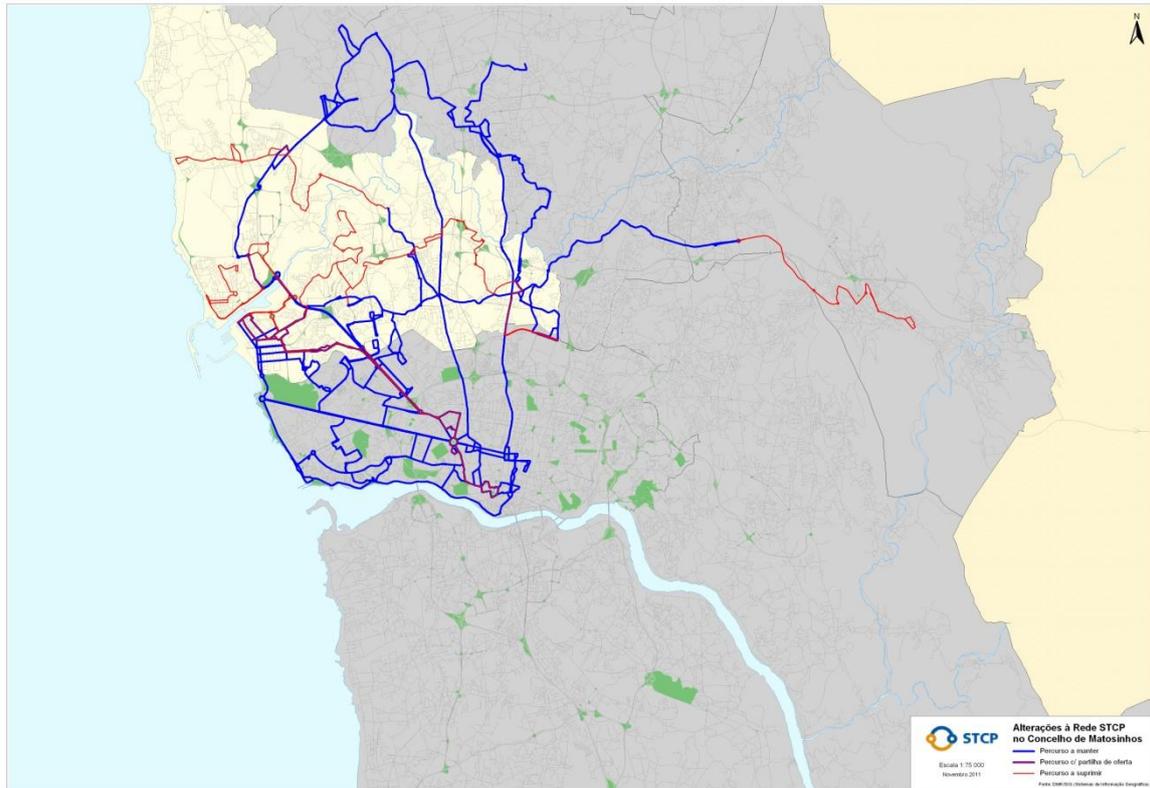
Pese embora a medida aqui proposta caber integralmente na esfera de decisão própria da STCP (por não carecer, para assegurar a oferta, de acordo com outro operador) e de, como tal e no limite, estar fora do âmbito do Grupo de Trabalho, deverá aqui reportar-se que a mesma suscitou algumas dúvidas e discordância expressa da ANTROP.

Dúvidas, já que o circunstancialismo que tem envolvido, desde a sua génese, a operação desta linha, aconselharia que não se utilizasse esta ocasião e o mandato deste Grupo para sobre ela inflectir opções anteriores, mudança essa que, por si só, não deixa de acarretar riscos.

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Discordância da ANTROP, por se tratar de início de exploração de uma linha, que actualmente é operada e explorada por um operador privado, assumindo risco de exploração, pelo que é seu entendimento ter a denúncia deste acordo resultado nulo para a STCP.

MATOSINHOS – ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP



3.3.4. A REDE DA MAIA

A rede da STCP neste Concelho é relativamente exígua, uma vez que a Maia é muito extensa e com uma densidade populacional baixa. Também aqui existem alguns constrangimentos regulamentares que não permitem que a empresa maximize convenientemente a sua oferta face às necessidades da população.

A STCP propõe uma reestruturação importante na Maia deixando espaço para os operadores privados suprirem localmente as necessidades das populações.

Os principais pólos de procura da Maia são designadamente os seguintes:

<ul style="list-style-type: none">• Fórum da Maia• Padrão de Moreira	<ul style="list-style-type: none">• Parada• Alto da Maia
---	---

Como se pode ver, a STCP serve de forma diminuta os pólos importantes geradores de procura no Concelho. Por outro lado, com o início de operação do metro para a Maia, a STCP adaptou fortemente as suas linhas e fez uma redução significativa da oferta. Propõe-se agora diminuir em 25% a sua oferta na Maia, com reduções de frequências e suspensão de oferta em algumas zonas de operação:

LINHA 600

É uma linha fundamental de ligação entre os centros do Porto e da Maia. O seu percurso estende-se para além da Maia-Fórum até à Barca (Gestalinho), cobrindo aí uma zona já afastada do serviço lógico da STCP. A STCP pretende abandonar o percurso entre Maia-Fórum e Gestalinho dado não se enquadrar na actual oferta da linha 600, para além de ter sido negada à STCP a operação em Gestalinho, por oposição de outros operadores.

No entanto, dado que a ANTROP não encontrou outro operador interessado em realizar o referido percurso, com integração no Sistema Andante, a STCP manterá a operação até á paragem limite da sua concessão. A frequência neste local será mais reduzida.

Relativamente à situação actual teremos um corte adicional de 8% em 2012, representando uma redução de 10% face a 2010.

LINHA 600 ALIADOS - MAIA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	14,00
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		20/30/20
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		753
Total Km^3 Previstos 2012		680
Impacto nos Km		-10%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Linha 600 passa a efectuar o seu término na Barca, até onde a STCP detém a concessão.

Redução de frequência na variante Barca.

LINHA 601

Esta é uma ligação estruturante do Aeroporto ao centro do Porto que deverá ser assegurada pela STCP.

A STCP propõe-se reajustar frequências nesta linha, com redução adicional de 9% dos quilómetros face à actual oferta, representando uma quebra de cerca de 80.000 km/ano relativamente a 2010.

LINHA 601 CORDOARIA - AEROPORTO

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	17,98
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/30/24

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	528
Total Km³ Previstos 2012	447
Impacto nos Km	-15%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

A STCP propõe-se operar a linha 601 como actualmente.
As linhas 104 e 119 da Resende deixam de efectuar o seu término na Cordoaria, passando, para já, para a Casa da Música.
A redução de quilómetros proposta resulta da supressão do serviço nocturno da linha e da redução da oferta aos domingos de manhã.

LINHA 602

Para esta linha, que serve um dos pólos mais importantes de procura (Padrão de Moreira), propõe-se uma redução de frequências.

Foi proposta a possibilidade do percurso entre as Guardadeiras e o Aeroporto ser operado por um operador local, mas não houve interesse deste na adesão do percurso ao Sistema Andante, pelo que a operação se manterá na STCP.

Já foi efectuado em 2011 um corte significativo de oferta nesta linha. Irá ser implementada ainda uma quebra adicional na ordem dos 6% (cerca de 37.000 Km/ano). Comparando 2012 com 2010 teremos uma redução de oferta na ordem dos 220.000km/ano, que representam 26%.

É necessária a revisão do percurso em Vila Nova da Telha, mais de acordo com o interesse das populações, sendo para isso necessário analisar as concessões atribuídas para a zona.

LINHA 602	
CORDOARIA - AEROPORTO (VIA PADRÃO MOREIRA)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 18,24
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	11/15/11
Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	855
Total Km^3 Previstos 2012	631
Impacto nos Km	-26%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Redução de frequências.
Possibilidade de alteração de percurso na zona de Vila Nova da Telha.

LINHA 603

Esta linha sofrerá alterações significativas com a supressão de serviço nocturno e a redução de frequência nos dias úteis, sábados e domingos, com quebra adicional de 25% dos quilómetros face à situação actual. Quando comparado 2012 com 2010 representa uma diminuição de 32% (175.000 km).

O percurso desta linha entre Agra e a Maia deveria ser repensado não numa perspectiva de concessões mas sim do efectivo interesse das populações, de acordo com pedidos que têm sido colocados até pela própria Câmara Municipal da Maia. Esta situação poderá ser ultrapassada através da criação de variantes da linha 603 ou pela articulação do serviço ali prestado por outros operadores. Implica uma análise da oferta no local. Deve ser analisada a possibilidade de o percurso desta linha ser mais linear entre Penedos e a Maia.

LINHA 603 MARQUÊS - MAIA ZOO (VIA HOSP. S. JOÃO)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	20,40
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		20/30/30
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		554
Total Km³ Previstos 2012		379
Impacto nos Km		-32%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Supressão do serviço nocturno da linha 603 para além de redução de oferta aos dias uteis, sábados de manhã e domingos.

Eventual alteração de percurso na ligação entre Penedos e a Maia, sendo que Vermoim passaria a ser servido de outra forma.

LINHA 604

Proposta de supressão de serviço nocturno e redução de frequência aos domingos, com diminuição adicional de 12% dos quilómetros face à situação actual e de 13% quando comparado com 2010 (menos 70.000 km).

A STCP colocou a possibilidade do troço entre a Maia e o Aeroporto ser operado por um operador local, mas não houve interesse deste na adesão do percurso ao Sistema Andante, pelo que a operação se manterá na STCP.

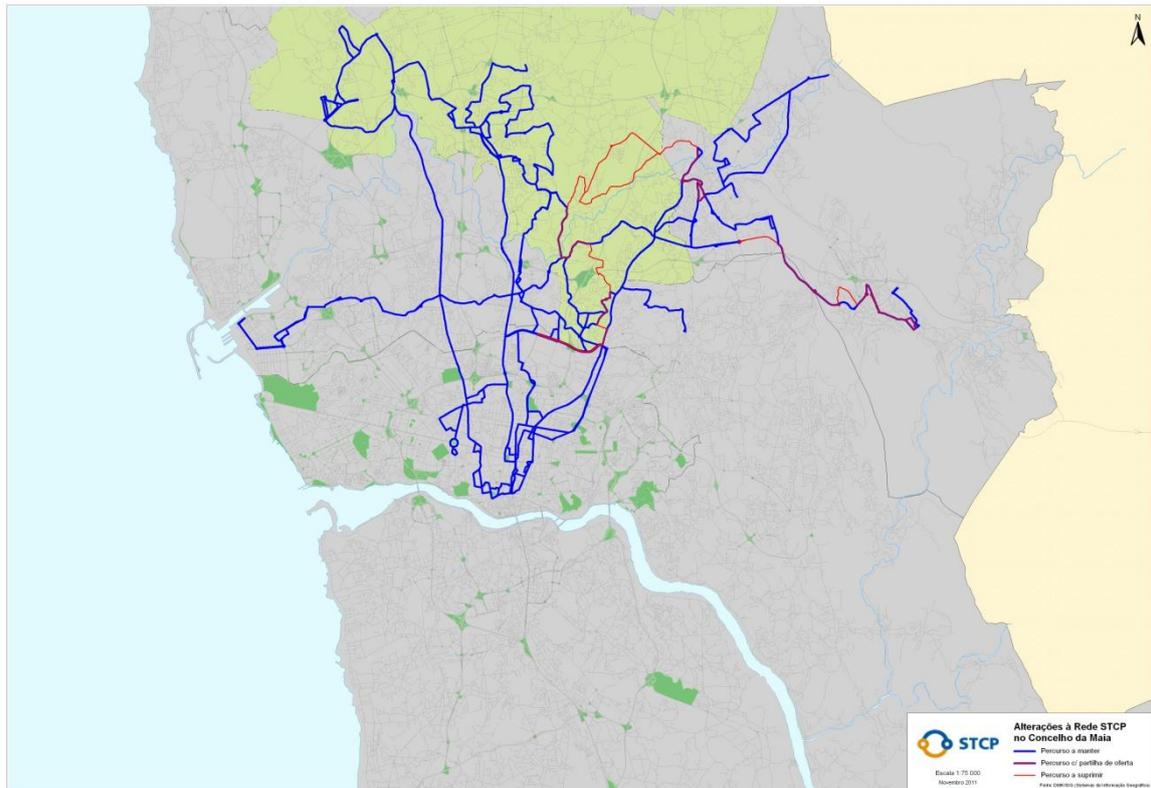
LINHA 604 HOSP. S. JOÃO - AEROPORTO (VIA CRESTINS)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	18,22
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		20/30/24
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		561
Total Km³ Previstos 2012		490
Impacto nos Km		-13%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Supressão do serviço nocturno da linha 604 para além de redução de oferta aos domingos.

MAIA – ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP



3.3.5. A REDE DE VALONGO

A rede da STCP neste Concelho é relativamente exígua e, à excepção de duas linhas, oferece ligações directas ao centro do Porto. As populações de Valongo utilizam com assiduidade os transportes públicos, fazendo com que tenham de ser utilizados veículos de alta capacidade (articulados e dois pisos).

A STCP decidiu pôr termo aos subcontratos nesta zona: linha 70 (ETG), linha 94 (Valpi) e linha 64 (Pacense).

Os principais pólos de procura de Valongo são designadamente os seguintes:

<ul style="list-style-type: none">• Estação de Valongo• Câmara de Valongo• Ermesinde	<ul style="list-style-type: none">• Codiceira• Travagem• Formiga
--	--

A STCP propõe diminuir em 27% a sua oferta em Valongo, face à oferta actual, com redução de frequências e suspensão da operação em algumas zonas.

LINHA 64

A STCP não tem concessão para a operação desta linha. A colaboração da STCP com a C. M. de Valongo e a A. V. Pacense teve como principal objectivo proporcionar o tarifário STCP à população servida. Dado que esta linha tem tarifário Andante, e como já foi anunciado a eliminação do tarifário monomodal STCP, não se justifica manter a subcontratação. Com esta eliminação far-se-á uma redução de cerca de 108.000 km/ano.

Esta linha deveria ser repensada no seu percurso de modo a servir Escolas locais e aproximar o sentido de ida, do sentido da volta.

LINHA 64 VALONGO - RIBEIRO (ALFENA)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 9,09
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct.
	Fim Sem. 
Frequência actual *	50/50/50
Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	108
Total Km^3 Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

A STCP cessa a subcontratação desta linha.

Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 700 passageiros.

Sublinhe-se que se for resolvido o contrato entre a STCP e a PACENSE, a linha terá o tarifário do operador privado e, se este o entender, poderá ter o tarifário intermodal Andante.

Até à conclusão deste relatório não foi possível obter a posição final da PACENSE.

LINHA 70

A STCP não tem a concessão desta linha. Propõe-se a entrega da operação à empresa que a possui – a ETG. Dado que esta linha tem tarifário Andante, não se justifica a subcontratação que actualmente existe, significando uma redução de cerca de 410.000 Km/ano na operação da STCP.

O término desta linha passará a situar-se numa entrada do Porto, junto ao Metro (Campanhã ou Estádio do Dragão), no pressuposto de que todas as carreiras de todos os operadores, públicos ou privados, do mesmo eixo viário, também o venham a fazer.

LINHA 70	
BOLHÃO - ERMESINDE (ESTAÇÃO)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 13,76
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	20/60/20
Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	413
Total Km^3 Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Acordar a rescisão de contrato entrea a ETG e a STCP.
A concessão é da ETG. ETG opera.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 5.100 passageiros.

LINHA 94

É uma linha que estabelece uma ligação importante entre o centro do Porto e o centro de Valongo, prolongando-se algumas viagens até Campo (onde a STCP não tem concessão), operada actualmente pela Valpi com acordo de exploração com a STCP. Uma vez que as razões que estiveram na origem do contrato já não se justificam, propõe-se o termo deste acordo de exploração.

A STCP passa a operar a linha 700, entre o Bolhão e a Estação de Valongo, mas com frequências inferiores à actual oferta da linha 94. A Valpi ficará a operar a concessão que detém Campo-Porto, sendo partilhado o eixo comum.

Esta alteração implica uma redução que ultrapassa 35% dos quilómetros (redução de cerca de 400.000 Km/ano)

LINHA 94 BOLHÃO - CAMPO

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	17,73
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		7/10/7

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	1.148
Total Km³ Previstos 2012	752
Impacto nos Km	-35%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

STCP passa a assegurar a linha 700, entre a Estação de Valongo e o Bolhão.
STCP e VALPI cessam contrato de operação da Linha 94.
A procura do troço entre Campo e a Estação de Valongo representa cerca de 7% da procura da linha (cerca de 930 passageiros por dia útil), enquanto a extensão do mesmo representa cerca de 13%.

Pese embora a medida aqui proposta caber integralmente na esfera de decisão própria da STCP (por se tratar da rescisão de um contrato por ela celebrado) a sua assunção no âmbito deste Grupo de Trabalho, merece discordância expressa da ANTROP.

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Com efeito, e como resulta da caracterização anteriormente feita, deixará de existir uma única linha – resultante de uma articulação entre a STCP e VALPI, através de acordo de exploração com esta última – para se passar a uma situação de concorrência.

Independentemente das razões que poderão determinar a proposta, afigura-se que a mesma produz resultados contraditórios com o mandato deste Grupo.

LINHA 701

Linha que assegura uma ligação directa do centro do Porto à Codiceira. Possui elevada procura e necessita de viaturas de elevada capacidade. Sem alterações significativas previstas. Esta linha foi reajustada com as linhas 703 e 904, aparecendo por isso com um aumento de 12% de quilómetros relativamente a 2010. No entanto, se tivermos em atenção o valor de quilómetros das três linhas, verifica-se uma redução efectiva.

LINHA 701 BOLHÃO - CODICEIRA	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 15,36
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	12/24/14
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	735
Total Km³ Previstos 2012	822
Impacto nos Km	12%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Sem medidas a implementar.

LINHA 702

Linha que assegura uma ligação directa do centro do Porto à Travagem. Possui elevada procura e necessita de viaturas de elevada capacidade. Sem alterações significativas previstas para 2012. Efectuou-se já um ligeiro ajustamento que representa uma diminuição de 4% dos quilómetros relativamente a 2010 (cerca de 20.000 km).

LINHA 702 BOLHÃO - TRAVAGEM		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	10,48
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		10/20/12
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		528
Total Km³ Previstos 2012		506
Impacto nos Km		-4%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de frequência já implementada em 2011.

LINHA 703

Linha que assegura uma ligação directa do centro do Porto a Ermesinde (Sonhos). Esta linha foi reajustada com as linhas 701 e 904, aparecendo por isso com uma redução de quilómetros, relativamente a 2010, de 50% (cerca de 250.000 Km/ano).

Não estão previstos cortes adicionais em 2012.

LINHA 703 CORDOARIA - SONHOS	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 12,68
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct.
	Fim Sem. 
Frequência actual *	30/30/30
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	506
Total Km³ Previstos 2012	255
Impacto nos Km	-50%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Ajustamentos de percurso e redução de frequência já implementadas em 2011.

LINHA 704

Linha que assegura uma ligação directa da Boavista à Codiceira, via Hospital de S. João. Possui elevada procura. Sem alterações significativas previstas para 2012. Efectuou-se já um ligeiro ajustamento que representa uma diminuição de 6% dos quilómetros relativamente a 2010 (cerca de 50.000 Km).

LINHA 704 BOAVISTA - CODICEIRA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	19,83
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		10/20/11
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		787
Total Km³ Previstos 2012		738
Impacto nos Km		-6%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Medidas já implementadas em 2011.

LINHA 705

Esta linha assegura a ligação entre o Hospital de S. João e Valongo. Propõem-se acertos importantes da oferta que permitirão uma redução de 15% dos quilómetros face à oferta actual. Comparando 2012 com 2010 teremos uma redução de 18% que representa cerca de 70.000 Km/ano.

**LINHA 705
HOSP. S. JOÃO - VALONGO (VIA ESTAÇÃO)**

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	20,11
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		30/30/29

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	410
Total Km³ Previstos 2012	338
Impacto nos Km	-18%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta aos dias úteis.

LINHAS 706 E 707

A linha 707 é um desdobramento da linha 706, com serviço a Arregadas, tendo sido uma boa solução face às contestações da entrada da Nova Rede, sem que tal implicasse acréscimo de custos.

Face ao interesse da Maia Transportes na operação destas linhas para uma maior rentabilização de outras linhas que exploram no local, e que se sobrepõem em alguns troços com o percurso das linhas 706 e 707, acordou a STCP em suspender a operação respectiva, passando a mesma para a responsabilidade da Maia Transportes, com a introdução do Andante.

Esta alteração representa uma redução de 360.000 km/ano na operação da STCP.

LINHA 706	
HOSP. S. JOÃO - ERMESINDE (EST. - VIA MTE. PENEDO)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 16,10
Tipo Oferta	Diurno ✓
	Noct. ✓
	Fim Sem. ✓
Frequência actual *	60/60/60
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	216
Total Km³ Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

STCP suspende a operação nesta linha, passando a ser assegurada pela Maia Transportes.

Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 1.400 passageiros.

LINHA 707
HOSP. S. JOÃO - ERMESINDE (EST. - VIA ARREGADAS)

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	16,00
Tipo Oferta	Diurno	✔
	Noct.	
	Fim Sem.	✔
Frequência actual *		60/60/60

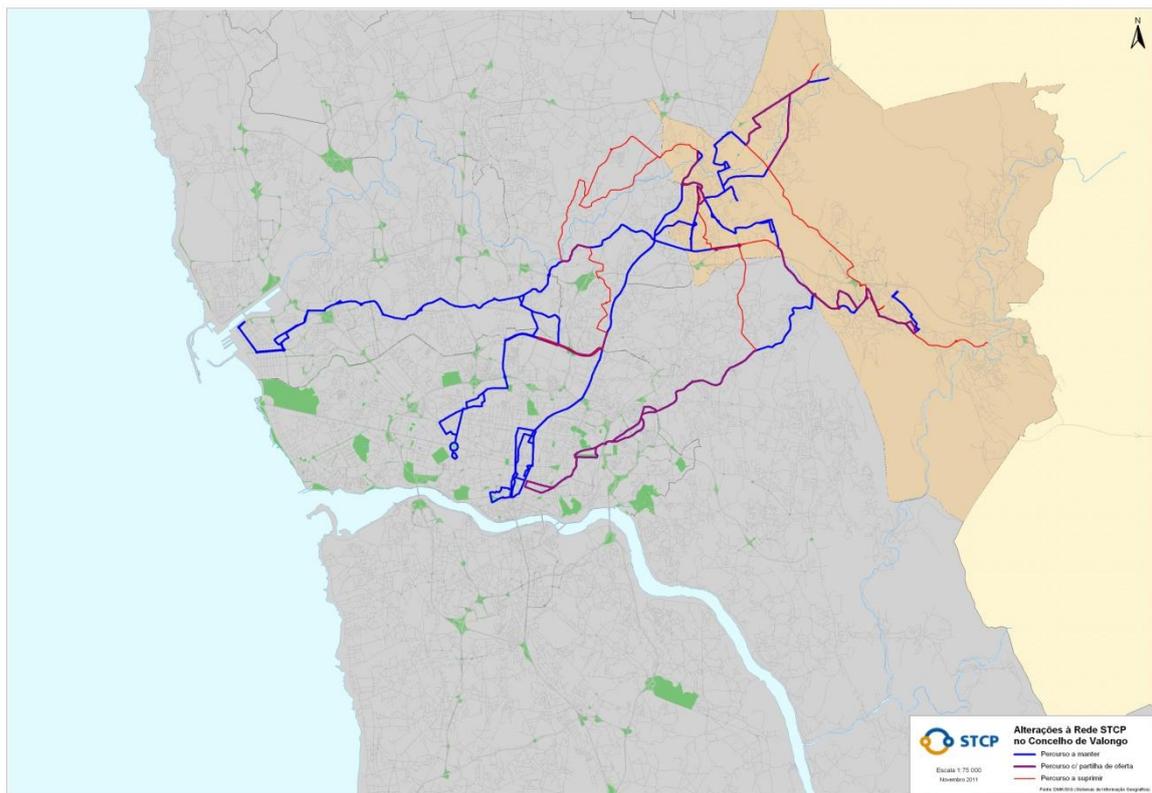
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	146
Total Km³ Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

STCP suspende a operação nesta linha, passando a ser assegurada pela Maia Transportes.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 1.200 passageiros.

VALONGO – ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP



3.3.6. A REDE DE GANDOMAR

A rede da STCP é muito extensa sendo operada, quer directamente, quer também com acordos de operação com a Empresa de Transportes Gondomarense (ETG). Os fundamentos que estiveram na base desses acordos já não existem uma vez que o Andante permite a utilização de um tarifário único na AMP.

A STCP propõe assim uma reestruturação importante em Gondomar, deixando espaço para os operadores privados suprirem localmente as necessidades das populações, com o compromisso de a ETG passar o término das suas linhas para Campanhã ou Estádio do Dragão e Hospital de S. João aquando da assumpção directa das suas concessões agora subcontractadas, no pressuposto de que todas as carreiras de todos os operadores, públicos ou privados, do mesmo eixo viário, o venham a fazer.

Os principais pólos de procura de Gondomar são designadamente os seguintes:

<ul style="list-style-type: none">• Gondomar (Souto)• Santa Eulália• S. Pedro da Cova• Rio Tinto Estação	<ul style="list-style-type: none">• Rio Tinto Igreja• Venda Nova• Baguim• Fânzeres
---	---

A STCP propõe-se diminuir em 57% a sua oferta em Gondomar com reduções de frequências e a suspensão de operação em algumas zonas.

Detalhando a proposta por linhas:

LINHAS ETG1 E ETG2

A STCP não tem concessão para a operação destas linhas. Estas linhas apenas têm tarifário Andante, o que as torna diferentes das outras linhas subcontractadas, em que também existe o tarifário monomodal da STCP. Face ao já referido não se justifica a subcontractação actual. Redução de cerca de 260.000 Km/ano.

LINHA 10

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

A STCP não tem a concessão desta linha. Propõe-se a entrega da operação à ETG, que possui a respectiva concessão. Dado que esta linha tem tarifário Andante, não se justifica a subcontratação que actualmente existe, significando uma redução de cerca de 140.000 Km/ano.

A ETG propôs à STCP que esta empresa prolongue a linha 801 até Ervedosa, comprometendo-se a ETG a garantir o percurso até Belói.

LINHA 10 BELOI - ERVEDOSA	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 5,18
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	20/20/45
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	142
Total Km³ Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Terminar o contrato com a ETG.
Dependendo de a ETG manter ou não a exploração desta linha, poderá ser equacionado o prolongamento da linha 801 da STCP a Ervedosa.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 2.500 passageiros.

LINHA 55

A ETG tem a concessão desta linha na totalidade do seu percurso (no Porto apenas até ao Campo 24 de Agosto). A STCP tem a concessão da linha até à Estação de Rio Tinto.

Por acordo entre a STCP e a ETG, aquela suspende a operação no percurso concessionado (embora se mantenha a concessão nos activos da STCP). A ETG ficará com a responsabilidade total da operação desta linha, significando uma redução de cerca de 355.000 Km/ano.

O término desta linha passará a situar-se numa entrada do Porto, junto ao Metro (Campanhã ou Estádio do Dragão).

LINHA 55 BOLHÃO - BAGUIM	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 11,32
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	15/22/18
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	355
Total Km³ Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
Rescindir o contrato entre a STCP e ETG.
A STCP suspende a operação da concessão que detém.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 3.900 passageiros.
A ETG passa a operar a totalidade da linha, com término em Campanhã/Dragão.

LINHA 68

A STCP não tem a concessão desta linha. Propõe-se a entrega da operação à ETG, empresa que possui a respectiva concessão. Dado que esta linha tem tarifário Andante, não se justifica a subcontratação que actualmente existe, significando uma redução de cerca de 138.000 Km/ano.

**LINHA 68
HOSP. S. JOÃO - GONDOMAR**

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	16,92
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		60/60/60

Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	138
Total Km^3 Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Acordar a rescisão de contrato entre a ETG e a STCP.
A concessão é da ETG. ETG opera.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 1.900 passageiros.

LINHA 69

A STCP não tem a concessão desta linha. Propõe-se a entrega da operação à ETG, empresa que possui a respectiva concessão. Dado que esta linha tem tarifário Andante, não se justifica a subcontratação que actualmente existe, significando uma redução de cerca de 450.000 Km/ano.

O término desta linha passará a situar-se numa entrada do Porto, junto ao Metro (Campanhã ou Estádio do Dragão).

**LINHA 69
BOLHÃO - SEIXO (VIA COSTA)**

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	15,85
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		15/30/20

Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	450
Total Km^3 Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Acordar a rescisão de contrato entre a ETG e a STCP.
A concessão é da ETG. ETG opera.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 6.100 passageiros.

LINHA 800

Esta linha representa uma importante ligação entre o centro do Porto e o centro de Gondomar, não se prevendo alterações. Justifica a utilização de meios de grande capacidade. Verificaram-se já ajustamentos de oferta durante 2011, correspondentes a uma redução de cerca de 60.000 km/ano.

LINHA 800 BOLHÃO - GONDOMAR

Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	11,39
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		10/14/12

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	631
Total Km³ Previstos 2012	573
Impacto nos Km	-9%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Reajustamentos de frequência já efectuados em 2011

LINHA 801

Esta linha representa uma importante ligação entre o centro do Porto e S. Pedro da Cova. A Linha 801 foi recentemente prolongada à Cordoaria pela decisão do Governo de alterar o Hospital de referência para a população de Gondomar do Hospital S. João para o Hospital Sto. António. Justifica a utilização de meios de grande capacidade nas horas de ponta.

Verificaram-se já ligeiros ajustamentos de oferta durante 2011, correspondentes a uma redução de cerca de 6.000 km/ano.

LINHA 801	
CORDOARIA - S. PEDRO DA COVA	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 12,60
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	10/24/12
Oferta 2012/2010	
Total Km^3 2010	581
Total Km^3 Previstos 2012	575
Impacto nos Km	-1%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Reajustamentos de frequência já efectuados em 2011
Revisão de oferta que permitiu redução de km apesar do Prolongamento à Cordoaria em 2010

Nota:

Caso a ETG entenda abandonar a operação da linha 10, a STCP propõe-se assegurar a ligação a Ervedosa através da linha 801, com a possibilidade de esta linha ser prolongada ao Passal, no caso de a ETG ficar a operar a linha 804 (término Belói). A ETG deverá ficar com a responsabilidade da operação de Belói.

LINHA 803

Verificaram-se já ajustamentos significativos da oferta desta linha durante 2011. Prevê-se ainda para 2012 uma redução adicional da oferta aos fins-de-semana, com diminuição de 7% dos quilómetros face à situação actual. Comparando 2012 com 2010 teremos uma redução de 21%, o que representa cerca de 90.000 Km/ano.

LINHA 803	
BOAVISTA - RIO TINTO (VENDA NOVA)	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 14,55
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	20/30/25
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	437
Total Km³ Previstos 2012	345
Impacto nos Km	-21%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta aos sábados e domingos.

LINHA 804

A concessão desta linha pertence à STCP, com excepção de um pequeno troço na Av. da Conduta, que é possível corrigir em qualquer momento.

A ETG propõe alterar esta linha em toda a sua extensão, baseada nas concessões que dispõe no mesmo eixo.

A linha 804 funciona como linha de reforço da Linha 801, ligando S. Pedro da Cova a S. Roque apenas aos dias úteis e no horário diurno. Assume um papel importante no transporte de passageiros do eixo de S. Roque para a Circunvalação, sendo a única linha que permite esta ligação sem necessidade de transbordo.

Nota:

Caso a ETG entenda suspender a operação da linha 10, ficando com a responsabilidade do percurso até Belói pelo prolongamento da linha 804, terá de resolver o problema do serviço nocturno e fins-de-semana em Belói.

LINHA 804 HOSP. S. JOÃO - S. PEDRO DA COVA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	12,76
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		10/24/12
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		410
Total Km^3 Previstos 2012		0
Impacto nos Km		-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
No sentido de viabilizar a globalidade do acordo, a STCP suspende a operação desta linha acolhendo proposta da ETG.
A ETG vai operar esta linha.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 5.600 passageiros.
Há o compromisso da ETG de não aumentar redundâncias com as actuais linhas da STCP.

LINHA 805

Esta linha já verificou ajustamentos de oferta em 2011, que se traduzem numa quebra de cerca de 11% dos quilómetros na situação actual.

Para 2012 teremos adicionalmente reduções de frequência no horário nocturno e sábados, o que conduzirá a um diferencial negativo de quilómetros de quase 50.000 por ano, quando compararmos 2012 à oferta de 2010 (-17%).

LINHA 805 MARQUÊS - RIO TINTO (ESTAÇÃO)		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	10,08
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/30/20
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		264
Total Km³ Previstos 2012		219
Impacto nos Km		-17%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Supressão do serviço nocturno e redução da oferta aos sábados de manhã.

LINHA 806

Proposta inicial sem alterações significativas de oferta. Trata-se de uma linha totalmente concessionada à STCP, com quase 50% do seu percurso dentro da cidade do Porto e que serve zonas adjacentes a esta cidade. Os ajustamentos de oferta efectuados durante 2011 representam uma redução de 14.000 km/ano relativamente a 2010 (-5%).

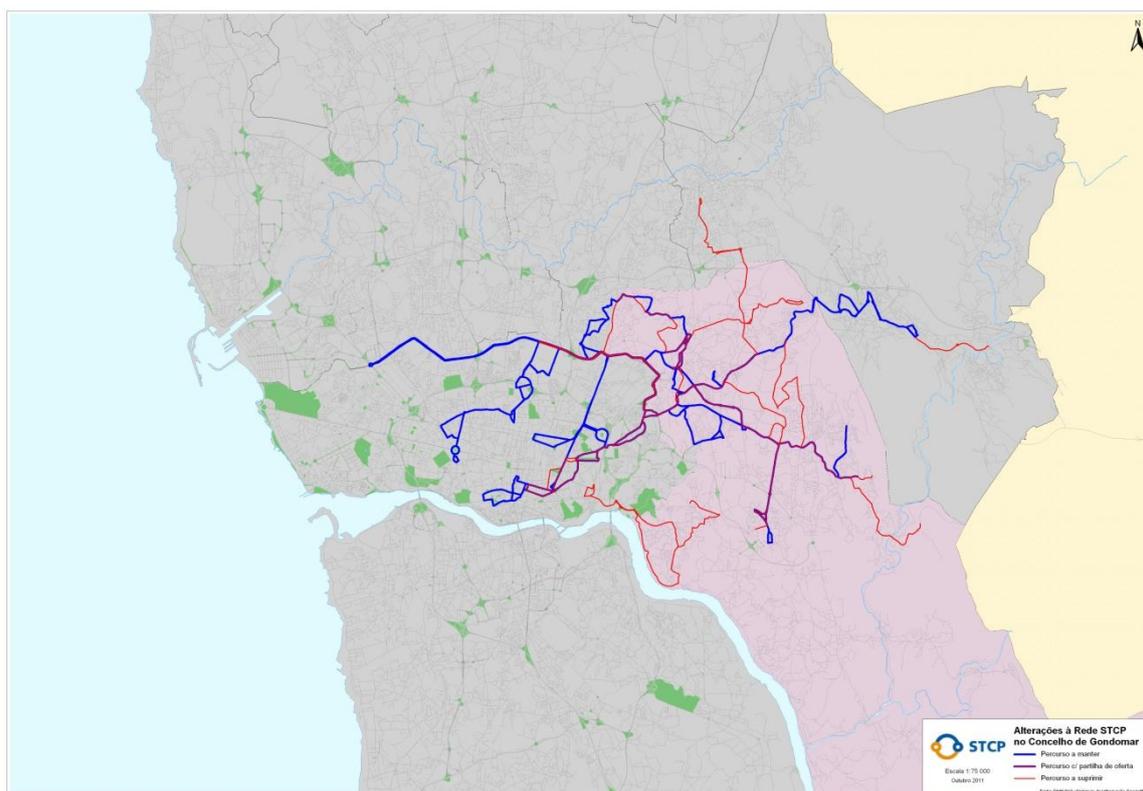
LINHA 806 MARQUÊS - AV. DA CARVALHA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	8,70
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		12/30/20
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		257
Total Km³ Previstos 2012		243
Impacto nos Km		-5%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Reajustamentos de frequência já efectuados em 2011

GONDOMAR – ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP



3.3.7. A REDE DE VILA NOVA DE GAIA

A rede operada pela STCP em Vila Nova de Gaia é uma rede extensa que apresenta alguns constrangimentos regulamentares e físicos que não permitem que a empresa maximize convenientemente a sua oferta em correspondência com as necessidades das populações.

A entrada em operação da extensão do metro a Santo Ovídio pode ser uma boa oportunidade para racionalizar a rede em Vila Nova de Gaia, de forma a aumentar a rendibilidade dos operadores, sem comprometer a qualidade oferecida aos clientes.

Os principais pólos de procura em Vila Nova de Gaia são designadamente os seguintes:

<ul style="list-style-type: none">• Santo Ovídio• Vila d'Este• Candal• Coimbrões• GaiaShopping	<ul style="list-style-type: none">• Largo dos Aviadores• Largo Soares dos Reis• Câmara de Gaia• Arrábida Shopping
--	--

A reformulação da rede em Gaia já começou a ser feita com a eliminação da oferta da STCP a Vilar de Andorinho. Agora a STCP propõe-se diminuir em 18% a sua oferta.

Os ajustamentos previstos passam pela articulação com o metro em Santo Ovídio e pela articulação de horários com os operadores privados na parte poente de Vila Nova de Gaia.

Detalhando a proposta por linhas:

LINHA ZF

Proposta de supressão do serviço nesta linha que é servida com um percurso mais atractivo pela empresa Sequeira Lucas e Ventura e está situada numa zona afastada que não compete à STCP servir. Não justifica mais de um operador no local. Os percursos deveriam ser redefinidos de acordo com os interesses das populações e não das concessões atribuídas na zona. Redução de 123.000 Km/ano.

ZF	
ZONA FRANCELOS	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 5,08
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct.
	Fim Sem. 
Frequência actual *	30/30/30
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	123
Total Km³ Previstos 2012	0
Impacto nos Km	-100%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar
STCP abandona a linha.
Esta linha apresentava em Maio de 2011 uma procura por dia útil de cerca de 400 passageiros.
STCP compromete-se a reduzir oferta em Valadares.

LINHA 900

Proposta de redução de frequência aos dias úteis, sábados e domingos, com diminuição prevista de 23% dos quilómetros (menos 47.000 Km/ano) relativamente à oferta actual. Quando comparado 2012 face a 2010, a redução de quilómetros prevista representa cerca de 220.000km/ano, ou seja uma redução de 59% resultante em parte da saída desta linha de Vilar de Andorinho.

LINHA 900 TRINDADE - SANTO OVIDIO		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	6,03
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/25/20
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		377
Total Km^3 Previstos 2012		156
Impacto nos Km		-59%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta aos dias úteis, sábados e domingos.

LINHA 901

A STCP procedeu já durante 2011 a alguns ajustamentos da oferta. Para 2012 a intervenção da STCP nesta linha consistirá numa redução de oferta aos dias úteis no troço entre a Cabine e Valadares. Esta alteração representa uma redução de 5% dos quilómetros. Comparando 2012 face a 2010 a redução cifra-se nos cerca de 50.000 km/ano, ou seja cerca de 13%.

LINHA 901 TRINDADE - VALADARES		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	12,89
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/30/20
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		386
Total Km³ Previstos 2012		337
Impacto nos Km		-13%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta aos dias úteis no troço entre a Cabine e Valadares.

LINHA 902

Por acordo com a JES a STCP compromete-se a operar a sua linha 902 de forma intercalada com a linha 12 da JES, com uma frequência de 15 minutos nas horas de ponta e de 30 minutos nas horas normais dos dias úteis.

Esta alteração vai resultar numa redução de cerca de 12% relativamente à oferta actual. Quando comparado com a oferta de 2010, a redução atinge quase os 80.000 km/ano (17%), resultante de alguns ajustamentos já efectuados durante 2011.

LINHA 902 BOAVISTA - LAVADORES		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	10,87
Tipo Oferta	Diurno	
	Noct.	
	Fim Sem.	
Frequência actual *		10/20/12
Oferta 2012/2010		
Total Km^3 2010		466
Total Km^3 Previstos 2012		388
Impacto nos Km		-17%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta por acordo com a JES para 15/30/15 aos dias úteis.

LINHA 903

Trata-se de uma linha com elevada procura que assegura a ligação do Porto a Laborim pela Ponte da Arrábida. A oferta desta linha encontra-se já ajustada à procura, tendo mesmo, em 2011, sofrido um ligeiro aumento de oferta de 2%. Para 2012 propõe-se a redução de frequência entre Santo Ovídio e Laborim durante as horas normais, com diminuição prevista de 8% dos quilómetros (menos 66.000 Km/ano).

LINHA 903		
BOAVISTA - LABORIM		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	15,32
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		10/12/11
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		808
Total Km³ Previstos 2012		757
Impacto nos Km		-6%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução da oferta nas horas normais dos dias úteis no troço entre Laborim e Stº Ovídio.

LINHA 904

Por acordo com a JES a STCP compromete-se a operar a sua linha 904 de forma intercalada com a linha 15 da JES, com uma frequência de 15 minutos nas horas de ponta e de 30 minutos nas horas normais dos dias úteis.

Esta alteração vai resultar numa redução de cerca de 10% relativamente à oferta actual. Esta linha foi reajustada com as linhas 701 e 703, aparecendo por isso com uma redução de quilómetros, relativamente a 2010, de 39% (cerca de 150.000 km/ano).

LINHA 904 TRINDADE - COIMBRÕES	
Dados Gerais	
Extensão (Ida+Volta)/2	(km) 7,83
Tipo Oferta	Diurno 
	Noct. 
	Fim Sem. 
Frequência actual *	12/20/15
Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	387
Total Km³ Previstos 2012	235
Impacto nos Km	-39%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta por acordo com a JES para 15/30/15 aos dias úteis.

LINHA 905

Esta linha assegura uma importante ligação entre o Monte da Virgem e o Bolhão proporcionando ligações complementares à oferta do metro em Gaia, nomeadamente à zona da Barrosa e Soares dos Reis e faz a ligação da cota alta à cota baixa no Porto.

Para 2012 não estão previstas alterações de oferta. Verificaram-se já alguns ajustamentos de oferta durante 2011, que justificam a redução de cerca 80.000 km/ano.

LINHA 905 BOLHÃO - MONTE DA VIRGEM

Dados Gerais			
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)		9,46
Tipo Oferta	Diurno		
	Noct.		
	Fim Sem.		
Frequência actual *			10/15/10

Oferta 2012/2010	
Total Km³ 2010	565
Total Km³ Previstos 2012	486
Impacto nos Km	-14%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Reajustamentos de frequências e percurso já realizados em 2011.

LINHA 906

A STCP procedeu já durante 2011 a alguns ajustamentos da oferta. Para 2012 a intervenção da STCP nesta linha consistirá numa redução de oferta aos dias úteis no troço entre a Cabine e Madalena. Esta alteração representa uma redução de 5% dos quilómetros. Comparando 2012 face a 2010 a redução cifra-se nos cerca de 34.000 km/ano, ou seja cerca de 8%.

LINHA 906 TRINDADE - MADALENA		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	14,97
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	✓
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/30/20
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		417
Total Km³ Previstos 2012		383
Impacto nos Km		-8%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Redução de oferta aos dias úteis no troço entre a Cabine e Madalena.

LINHA 907

Esta linha assegura uma importante ligação entre o maior aglomerado populacional de Vila Nova de Gaia, Vila d'Este, e a Boavista. Com a saída da linha 905 de Vila d'Este, esta linha assumiu esta ligação em exclusividade, articulada com a oferta de algumas linhas da MGC e OFR.

Decorrente desta saída da linha 905 de Vila d'Este registou-se, no ano de 2011, um fortíssimo aumento da oferta da linha 907 (mais 100%). Para 2012, está prevista a reformulação da oferta desta linha, com a eliminação do reforço entre Vila d'Este e Santo Ovídio, que resultará na redução de 18% da oferta actual, representando uma redução superior a 100.000 Km/ano.

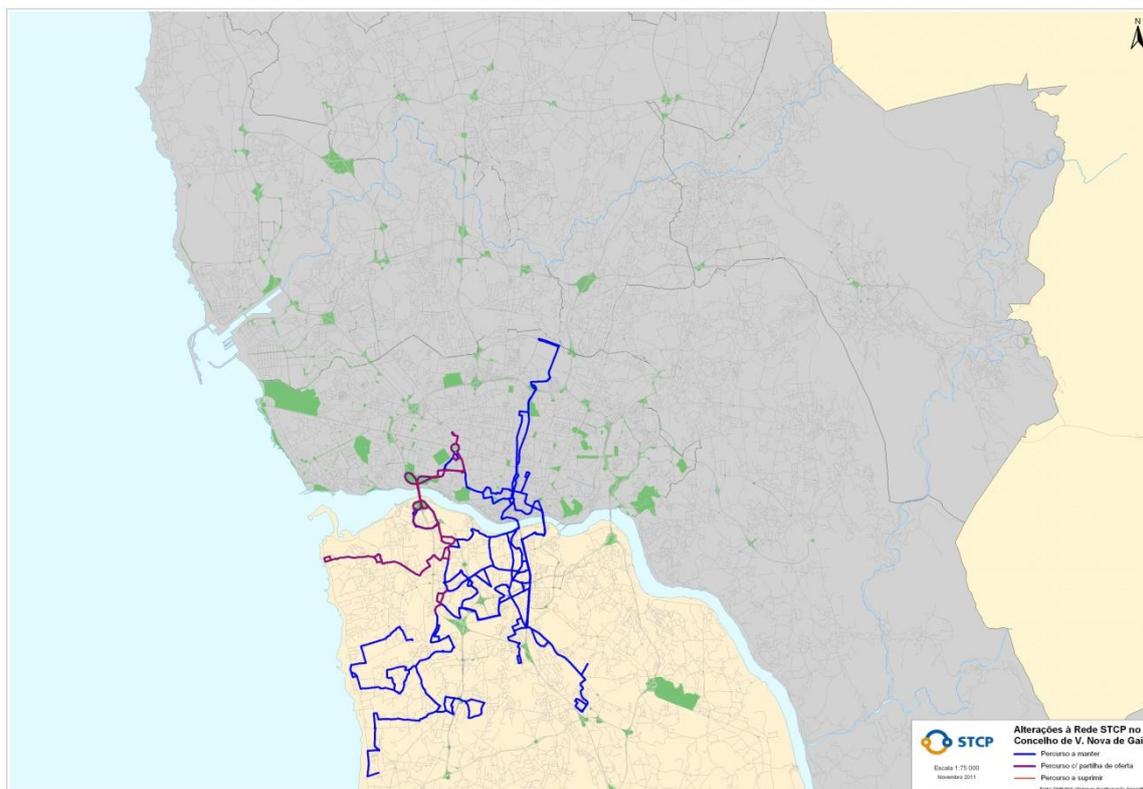
LINHA 907 BOAVISTA - VILA D'ESTE		
Dados Gerais		
Extensão (Ida+Volta)/2	(km)	14,82
Tipo Oferta	Diurno	✓
	Noct.	
	Fim Sem.	✓
Frequência actual *		20/20/20
Oferta 2012/2010		
Total Km³ 2010		321
Total Km³ Previstos 2012		531
Impacto nos Km		66%

* Ponta da Manhã/Horas Normais/Ponta da tarde

Medidas a implementar

Eliminação do reforço entre Vila d'Este e Stº Ovídio no período diurno.

VILA NOVA DE GAIA – ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP



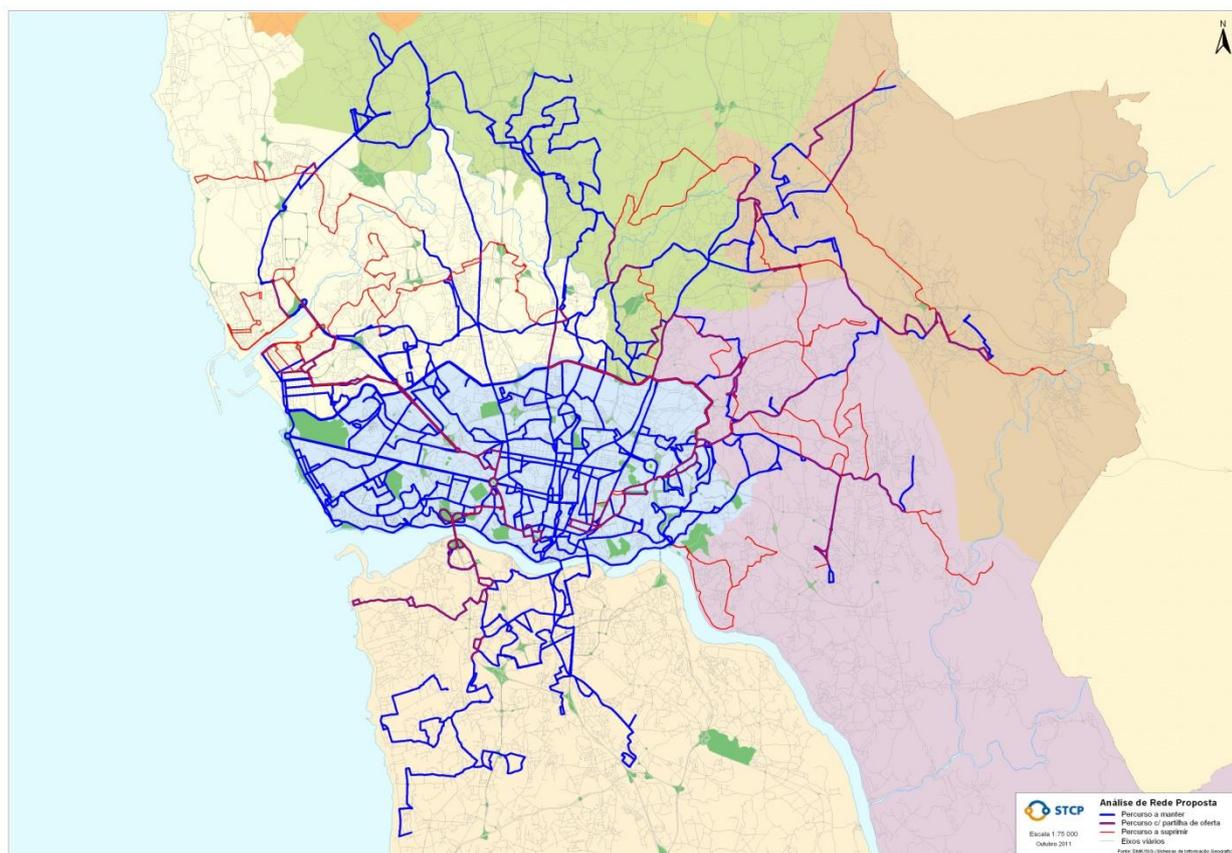
3.3.8. CONCLUSÃO

1. A oferta total que a STCP se propõe suspender é de cerca de 25%.

(mil Km)	2010	2012	Variação
Porto	14,924	12,519	-16%
Matosinhos	3,387	1,847	-45%
Maia	3,099	2,310	-25%
Valongo	2,050	1,488	-27%
Gondomar	2,968	1,290	-57%
Gaia	3,313	2,722	-18%
Total	29,740	22,176	-25%
Total sem Porto	14,816	9,657	-35%

2. Espera-se que as alterações propostas permitam à STCP melhorar os seus resultados, apesar de em alguns casos não ter sido possível ir tão longe quanto o desejado.
3. Espera-se que este contributo garanta uma melhor coordenação da oferta entre operadores e que seja verificado o cumprimento da coordenação de oferta que vier a ser definida.
4. Estima-se como positivo o impacto nos operadores privados do recuo da STCP para a sua área central, em termos de aumento do volume de operação e de rendibilidade.
5. Seria desejável que a generalidade das alterações tivesse efeito no prazo mais curto possível, nomeadamente o termo dos contratos com os Operadores Privados.

ALTERAÇÕES DE OFERTA STCP – REDE GLOBAL



3.4. POTENCIAÇÃO DE INTERFACES NA ARTICULAÇÃO DA OFERTA DE TRANSPORTE

A existência de interfaces em pontos de acesso à cidade do Porto é fundamental para se conseguir uma boa articulação entre os diversos modos de transporte no sentido de evitar redundância e sobreposições de oferta, congestionando o tráfego e aumentando os níveis de poluição ambiental.

Os constrangimentos de capacidade de investimento que existem no presente tornam difícil – no curto prazo – a concretização dos investimentos que se recomendariam para a criação de equipamentos que permitiram tirar partido, de um ponto de vista de oferta modal, da facilidade que decorre da existência de um tarifário intermodal cada vez mais abrangente.

Tendo presente esta limitação, entende todavia o Grupo de Trabalho apresentar uma visão do que, na sua opinião, deveria constituir a rede mínima de interfaces, procurando apontar as soluções concretas que representam menor custo de execução:

- Interface da Senhora da Hora (ou zona da Senhora da Hora) para cobertura às linhas da zona Ocidental a Norte da cidade do Porto.

A localização da interface na zona da feira da Senhora da Hora seria pouco interessante para os clientes pela reduzida capacidade de oferta do metro no local, havendo também menor interesse para os operadores privados em termos do zonamento, embora menos desfavorável com a perspectiva da próxima passagem do zonamento Andante de zonas para passageiros*km.

Surtem como alternativas:

- Interface na estação de metro da Senhora da Hora se for considerada a possibilidade de trocar o parque de ligeiros para interface de autocarros. Esta solução será melhor em termos de zonamento para o Operador Privado.
 - Interface nas Sete Bicas poderia ser alternativa, mas existe apenas um espaço privado disponível junto à Igreja. É uma solução mais vantajosa em termos de zonamento para o Operador Privado.
 - Interface no Viso, mas implicando a passagem em zona muito densa de tráfego que seria de evitar, dado ser penalizador em termos de tempo de percurso para os clientes e também nos custos operacionais para os operadores. Esta solução é também vantajosa em termos de zonamento para o Operador Privado.
- Interface do Hospital S. João: faz o rebatimento de grande parte das linhas de operadores rodoviários que servem os concelhos da Maia, Matosinhos, Valongo e Gondomar permitindo uma transferência para o metro e outras linhas de ligação ao centro do Porto. Tem sido pacífico em termos de um interesse generalizado dos diversos operadores. O congestionamento de trânsito no local constitui um entrave à sua melhor utilização.
 - Interface de Campanhã: faz o rebatimento das linhas de caminho de ferro, metro e transporte rodoviários de passageiros. Considera-se que não é possível uma utilização mais extensa devido aos condicionamentos de acesso ao local (arruamentos limitados e estreitos). A solução mais interessante, já equacionada, consiste na construção da interface nos terrenos da Refer disponíveis actualmente, tendo como único entrave o investimento

necessário com algum significado. Existe acordo de operadores rodoviários quanto à solução. Transitoriamente poderia ser utilizada:

- Interface do Dragão se for comprovada a impossibilidade de investimentos em Campanhã. Faria o rebatimento de linhas de Valongo e Gondomar com o Metro na entrada da zona oriental norte da cidade e com linhas da STCP. Não apresenta as condições físicas ideais, mas poderá ser uma solução temporária a implementar. Deverá implicar alterações em linhas da STCP para corresponder ao reforço da procura no local, funcionando como distribuidora para diversos locais da cidade (situação mais difícil em Campanhã).
- Interface de Santo Ovídio: com a operação da nova estação do Metro em Gaia - Santo Ovídio - teria todo o sentido garantir ali a articulação de grande parte das linhas rodoviárias com o metro, evitando a descida da Av. da República e a entrada na cidade do Porto. Disso resultariam importantes benefícios para o ambiente e para a gestão do tráfego, com simultânea redução de custos operacionais para os operadores. Exigiria condições de comodidade para os clientes, que actualmente não existem.
- Ou, em alternativa, Interface de D. João II , já existente e que garante também o rebatimento relativamente aos rodoviários provenientes da EN 222.
- Interface da Casa da Música para rebatimento com o Metro das linhas que vêm da zona ocidental de Gaia pela Ponte da Arrábida. Está prevista a passagem para esta interface das linhas da Internorte (linhas internacionais) que actualmente fazem término na Praça da Galiza, o que vem limitar o espaço ali disponível e obriga a STCP a desviar algumas linhas deste local para que exista espaço para este novo operador.
- Interface do Bom Sucesso: Trata-se de uma interface complementar à Casa da Música, com condições para que as viaturas efectuem o seu tempo de suporte.
- Estando estas duas interfaces localizadas dentro da cidade do Porto e no sentido de libertar o movimento na Ponte da Arrábida, seria interessante criar uma interface do lado de Vila Nova de Gaia, por exemplo nas Devesas, para rebatimento no transporte ferroviário e em menor número de linhas de rodoviários com entrada na cidade do Porto.

4. CONSULTA ÀS AUTARQUIAS LOCAIS

No seguimento das primeiras conclusões, ainda em fase preliminar, do Grupo de Trabalho, realizaram-se reuniões com as Autarquias que se mostraram disponíveis para o efeito de entre as que são ou serão servidas por STCP e /ou Metro do Porto, com vista a apresentar a citadas conclusões e também para recolher contributos que as mesmas pretendessem dar .

As reuniões por ordem cronológica foram as seguintes:

PÓVOA DE VARZIM

A autarquia referiu ter dificuldade em coordenar o Transporte público no concelho, não estando criada uma rede de transportes urbanos. Mantém uma coordenação nesta área com a C. M. de Vila do Conde, e pretendem que a sua Central de Camionagem possa ser mais e melhor utilizada. Embora a C.M. tenha feito o levantamento da rede existente de transportes públicos, paragens, operadores e seus horários, foi solicitado aos operadores presentes que entregassem até dia 25 de Novembro estes dados em suporte informático com vista a servirem de base a um trabalho conjunto de racionalização da oferta, entre operadores, Autarquia de Povoia de Varzim, Autarquia de Vila do Conde e AMTP.

A Autarquia referiu também que tem realizado o estudo dos transportes escolares no Concelho, dispondo de vários dados sobre este tema.

VILA DE CONDE

A Autarquia realizou em 2009 um estudo sobre o sistema de transportes públicos considerando que à data o mesmo se mantém na generalidade válido.

A caracterização geral da rede de TP é a seguinte: rede rodoviária com 442 km de extensão, com 32 linhas e 352 paragens. A Linha B do METRO DO PORTO tem uma extensão de 14,8km e 13 estações.

- Principais deficiências do sistema: insuficiente frequência do serviço nas linhas suburbanas de transporte rodoviário e na ligação intermodal entre estas e o Metro do Porto; quase ausência de transporte público rodoviário nalgumas freguesias (essencialmente rurais) ao fim de semana; total ausência de serviço nocturno.

Foi solicitado aos operadores a entrega, até 30 de Novembro, de informação sobre a oferta que está a ser feita, contendo designadamente redes, trajectos, frequência.

Serão disponibilizados pelo INE, em Janeiro, os dados recolhidos no Censos 2011, os quais depois de trabalhados pela C.M. no sistema de informação geográfica permitirão a análise e revisão da oferta de TP, trabalho que será realizado pelos Municípios de Vila do Conde e Póvoa de Varzim, Operadores e AMTP ,a partir de Janeiro de 2012.

VALONGO

Foi informada a autarquia da intenção da STCP dar por terminados os acordos de exploração que vinha mantendo com todos os operadores privados ,nomeadamente e neste Concelho, em relação às linhas 94(STCP/VALPI) e 64(STCP /PACENSE).

A C. M. mostrou-se desagradada com a proposta da STCP em terminar ambos Acordos de Exploração, designadamente no caso da linha 64 por não se ter salvaguardo a continuidade do serviço pelo Operador.

Não estando a PACENSE presente por motivos logísticos, foi acordado realizar nova reunião entre STCP-PACENSE com a presença da C.M. com vista a esclarecer qual será a nova oferta .

Á data do presente relatório ainda não havia conclusões sobre as reuniões.

MATOSINHOS

Tendo a autarquia procedido a um levantamento exaustivo e bem documentado da oferta em transporte publico rodoviário da STCP e do operador privado Resende, pretendia a C.M. que o trabalho do GT se concentrasse na análise e revisão da oferta de transporte publico rodoviário no concelho, trabalho já iniciado em reuniões entre a C.M. e a AMTP, e tendo como um dos dados o afastamento máximo de 250m da residência da população a transporte público rodoviário.

Esclarecido que esse trabalho embora importante não estava no âmbito do GT, apresentou a STCP a sua proposta de racionalização da oferta tendo a RESENDE procedido de igual modo.

A autarquia ficou de se pronunciar sobre as mesmas ,tendo sido marcada nova reunião para 25 de Novembro para que técnicos das entidades presentes dessem dar seguimento à colaboração entre a C.M., STCP, RESENDE e AMTP, estando estimado cerca de 15 dias para que este grupo chegue a conclusões.

A autarquia mostrou-se desagradada com o nível de prestação da Resende, nomeadamente quanto aos percursos, cumprimento de horários e veículos, e exigindo que eventual substituição de serviço da STCP por Resende tenha igual nível de prestação e serviço.

Foram abordadas de uma forma genérica as vantagens e inconvenientes de Interfaces na SENHORA DA HORA e no local onde de realiza a FEIRA DA SENHORA DA HORA, a qual irá em princípio beneficiar de um acesso directo da A28.

A STCP ficou de enviar á C. M. Matosinhos no dia seguinte proposta por escrito da sua nova oferta de serviços afim de a CMM se pronunciar sobre um documento.

TROFA

A autarquia Trofa voltou a apresentar na reunião os seus pontos de vista e exigências de acordo com o ofício que previamente e em tempo tinha enviado à AMTP, a saber:

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

- Inexistência de compatibilidade e conexão entre o transporte público de passageiros e a nova estação de transportes intermodal da Trofa
- Circuitos com número insuficiente de passageiros e demasiadas linhas a circular nas EN14 e EN104, e nas principais artérias da cidade
- Necessidade de circuitos que permitam a acessibilidade a equipamentos estruturantes
- Carência de um serviço de transportes de pequenas mercadorias
- O serviço de transportes alternativos do Metro do Porto em funcionamento no concelho ,a operar numa situação de substituição á linha do Metro ,não serve a Nova Estação de transportes da Trofa, terminando o seu serviço no Parque Nossa Senhora das Dores
- Existência de antigo canal da Linha ferroviária Porto-Guimarães desactivado com estações abandonadas e vandalizadas
- Necessidade de criação de novas paragens no serviço de transportes alternativos do Metro do Porto de acordo com as estações definidas no Projecto do Metro
- "ANDANTE" não serve a linha ferroviária da Trofa
- Comboios Alfa Pendular não param na nova Estação da Trofa

PORTO

Foi referido pela STCP que as alterações no seu serviço no concelho do Porto eram menores.

Foi abordada na generalidade a necessidade de criar autênticos Interfaces de forma a retirar veículos pesados de transporte de passageiros do centro da cidade, e de acabar com garagens de autocarros nos lugares menos convenientes como seja junto aos Paços do Concelho.

Por unanimidade entendeu-se que o Interface mais urgente de pôr a funcionar é o de Campanhã, ficando as entidades públicas representadas de encetar diligências no sentido de encontrar financiamentos comunitários que permitam a sua concretização.

Foram também abordadas as hipóteses de criar interfaces perto do H. S. JOÃO, ASPRELA, CASA DA MÚSICA, BOM SUCESSO, e D.JOÃO II (Gaia) para substituir o actual das Camélias. Relativamente a um interface junto ao Estádio do DRAGÃO a C. M. Porto irá estudar o assunto.

O tema Interfaces será posteriormente retomado em reuniões entre a C. M. Porto e a AMTP, no seguimento de trabalho já iniciado.

ASSOCIAÇÃO DE MUNICÍPIOS DE ENTRE DOURO E VOUGA

Com a presença dos Presidentes de Câmara de S. JOÃO DA MADEIRA, SANTA MARIA DA FEIRA, AROUCA, VALE DE CAMBRA e OLIVEIRA DE AZEMÉIS realizou-se na JMP uma reunião onde foram transmitidos aos Autarcas os objectivos do GT, e o ponto de situação dos trabalhos.

Os Autarcas transmitiram o seu desejo de ver estendido o mais rapidamente possível a toda a AMP a utilização do título ANDANTE, aliás também um dos grandes objectivos da AMTP. Foi esclarecido que não será tarefa rápida de implementar (entre 2 e 3 anos) pois será necessário rever o Tarifário e o Zonamento actual, com base em estudos (Programa Operacional de Transportes, Inquérito Geral á Mobilidade e Plano de Deslocações Urbanas) .

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Os Autarcas solicitaram também que o encerramento puro e simples da Linha do Vale do Vouga não tivesse lugar, tendo sugerido que a linha, à semelhança da recuperação e reutilização operada com sucesso na Linha de Guimarães, tivesse o mesmo tratamento e destino entre Oliveira de Azeméis e Silvalde (Espinho) onde ligaria à Linha do Norte.

Trata-se de um troço com 30 km de extensão, com pouca necessidade de alargamento de plataforma e apenas com necessidade de correcção de curvas na zona de Santa Maria da Feira, que permitiria que a velocidade de exploração passasse de 30km/h para 80km/h, tudo com uma estimativa de custo de 30 milhões de euros. A execução deste projecto poderia, segundo os Autarcas, estar incluído num próximo concurso de exploração nomeadamente á iniciativa privada, que a CP faça em breve.

GONDOMAR

Foi transmitida á autarquia a nova oferta de serviços resultante de acordo entre STCP e ETG, tendo a C.M. manifestado o seu acordo de princípio desde que não haja diminuição de serviço para a população.

MAIA

A STCP apresentou á autarquia a redução de oferta e a substituição de exploração de algumas linhas pela Maia Transportes, tendo a C. M. recusado aceitar qualquer alteração com base no argumento que a empresa privada tem nível e qualidade de serviço bastante inferior á STCP (percursos, cumprimento de horário e qualidade dos autocarros).

Pelo contrário a C. M. pretende ver reforçada a oferta de serviço em algumas freguesias e lugares do concelho, que não tem um serviço mínimo.

Ficou de se realizar uma reunião entre STCP e C.M. para se fazer análise detalhada da proposta STCP e a C.M. apresentar as suas necessidades.

De referir que a C. M. enviou um ofício, onde relata parte das suas necessidades em transporte publico, nomeadamente: Área de Acolhimento Empresarial Maia I (freguesias Maia, Moreira, Barca e Gemunde), Área de Acolhimento Empresarial Maia II (freguesias S. Pedro Fins e Folgosa),e Área de Acolhimento Empresarial do Lugar do Espido (freguesia da Maia).

Refere também deficientes ligações intraconcelhias, transversais aos grandes eixos de transportes radiais relativamente á cidade do Porto, a necessidade de extensão a partir da Linha D do Metro do Porto (H. S. João), até á Estação Parque Maia da Linha C.

A nível de interfaces sublinha a necessidade de potenciar o do Aeroporto Francisco Sá Carneiro, e a situação em que se encontra o do ISMAI fruto de o projecto do Metro do Porto não avançar.

VILA NOVA DE GAIA

Não se realizou reunião tendo, no entanto a AMTP recebido ofício da C.M., onde esta :

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

- Solicita expansão da rede de Metro, dispondo actualmente de apenas 2,5km
- Solicita que os transportes públicos passem a utilizar a Av. D. João II em vez da Av. ra República
- Apela à necessidade de revisão do sistema de subsídios á componente social que o transporte público representa

5. APERFEIÇOAMENTO DO MODELO DE TARIFÁRIO

Não constituía objecto do mandato do Grupo de Trabalho a apreciação e formulação de propostas referentes ao modelo de tarifário.

Tal entende-se, já que a Área Metropolitana do Porto dispõe, desde há poucos anos, de um sistema de tarifário intermodal – ANDANTE – elaborado e implementado tendo em conta uma realidade muito próxima da actual e que, nascido com a participação dos operadores públicos, está ainda em pleno processo de generalização aos operadores privados.

O trabalho desenvolvido por este Grupo, respeitante à adequação da oferta, não poderia todavia deixar de, ainda que de forma lateral, reflectir sobre aspectos concretos do sistema de tarifário existente, particularmente no que se refere à criação de condições para, o mais breve possível, incrementar a abrangência – geográfica e de operadores – dos títulos ANDANTE.

Enunciam-se, em seguida, as matérias que se consideraram merecer uma referência específica:

Eliminação do tarifário monomodal da STCP

No início de 2007, aquando da extensão a toda a sua rede da possibilidade de utilização do tarifário intermodal Andante, a STCP manteve o tarifário monomodal em simultâneo, sem qualquer alteração ou ajustamento. As mudanças provocadas então para os clientes da STCP apresentavam já um grau muito elevado de alteração de hábitos, pelo que se optou por manter o tarifário monomodal, pese embora a existência de situações redundantes, e até injustas, na manutenção dos dois tarifários.

Desde essa data que os clientes utilizadores do tarifário Andante apresentam uma tendência de evolução crescente nesta empresa, em detrimento da evolução dos clientes monomodais que são cada vez em número menor. Esta é uma tendência efectiva tanto para os clientes ocasionais como para os clientes de assinatura. Em Janeiro de 2007 apenas 19% dos clientes utilizavam o tarifário intermodal. Em Outubro de 2011 são mais de metade do total os clientes da STCP que utilizam cartões intermodais. Esta evolução pode ser analisada na tabela seguinte:

Cartões utilizados	Jan-07		Out-11		Variação	
	Número	Peso	Número	Peso	Número	%
Intermodal	73.304	19%	247.726	59%	174.422	238%
Assinaturas	30.686	22%	94.232	61%	63.546	207%
Títulos Ocasionalis	42.618	17%	153.494	58%	110.876	260%
Monomodal	319.758	81%	173.246	41%	-146.512	-46%
Assinaturas	108.501	78%	59.984	39%	-48.517	-45%
Títulos Ocasionalis	211.257	83%	113.262	42%	-97.995	-46%
Totais	393.062		420.972		27.910	7%

Foi assim dado tempo para que os clientes se fossem adaptando às vantagens do novo tarifário e se fossem transferindo, de uma forma gradual, de um tarifário para o outro. Passados quase cinco anos após esta alteração, justifica-se de novo um olhar crítico sobre os tarifários, face ao conhecimento já adquirido pelos clientes da STCP e tendo também em consideração a necessidade de simplificação e de facilidade de entrada para novos clientes no sistema de transportes da AMP, sem a diversidade de situações especiais criadas com o tarifário monomodal.

Assim, a STCP propõe desde já avançar com a fase de eliminação da generalidade do tarifário monomodal, tendo em conta estes seis principais objectivos:

- Aumento da BTM para o sistema de transportes, acabando com situações de tarifas excessivamente baixas, muito penalizantes em termos de receita e até traduzindo-se em injustiças face a outros clientes;
- Simplificação de tarifários, para facilitar a compreensão do tarifário em vigor pelos clientes ;
- Normalização dos tarifários no que respeita aos clientes com tarifas sociais – estabelecer regras claras de tarifários bonificados ;
- Assumir o Andante como único tarifário intermodal, eliminando os títulos combinados do monomodal STCP com outros operadores;
- Abolir tarifários residuais que privilegiam a opção dos clientes por períodos do mês com maior procura;
- Garantir a manutenção de um tarifário geral para a rede da STCP.

Proposta detalhada, neste sentido, será apresentada directamente pela STCP ao Governo.

Criação de condições para integração de operadores privados no Andante

A integração progressiva das linhas dos operadores privados no tarifário ANDANTE, sendo uma forma de melhorar o serviço de transporte público oferecido às populações, requer uma harmonização dos tarifários, sob pena de se tornar inviável pelos riscos de induzir desequilíbrios económicos, dificilmente suportáveis pelos operadores privados.

Com efeito, se o problema de uma estrutura tarifária diferenciada pode ser assumido pelos operadores privados num contexto de integração pontual de linhas operadas pela STCP, a sua generalização não é viável sob o ponto de vista financeiro, a menos que sejam feitas alterações ao nível do tarifário ANDANTE ou ao seu zonamento.

Muitas das correcções necessárias não têm impacto nos passageiros, dado que os operadores praticam actualmente o tarifário do Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT, I.P.), mas a sua redefinição seria uma oportunidade de os operadores integrarem generalizadamente as suas linhas no tarifário ANDANTE.

Em documento anexo (Anexo III) apresenta-se uma reflexão da ANTROP sob a matéria, que conclui:

- A insuficiência tarifária existe, e, a menos que venha a ser resolvida, impossibilitará a integração das redes dos operadores privados num sistema de transportes intermodal, esse

sim o grande salto qualitativo, um passo que pode ser dado, em muitos casos, sem grande impacto nas tarifas pagas pelos passageiros.

- A forma de repartição da receita também conduz a uma diminuição da receita dos operadores privados e, em determinadas situações, nomeadamente quando o passageiro utiliza o sistema de transportes públicos nos seus movimentos diários na cidade do Porto, muito mais relevante do que a insuficiência tarifária apresentada no Anexo III. Alguma forma de compensação ou ajustamento à distribuição da receita tem de ser pensada para estes casos.
- O sistema tarifário ANDANTE deveria ser revisto, única forma de se criar um verdadeiro sistema de transportes intermodal, onde os passageiros não tenham a percepção de serem clientes de um determinado operador em particular, mas do sistema de transportes públicos implantado no terreno.

Reformulação da política tarifária CP - Enquadramento

As acções propostas visam reformular a Política Tarifária na CP Porto aproximando-a dos operadores de transporte urbano.

Conforme é do conhecimento geral, a CP Porto opera em 4 linhas (Aveiro, Braga, Guimarães e Caíde), com uma extensão média de cerca de **61** quilómetros.

O serviço prestado pela CP Porto é caracterizado como sendo um **serviço suburbano** de passageiros, contudo as zonas definidas no seu tarifário apresentam um tamanho desajustado.

Por comparação interna verifica-se:

- CP Porto comparativamente com a distância média por zona praticada pela CP Lisboa, em todos percursos com origem no Porto e em Lisboa, que o percurso médio por zona no Porto **10,13 Km**, enquanto que em Lisboa o percurso médio por zona é de **8,8 Km**, ou seja, o percurso médio no Porto é em média **15%** mais longo do que em Lisboa.
- Comparativamente com a CP Regional existem desequilíbrios significativos entre a **tarifa urbana e a tarifa regional** até aos **50 quilómetros**, desequilíbrios esses cujos diferenciais são tão mais elevados quantas mais zonas são percorridas pelos Clientes - o diferencial entre os preços da CP Porto e da CP Regional vai aumentando mais que proporcionalmente.

Caberá ainda neste âmbito, realçar que existe um desajustamento entre os tarifários regionais cobrados e o conforto, qualidade de serviço e contributo ambiental prestado pela CP Porto.

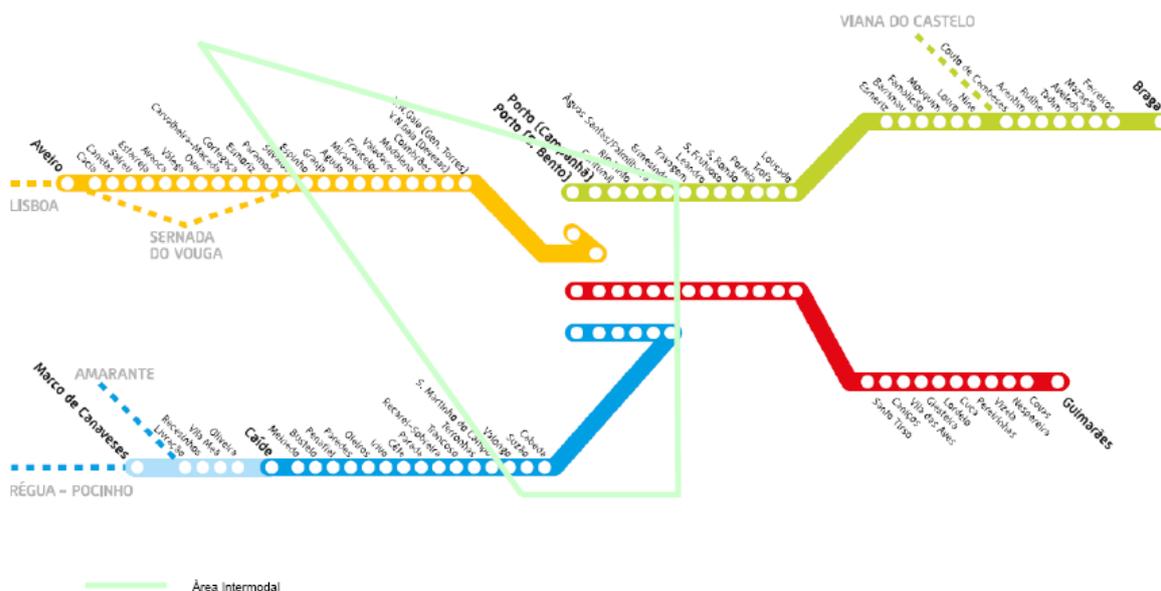
Externamente:

As comparações de distâncias e preços estabelecidos no âmbito dos títulos monomodais não podem, contudo, estar isoladas do facto da CP Porto estar inserida, na Área Metropolitana do Porto e integrada no Sistema Intermodal Andante, utilizando por isso, simultaneamente, títulos intermodais.

Adequação da oferta da rede de transportes colectivos da Área Metropolitana do Porto

Assim, a CP (CP Porto) não pode descurar o facto de estar, igualmente, inserida na Área Metropolitana do Porto, em que existe um zonamento e tarifário distinto – intermodal.

Os títulos intermodais do Porto (Andante) apenas são válidos numa extensão média, por linha, em cerca de **15** quilómetros, ou seja, em 25% do percurso médio total possível, como podemos ver no diagrama abaixo.



Com o objectivo de corrigir algumas destas distorções apresentam-se um conjunto de propostas assentes em primeira instancia numa reformulação do actual Zonamento.

Propostas:

As propostas apresentadas visam, alcançar os seguintes objectivos:

- Ao nível dos títulos monomodais, contribuir para um modelo de zonamento mais lógico (com uma distância zonal mais equitativa entre si e dotada de modelo de construção de preços mais racional), pelo que a alteração do zonamento na CP Porto que se propõe (**actual 10,13 km**) assenta na passagem para um valor intermédio de (**7,5 km**), ou seja, uma zona compreendida entre a CP Lisboa (**8,8 km**) e o Andante (**5,8 km**), permitindo criar desde já zonas que tendencialmente se vão aproximar do tarifário regional.
- Incluir no modelo uma lógica que permita nas distâncias mais longas diminuir o desfasamento de preço da tarifa urbana face à tarifa regional e;
- Aproximar gradualmente os tarifários monomodal e intermodais.

Assim, propõe-se:

- Alteração de Zonamento
 - Impacto: 1.200 milhares euros.
- Alterar o factor de conversão dos preços dos bilhetes em assinaturas: cada assinatura passar a corresponder a **25** bilhetes em alternativa aos actuais **22**.
 - Impacto: 1.000 milhares euros.
- Ajustamento de zonas entre CP Porto e CP Regional fora da malha urbana:
 - Impacto: 2.000 milhares euros.
- Uma Actualização de Preços de 5%:
 - Impacto: 1.200 milhares euros

Junta-se como Anexo IV, a proposta apresentada pela CP, com descrição detalhada da proposta formulada.

Simplificação dos títulos ANDANTE

O Grupo de Trabalho constata que, não obstante o modelo de tarifário Andante possibilitar a aquisição de títulos o mais ajustado e próximo das necessidades de mobilidade de cada cliente em particular, não é simples a sua percepção imediata e pode suscitar dúvidas no momento da opção pelos módulos a adquirir.

Por outro lado, a realidade dos tarifários monomodais hoje existentes, comprova a existência de uma parte significativa de clientes que optam por títulos mais abrangentes – logo mais simples na tomada de decisão da sua escolha -, ainda que tal não represente a opção economicamente mais vantajosa.

Parece assim de recomendar que se estude, no quadro da evolução e aperfeiçoamento do Andante, a introdução de títulos pré-estabelecidos para mais do que uma zona, com uma base geográfica claramente definida e perceptível (v.g. concelho ou cidade), permitindo a clientes com modelos de mobilidade não limitados a um percurso único uma escolha simplificada.

6. PERSPECTIVA DA AUTORIDADE METROPOLITANA DE TRANSPORTES DO PORTO

O presente capítulo contém uma breve reflexão quanto ao diagnóstico da situação actual dos transportes públicos na Área Metropolitana do Porto (AMP), na perspectiva da Autoridade Metropolitana de Transportes, e apresenta uma síntese das medidas necessárias para uma melhoria da eficiência e eficácia nesta área.

6.1. DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO ACTUAL

Estrutura Institucional

A entrada em funções da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto (AMTP) com as atribuições e competências que lhe são conferidas pela Lei n.º 1/2009, de 5 de Janeiro, exige uma readaptação funcional na organização e regulação do transporte público na AMP que clarifique as áreas de actuação de cada entidade.

O Despacho n.º 8005/2011, de 30 de Maio, criou as condições para a operacionalização do processo de transferências entre o IMTT e a AMTP, desenvolvendo-se actualmente as acções que possibilitem a plena concretização desta transferência.

Uma situação semelhante ocorre no sistema tarifário e de bilhética onde se constata haver uma sobreposição de funções entre a AMTP e o TIP (Transportes Intermodais do Porto) que é urgente eliminar.

Organização do Mercado de Transportes Públicos

O regime actual de outorga de concessões de carreiras de transporte público rege-se pelo RTA (Regulamento dos Transportes em Automóveis) publicado em 1948, que se encontra desajustado à situação actual, em particular no que diz respeito à necessária evolução decorrente do cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, actualmente em vigor.

Sistema Tarifário Intermodal Andante

O sistema tarifário intermodal Andante, existente na AMP desde 2003, constitui um marco importante para o funcionamento do sistema de transportes ao favorecer a intermodalidade e consequentemente proporcionar uma melhoria da mobilidade sustentável. Porém, desde essa data, a sua expansão aos operadores privados não tem corrido ao ritmo desejado, pelo que há necessidade de serem criadas as condições que permitam um rápido e efectivo alargamento do Andante. A aplicação de um sistema tarifário comum a todas as redes de transporte colectivo, neste caso o Andante, constitui uma condição sine qua non para a eliminação das redundâncias de oferta, de modo a que estas não penalizem os utentes.

Oferta de Transportes Públicos

Na AMP subsiste em algumas áreas um excesso de oferta de transporte rodoviário de passageiros, tendo os operadores redes parcialmente sobrepostas, originando uma oferta redundante em certos corredores/zonas, de utilidade praticamente nula para os utentes. A identificação destes corredores consta dos documentos que a este propósito a AMTP elaborou anteriormente.

Financiamento do Sistema de Transporte Público

O sistema de transporte público da AMP revela uma situação de subfinanciamento crónico, relativamente às empresas detidas pelo Estado, que conduziu à formação dos actuais passivos, cuja dimensão é particularmente preocupante.

Este problema terá que ser resolvido a breve prazo, estabelecendo regras concretas de financiamento de cada operador com base em contratos de Obrigações de Serviço Público (OSP).

6.2. MEDIDAS PROPOSTAS PELA AMTP

- Reestruturação da gestão do sistema tarifário intermodal Andante através da transferência das funções exercidas actualmente pelo TIP, tendo em conta o novo enquadramento institucional resultante da criação da AMTP. Sobre este assunto foi já apresentada uma proposta à consideração superior.
- Reformulação do quadro legislativo referente à organização dos transportes colectivos, que facilite o processo de transição para o integral cumprimento do Regulamento (CE) 1370/2007. Esta questão foi objecto de propostas de alterações legislativas que deverão ser retomadas, tendo em vista a sua rápida implementação.
- Adopção de medidas que favoreçam a integração plena dos operadores ao sistema intermodal Andante, em particular as que se referem à necessidade na aproximação dos valores das tarifas monomodais praticadas (caso da CP) ou mesmo na sua eliminação (caso da STCP). No caso do operador ferroviário será particularmente relevante a definição de um zonamento coincidente com o relativo ao tarifário Andante, de modo a facilitar a integração progressiva no sistema intermodal. Relativamente à eliminação do tarifário próprio da STCP, embora muito desejável e premente, será importante realizar uma avaliação dos impactes causados.
- Redução da oferta de transportes públicos em corredores/zonas que apresentem as condições necessárias para ajustamentos no curto prazo que conduzam à racionalização dos serviços de transporte público oferecidos. A metodologia que se propõe seguir para atingir este objectivo será, para além da identificação dos corredores com excesso de oferta anteriormente apresentada, uma avaliação dos serviços existentes em cada um destes eixos, identificação dos níveis de serviço adequados e posterior repartição da oferta pelos operadores.
- Alteração do modelo de financiamento do sistema de transportes, o que passará pela definição de contratos de OSP. Propõe-se que estes sejam definidos pela AMTP, bem como a procura de outras fontes de receita, transferindo o financiamento ao TP na AMP para esta entidade.
- Reconstituição do Conselho Geral da AMTP, de forma a permitir que a AMTP readquira as suas plenas capacidades, obrigações e legal funcionamento.

O presente relatório foi aprovado em reunião do Grupo de Trabalho, no dia 28 de Novembro de 2011:

O Coordenador do Grupo de Trabalho,

Pela AMTP - Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto,

Pelo MP - Metro do Porto, S.A.,

Pela STCP – Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.,

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

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