O SISTEMA DE TRANSPORTES NA AML
PROBLEMAS, PERSPECTIVAS E DESAFIOS

UMA VISÃO DO FERROVIÁRIO

E. Martins de Brito

12 de Fevereiro 2020

Ordem dos Engenheiros

1. O Estado da arte do sistema - Infraestruturas

- O sistema ferroviário da AML apresenta uma topologia de rede do tipo arborescente e radial centrípeta com 4 eixos estruturantes e não diametrizados: (i) Sintra-Oeste; (ii) Azambuja; (iii) Cascais; (iv) Lisboa - Setúbal
- Sobre estes eixos operam ofertas de serviços estruturados e ajustados a uma mobilidade clássica das regiões metropolitanas de intensas deslocações pendulares do tipo casa-trabalho do periurbano para o centro
- As principais características deste tipo de serviços são: (i) regularidade; (ii) cadencias elevadas; (iii) capacidades elevadas de transporte; (iv) elevada rotatividade
- Na década de 90 o sistema foi sujeito a um programa intensivo de modernização integral com grandes investimentos de renovação, de expansão e estratégicos em todos os seus eixos, com excepção de Cascais

Rede caminho-de-ferro. Fonte: AML

2. Os tráfegos e as tendências

Nos últimos 15 anos os tráfegos ferroviários assegurados pelo operador incumbente foram os seguintes:

Ano	P (10^6)	PK (10^3)	Var. PK (%)
2005	96	1270	------
2006	97	1308	+ 2.9
2007	97	1318	+ 0.7
2008	96	1297	- 1.6
2009	92	1239	- 4.4
2010	90 (*)	1212 (1447)	- 2.1
2011	88	1368	- 7.4
2012	77	1220	- 10.8
2013	72	1115	- 8.6
2014	74	1136	+ 1.8
2015	75	1158	+1.9
2016	77	1186	+2.4
2017	83	1270	+7.1
2018	87	1338	+5.3

R&C CP

(*) R&C 2011 reporta 94 Mp / 1447 Mpk em 2010

Estruturas dos modos na AML

IMOB 2017

CF:	7,5 %
TI:	58%
Autocarro:	10,2 %
Fluvial:	0,4 %
Pedonal + Duas rodas:	23,3%

CENSUS 2011

	2001	2011
TI	45%	55%
TC	38%	33%
Outros	17%	12%

"Revela-se alguma ineficiência nos sistemas de transportes com uma clara intensificação e crescente amplitude dos movimentos pendulares diários com aumento do transporte individual a par da diminuição proporcional do transporte publico" (CCDR LVT 2010)

Tabela 2 – Evolução da população residente

	2001	2011	2016 (estimativas)	Taxa de Variação 2001-2011	Taxa de Variação 2001-2016
Portugal	10356117	10562178	10309573	1,99	-0,45
Oeste	338711	362540	358029	7,04	5,70
Médio Tejo[2]	226090	220661	217918	-2,40	-3,61
Lezíria do Tejo	240832	247453	239977	2,75	-0,36
AML	2661850	2821876	2821349	6,01	5,99
RLVT	3467483	3652530	3637273	5,34	4,90

Fonte: INE Estimativas Anuais da População Residente (2016); INE, Censos - séries históricas (2001, 2011)

"Na AML a opção pelo TI para percorrer maiores distâncias é ainda expressiva sobretudo num contexto metropolitano com maior oferta de TC "(CCDR LVT 2017)

"Desde 2012 a AML regista variações positivas no saldo natural e migratório no quadro das tendências negativas da RLVT (CCDR LVT 2017) "

<u>1ª Conclusão</u>: Esta abordagem sugere alguma desadequação da acessibilidade ferroviária às dinâmicas do território, ás reconfigurações das matrizes O/D e ás mobilidades requeridas pela procura que limitam transferências TI/TP sustentadas.

Os investimentos massivos na rede ferroviária na década de 90 não foram suficientes para o reequilíbrio esperado das cotas.

Do lado da oferta o que tem mudado:

. Menos capacidades oferecidas por deficiente gestão dos activos (quebra acentuada dos índices de disponibilidade)

. Indiferenciação de ofertas (tempos de trajeto agravados aos segmentos mais periféricos da procura e menos capacidade de resiliência a regimes degradados)

<u>Consequências</u>: destruição de valor e total desqualificação do produto junto da procura e reforço da opção do TI

O choque tarifário teve o condão de aparentemente ter invertido esta tendência com os operadores a anunciarem grandes pressões da procura com acréscimos de passageiros na casa dos 20/30%.

Mas será este efeito sustentável num quadro de uma desqualificação da oferta já tão significativa, que se agrava ainda mais por efeito desta medida socialmente tão relevante?

O IMOB 2017 revela que a "Rapidez" e o "Conforto" são as razões mais declaradas para utilização do TI (62 % e 50,4 % respectivamente)

<u>2ª Conclusão</u>: O sistema está nitidamente em contraciclo e ao mínimo desafogo económico o regresso ao TI parece muito possível, a comprometer ainda mais as metas ambientais (- 50% de veículos convencionais até 2030)

3. "Marcadores" da procura futura

. Novas formas e modelos de interação social

. Diluição das bacias de emprego com desconcentração e desmaterialização face à nova economia

. Alisamento do perfil diário das cargas

. Inovação nos modos de mobilidade supletivos

. A mobilidade sustentada e estruturada numa rede de transporte publico em sítio próprio de alta capacidade e multimodal que ofereça regularidade, frequência e conectividade

. Novos modelos de negócio com os emergentes "intermediários da mobilidade" que pressionam a integração multimodal

. Critérios de maior valor na escolha TI (ordem preferência, IMOB 2017)

1º Rapidez/Conforto (capacidade/velocidade)

2º TP s/ ligação directa destino (conectividade)

3º Ausência de alternativa (densificação)

4. Os próximos desafios da década

. Alinhar os incentivos entre os players do sistema coordenando acções e objectivos promovendo compromissos numa visão estratégica de mobilidade da AML

. Reformular o modelo de gestão de activos dos parques de material com a renovação urgente das unidades sem valor económico (conforto /rapidez)

. Mentalidade muito aberta aos emergentes "intermediários de mobilidade" em matéria de novos modelos de negócio

. Modernizar a linha de Cascais numa perspectiva de territorialidade metropolitana preparando-o para soluções "seamless" com outros sistemas urbanos em sítio próprio de coroa intermunicipal externa (interoperabilidade); a geografia deste espaço-canal no Sector IV justifica outras soluções em espaço próprio.

. Reforçar o corredor Azambuja

. Quadruplicar Roma-Areeiro B. Prata

. Reforçar e modernizar o corredor Oeste, integrando-o na rede AML, com parâmetros de desempenho equivalentes

. Arrancar com os estudos de utilidade publica e de viabilidade de um novo atravessamento do Tejo (anel Lisboa – Barreiro – P. Novo – Almada - Lisboa)