



Relatório nº 10/TML/2021

Relatório do desempenho sumário relativo ao Serviço Público
de Transporte Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa
de 2020 ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007



DEP

TML.R.2021.10

agosto.2021



Ficha Técnica

TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.

Coordenação

Presidente do Conselho de Administração

Faustino Guedes Gomes

Departamento de Estudos e Planeamento

António Sérgio Manso Pinheiro (diretor de departamento)

Equipa Técnica

Catarina Tavares Marcelino (coordenadora)

Conceição Bandarrinha

Luísa Nogueira

Sónia Galiau

Com a colaboração de:

Ana Fernandes Rosado

Camila Garcia

Lisboa, 6 de agosto de 2021

Índice

1. Enquadramento.....	9
2. Caracterização Sumária da AML.....	13
2.1. Competências.....	13
2.2. Área e População.....	16
2.3. Transporte Público e Rede Viária.....	20
2.4. Evolução da procura e da oferta de transporte público.....	22
2.4.1. Oferta.....	22
2.4.2. Procura.....	23
3. Indicadores do Regulamento 1370.....	27
3.1. Identificação dos operadores e das autorizações emitidas.....	27
3.1.1. Designações sociais e marcas dos operadores de serviço público.....	27
3.1.2. Formas de exploração do serviço público e de contratação.....	29
3.1.3. Natureza das autorizações emitidas.....	30
3.1.4. Caracterização das autorizações.....	31
3.1.5. Lista das linhas com autorização emitida pela AML.....	32
3.1.6. Desenho das linhas autorizadas por município.....	37
3.2. Oferta.....	38
3.2.1. Linhas exploradas.....	38
3.2.2. Circulações.....	40
3.2.3. População servida por transportes públicos rodoviários.....	41
3.2.4. Veículos.Quilómetro produzidos.....	42
3.2.5. Lugares.Quilómetro produzidos.....	43
3.2.6. Títulos de transporte.....	44
3.3. Procura.....	46
3.3.1. Número de passageiros transportados.....	46

3.3.2. Número de passageiros.km transportados.....	47
3.3.3. Taxa de ocupação média anual da frota.....	48
3.3.4. Taxa de fraude detetada.....	48
3.4. Material circulante.....	49
3.4.1. Idade média da frota.....	49
3.4.2. Tipo de combustível.....	50
3.4.3. Norma ambiental Euro.....	51
3.4.4. Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida.....	55
3.4.5. Lotação.....	56
3.4.6. Tipologia.....	57
3.5. Indicadores Económico-Financeiros.....	58
3.5.1. Receitas tarifárias anuais por título de transporte.....	58
3.5.2. Gastos totais da Autoridade de Transporte com o SPTP.....	60
3.5.3. Valor do investimento da Autoridade de Transporte no âmbito do SPTP.....	63
3.6. Qualidade e segurança.....	64
3.6.1. Índice de regularidade.....	64
3.6.2. Índice de pontualidade.....	65
3.6.3. Inquéritos de Satisfação.....	65
3.6.4. Reclamações.....	66
3.6.4.1 AML.....	67
3.6.4.2 Operadores de transporte.....	69
3.6.5. Atendimento ao público.....	73
3.6.5.1 AML.....	73
3.6.5.2 Operadores de Transporte.....	73
3.6.6. Acidentes de viação.....	76
3.6.7. Incidentes de segurança.....	77
3.7. Sustentabilidade.....	78



3.7.1. Emissão de gases com efeito de estufa	78
3.7.2. Consumo anual de energia	79
4. Considerações Finais	81

Índice de Figuras

Figura 2.2-1 – Densidade populacional.....	18
Figura 2.2-2 – População residente por lugar (mais de 1.000 habitantes).....	19
Figura 2.3-1 – Operadores e rede de transporte público de passageiros.....	20
Figura 2.3-2 – Rede viária.....	22
Figura 2.4.1- Evolução da oferta (V.km) por operador do ano de 2020.....	23
Figura 2.4.2-1 – N.º de passes carregados em 2020 (dados provisórios) e relação com o período homólogo do ano anterior.....	24
Figura 2.4.2-2 – Evolução da procura total e por operador, de janeiro a dezembro de 2020.....	25
Figura 2.4.2-3 – Evolução da procura semanal, desde março de 2020, em todos os operadores da área metropolitana.....	26
Figura 3.1.5-1 – Linhas Autorizadas em 2020 por abrangência territorial.....	36
Figura 3.1.5-2 – Número de linhas municipais por município em 2020.....	37
Figura 3.1.6-1 – Linhas autorizadas na área metropolitana de Lisboa.....	37
Figura 3.2.2-1 – Número total de circulações.....	41
Figura 3.2.4-1 – Número de veículos.km produzidos (10^3 V.km).....	43
Figura 3.2.5-1 – Número de lugares.km produzidos (10^6 L.km).....	44
Figura 3.2.6-1 – Número de títulos existentes em 2020, por classificação.....	45
Figura 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados.....	47
Figura 3.4.1-1 – Idade média da frota (anos).....	50
Figura 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo [Unidades].....	51
Figura 3.4.3-1 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO.....	52
Figura 3.4.4-1 – N.º de veículos da frota com APMR.....	56
Figura 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação.....	57
Figura 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia.....	58
Figura 3.5.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador (10^3 euro) sem IVA.....	60
Figura 3.6.4.1-1 – Percentagem de reclamações por motivo – AML.....	69
Figura 3.6.4.2-1 – Número de reclamações.....	71
Figura 3.6.4.2-2 – Reclamações por motivo.....	72
Figura 3.6.4.2-3 – Reclamações de não cumprimento por motivo.....	72
Figura 3.6.5.2 – N.º de pontos de atendimento presencial do operador, por concelho em 2020.....	76
Figura 3.6.6-1 – Número de acidentes.....	77
Figura 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa (GEE) [tCO ₂ eq].....	79

Índice de Tabelas

Tabela 2.2-1 – População, densidade populacional e taxa de atividade por Município, em 2011.....	16
Tabela 2.2-2 – População residente por município em 2021 de acordo com os dados preliminares dos Censos 2021 por Município.....	17
Tabela 2.3-1 – Operadores de transporte público de passageiros.....	21
Tabela 3.1.1-1 – Operadores de transporte público de passageiros da área metropolitana de Lisboa que disponibilizam o passe intermodal Navegante.....	28
Tabela 3.1.5-1 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – BT.....	32
Tabela 3.1.5-2 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – HLM.....	33
Tabela 3.1.5-3 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – ID.....	33
Tabela 3.1.5-4 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – JJSA.....	33
Tabela 3.1.5-5 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – RA.....	34
Tabela 3.1.5-6 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – RL.....	34
Tabela 3.1.5-7 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – Scotturb.....	34
Tabela 3.1.5-8 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – TST.....	35
Tabela 3.1.5-9 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – Vimeca.....	35
Tabela 3.1.5-10 – Total das linhas constantes no Anexo II – por tipo de linha/serviço.....	36
Tabela 3.1.5-11 – Total das linhas constantes no Anexo II – por operador.....	36
Tabela 3.1.6-1 – Operadores por Municípios.....	38
Tabela 3.2.1-1 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte regular.....	39
Tabela 3.2.1-2 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte flexível por operador.....	39
Tabela 3.2.2-1 – Circulações anuais por operador.....	40
Tabela 3.2.3-1 – População servida por transporte público de passageiros por município.....	42
Tabela 3.2.4-1 – Veículos.km produzidos.....	42
Tabela 3.2.5-1 – Número de lugares.km produzidos.....	43
Tabela 3.2.6-1 – Número de títulos existentes na área metropolitana de Lisboa por operador.....	45
Tabela 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados.....	46
Tabela 3.3.2-1 – Número de passageiros.km transportados.....	47
Tabela 3.3.3-1 – Taxa de ocupação média da frota.....	48
Tabela 3.3.4-1 – Taxa de fraude detetada.....	49
Tabela 3.4-1 – Número de veículos por operador e por ano.....	49
Tabela 3.4.1-1 – Idade média da frota.....	50
Tabela 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo.....	51
Tabela 3.4.2-2 – Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural.....	51

Tabela 3.4.3-1 – Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO.....	52
Tabela 3.4.3-2 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – BT.....	53
Tabela 3.4.3-3 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – HLM, ID, JJSA.....	53
Tabela 3.4.3-4 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – RA.....	53
Tabela 3.4.3-5 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – RL.....	54
Tabela 3.4.3-6 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – Scotturb.....	54
Tabela 3.4.3-7 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – TST.....	54
Tabela 3.4.3-8 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – Vimeca.....	55
Tabela 3.4.4-1 – N.º de veículos e percentagem da frota com APMR.....	55
Tabela 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação.....	56
Tabela 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia.....	57
Tabela 3.5.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador.....	59
Tabela 3.5.1-2 – Receitas tarifárias anuais do operador, por título de transporte.....	59
Tabela 3.5.2-1 – Gastos anuais de compensação financeira do sistema tarifário intermodal apurados pela AML.....	61
Tabela 3.5.2-2 – Gastos anuais de compensação financeira do sistema tarifário realizados pela AML.....	61
Tabela 3.5.2-3 – Gastos anuais apurados pela AML – Social+.....	62
Tabela 3.5.2-4 – Gastos anuais da AT – 4_18 e sub 23.....	63
Tabela 3.5.3-1 – Investimento da AML no âmbito do SPTP.....	64
Tabela 3.6.1-1 – Índice de Regularidade.....	64
Tabela 3.6.2-1 – Índice de pontualidade.....	65
Tabela 3.6.3-1 – Inquérito de satisfação 2020 – Vimeca.....	66
Tabela 3.6.4.1-1 – Número de reclamações por motivo – AML.....	68
Tabela 3.6.4.2-1 – Número de reclamações por motivo – Operadores.....	70
Tabela 3.6.5.2-1 – Atendimento ao público.....	75
Tabela 3.6.6-1 – Número de acidentes de viação.....	76
Tabela 3.6.7-1 – Número de incidentes de segurança.....	78
Tabela 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa (GEE).....	78
Tabela 3.7.2-1 – Consumo anual de energia – Gasóleo.....	79
Em Tabela 3.7.2-2 – Consumo anual de energia – Gás natural.....	80

Lista de acrónimos

AML	Área Metropolitana de Lisboa
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AT	Autoridade de Transportes
AF	Atlantic Ferries – Tráfego Local Fluvial e Marítimo, S.A.
BT / Barraqueiro	Barraqueiro Transportes, S.A.
Carris	CCFL - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.
CP	CP - Comboios de Portugal, E.P.E.
DGS	Direção-Geral da Saúde.
Fertagus	Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes S.A., incluindo serviços rodoviários da Sulfertagus
HLM	Henrique Leonardo da Mota, Lda.
ID	Isidoro Duarte, S.A.
IMT	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INE	Instituto Nacional de Estatística
JJSA	J.J. Santo António - Transporte Rodoviário de Passageiros Unipessoal, Lda.
ML	Metropolitano de Lisboa, E.P.E.
Mobi	Cascais Próxima, E.M., S.A.
MTS	MTS - Metro Transportes do Sul, S.A.
OTLIS	Operadores de Transportes da Região de Lisboa, A. C. E.
OSP	Obrigações de Serviço Público
PART	Programa de Apoio à Redução Tarifária
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
PROTransP	Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público
RJSPTP	Regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros
RA	Rodoviária do Alentejo, S.A.
RL	Rodoviária de Lisboa, S.A.
RTA	Regulamento de Transportes Automóveis
Scotturb	Scotturb – Transportes Urbanos, Lda.
SL	Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
SPTP	Serviço Público de Transporte de Passageiros
TCB	Serviços Municipais de Transportes Coletivos do Barreiro
TML	Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A.
TP	Transporte Público
TST	TST - Transportes Sul do Tejo, S.A.
TT	Transtejo – Transportes do Tejo, S.A.
Vimeca	Vimeca Transportes – Viação Mecânica de Carnaxide, Lda.

1. Enquadramento

O presente relatório pretende caracterizar o desempenho sumário relativo ao serviço público de transporte rodoviário de passageiros em 2019 e 2020, anos em que a Área Metropolitana de Lisboa (AML) dispõe, no domínio do transporte público de passageiros, das atribuições e competências estabelecidas no Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros aprovado pela Lei n.º 52/2015 de 9 de junho (RJSPTP), enquanto autoridade de transportes. O relatório tem como objetivo o cumprimento do disposto no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007¹ e no n.º 7 do artigo 18.º do Regulamento n.º 430/2019 da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 94, de 16 de maio de 2019, na redação que lhe é dada pelo Regulamento n.º 273/2021 da AMT, de 23 de março de 2021.

Para a sua elaboração foi considerada a tabela com a informação mínima definida nas Orientações emitidas pela AMT, relativas às Obrigações de Reporte e Publicitação, complementada com elementos adicionais considerados relevantes por parte da AML.

A TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T, S.A., empresa local de natureza metropolitana de mobilidade e transportes detida a 100% pela AML, após a celebração de contrato interadministrativo de delegação e subdelegação de competências no dia 3 de março de 2021, assumiu as competências desta entidade nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente as competências de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros na área metropolitana de Lisboa, incluindo a gestão dos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal e municipal, bem como de outras atribuições conexas de apoio à Área Metropolitana de Lisboa. Neste contexto, e na sequência do relatório anual produzido em 2020 pela AML ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 – Relatório n.º 25/AML/2020 do desempenho sumário relativo ao Serviço Público de Transporte de Passageiros na Área Metropolitana de Lisboa de 2016 a 2019, o presente relatório anual é elaborado pela TML, onde se reportam as obrigações de serviço público da competência da AML, os operadores de serviço público e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida, e os demais dados que permitem o controlo e a avaliação dos desempenhos, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos, nos anos de 2019 e 2020.

Nos anos em análise, referem-se importantes trabalhos e ações desenvolvidas pela AML:

- (1) A assunção de competências em 2019, para o sistema tarifário, com a implementação do novo passe na área metropolitana de Lisboa em 1 de abril de 2019 – o Navegante, abrangendo todos os operadores de serviço público, independentemente do modo e serviços prestados, conforme regulamentos aprovados pela AML e contratos interadministrativos em vigor, a saber Regulamento n.º 278-A/2019, Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a implementação do Sistema Tarifário Metropolitano, de 19 de março, com as alterações introduzidas pelo Regulamento n.º 717/2019, de 31 de

¹ O n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 determina que, “Cada autoridade competente torna público, anualmente, um relatório circunstanciado sobre as obrigações de serviço público da sua competência. Esse relatório inclui a data de início e a duração dos contratos de serviço público, os operadores de serviço público selecionados e as compensações e os direitos exclusivos que lhes são concedidos como contrapartida. O relatório estabelece a distinção entre transporte por autocarro e por caminho-de-ferro, possibilita o controlo e a avaliação do desempenho, da qualidade e do financiamento da rede de transportes públicos, e, se adequado, presta informações sobre a natureza e a extensão dos direitos exclusivos concedidos. O relatório toma em consideração os objetivos estratégicos enunciados em documentos sobre a política de transportes públicos nos Estados-Membros em causa.”.

julho, pelo Regulamento n.º 131/2020, de 20 de dezembro de 2019, e pelo Regulamento n.º 320/2020, de 17 de fevereiro, cujos impacto ainda marcam o 1º trimestre de 2020;

- (2) O lançamento do concurso e adjudicação do novo contrato de Serviço Público de Transporte Rodoviário de Passageiros da área metropolitana de Lisboa, para o qual se aguarda o visto do Tribunal de Contas, com 4 lotes, e que consubstancia na melhoria da rede e da qualidade do serviço de transporte público prestado;
- (3) O estudo para a logística, “Estudo sobre a evolução da logística na área metropolitana de Lisboa e soluções a promover”, que teve início em junho de 2020, prevendo-se a sua conclusão no final de 2021.

O ano de 2020 ficou marcado pela situação epidemiológica provocada pelo coronavírus SARS-CoV-2, responsável pela doença COVID-19, com efeitos significativos no sistema de transportes da área metropolitana de Lisboa, na sequência das medidas adotadas com a declaração dos sucessivos estados de exceção:

- Estado de emergência desde 19 de março de 2020 (Decreto do Presidente da República n.º 14-A/2020, de 18 de março, com duas renovações (Decreto n.º 17-A/2020, de 2 de abril, e Decreto n.º 20-A/2020, de 17 de abril), prolongando-se até 2 de maio, tendo sido precedido por um curto período de alerta que mediou entre 13 de março e a primeira declaração de emergência, levando ao encerramento dos estabelecimentos escolares e confinamento geral da população;
- Situação de calamidade (Resolução do Conselho de Ministros n.º 33-A/2020, de 30 de abril, prorrogada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2020, de 15 de maio, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 40-A/2020, de 29 de maio, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 43-B/2020, de 9 de junho, pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 51-A/2020, de 25 de junho, e pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53-A/2020, de 14 de julho);
- Situação de contingência na Área Metropolitana de Lisboa e situação de alerta em todo o território nacional continental, com exceção da Área Metropolitana de Lisboa (Resolução do Conselho de Ministros n.º 55-A/2020, de 30 de julho, alterada e republicada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63-A/2020, de 13 de agosto, e alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 68-A/2020, de 28 de agosto), e que foi mantida pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 70-A/2020, de 10 de setembro, alterada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2020, de 24 de setembro. Estas duas últimas resoluções foram posteriormente revogadas pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 88-A/2020, de 14 de outubro;
- Situação de calamidade em todo o território nacional continental (Resolução do Conselho de Ministros n.º 92-A/2020, de 31 de outubro), até 19 de novembro de 2020;
- Estado de emergência (Decreto do Presidente da República n.º 51-U/2020 de 6 de novembro), renovado por mais 15 dias (Decreto do Presidente da República n.º 59-A/2020, de 20 de novembro), renovado por igual período (Decreto do Presidente da República n.º 61-A/2020, de 4 de dezembro), renovado, por mais 15 dias (Decreto do Presidente da República n.º 66-A/2020, de 17 de dezembro), renovado pelo Decreto do Presidente da República n.º 6-A/2021, de 6 de janeiro, com a duração de 8 dias.

Esta situação excecional exigiu a aplicação de medidas extraordinárias e de caráter urgente com relevantes impactos na economia nacional e no sistema de transportes, pelas restrições ao exercício de determinadas atividades e à mobilidade dos cidadãos.

A AML, em colaboração com os municípios e os operadores, estabeleceu um conjunto de medidas para fazer face a esta situação, tendo sempre em consideração o impacto nas receitas dos operadores e a garantia dos serviços de transporte mínimos, essenciais para assegurar a mobilidade. Estas medidas, desenhadas com o objetivo da salvaguarda da saúde pública e proteção de funcionários e utilizadores, incluíram no primeiro Estado de Emergência em março de 2020, alterações à operação e de procedimentos, designadamente a redução de níveis de utilização, limitando inicialmente a ocupação máxima a 1/3 da capacidade dos veículos, a venda e validação de títulos de transportes a bordo e a forma de acesso aos veículos pela porta traseira, para além da recomendação de implementação de medidas de higienização e de segurança de passageiros e motoristas. Em cumprimento das orientações da Direção-Geral da Saúde (DGS), todos os operadores tiveram que proceder à definição e implementação de Planos de Contingência. Posteriormente, com o fim do 1º Estado de Emergência em maio de 2020, foi determinada a limitação da lotação dos veículos a 2/3 e a obrigatoriedade de utilização de máscara nos transportes públicos, que se manteve.

As restrições à mobilidade e medidas de distanciamento levaram a quebras substanciais da procura e das receitas com agravamento do défice de exploração dos serviços de transporte, tendo o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril, definido os procedimentos inerentes ao Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART) e ao Programa de Apoio à Densificação e Reforço da Oferta de Transporte Público (PROTransP), como forma de apoio aos serviços de transportes públicos essenciais.

A prorrogação daquele diploma, pelo Decreto-Lei n.º 39-A/2020, de 2 de julho, e o reforço significativo das verbas do Orçamento de Estado conforme Lei n.º 27-A/2020, de 24 de julho, com a transferência, a título excecional de verbas para a AML destinadas à reposição da oferta de transportes públicos, permitiu assegurar 90% das receitas aos operadores de transporte a partir de 1 de julho. Consequentemente, apesar das quebras da receita, foi possível, no início do ano escolar que ocorreu entre 14 e 18 de setembro, garantir o reforço da oferta de transporte público rodoviário de passageiros para 100%, relativamente à oferta existente no período pré-pandémico.

Foi definido um conjunto de princípios relacionados com a oferta dos serviços de transporte, que foram comunicados aos operadores, designadamente: a adaptação à procura, respondendo aos períodos de início e fim dos serviços anteriormente vigentes, de forma a corresponder aos horários laborais e, particularmente, dos utentes; garantia de serviços em todas as localidades, com especial atenção para aquelas sem outras alternativas de transporte fora do período escolar; garantia de serviços aos equipamentos de saúde, designadamente junto aos hospitais, entre outros.

Assim, de forma a responder às diferentes restrições e oscilações da procura, bem como a alterações no funcionamento das empresas de transporte motivadas pela entrada em *lay-off* a partir de abril de 2020, foi necessário proceder a inúmeros ajustes da oferta dos serviços prestados, que tiveram também como consequência muitas reclamações.

Desde maio de 2020, com o final do primeiro Estado de Emergência, foram solicitados, pelo Ministério do Ambiente e da Ação Climática - Secretaria de Estado da Mobilidade, relatórios quinzenais ou mensais com o balanço sobre o funcionamento do transporte público no âmbito da



AML, nos quais se reportaram as flutuações da oferta e da procura no sistema de transportes públicos da área metropolitana de Lisboa, tendo sido elaborados 10 relatórios no total.

O presente relatório, abrange os nove operadores relativamente aos quais a AML é autoridade de transportes ao abrigo do estabelecido no RJSPTP e dos contratos interadministrativos em vigor. Aborda também, de acordo com contratos interadministrativos de delegação de competências para o efeito, os operadores de serviço público que prestam serviço na área metropolitana de Lisboa e que integram o sistema tarifário implementado em 2019, mesmo que com autoridades distintas.

Para evitar que se tornasse muito extenso, o relatório integra os seguintes anexos que dele fazem parte integrante, onde consta informação enviada pelos operadores relativa aos seguintes temas:

Anexo I – Autorizações emitidas;

Anexo II – Linhas com autorização emitida;

Anexo III – Mapas de cada um dos 18 municípios com as linhas autorizadas;

Anexo IV – Títulos de transporte;

Anexo V – Número de veículos por lotação total;

Anexo VI – Receitas tarifárias anuais por título de transporte;

Anexo VII – Atendimento ao público.

2. Caracterização Sumária da AML

2.1. Competências

A Área Metropolitana de Lisboa foi criada em 1991, como uma entidade de natureza associativa. Por força do estatuído no Anexo II à Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, na redação vigente, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico, a AML integra 18 municípios, a saber: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

As atribuições da AML constam do art.º 67.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro, abrangendo, designadamente “Assegurar a articulação das atuações entre os municípios e os serviços da administração central nas seguintes áreas” (...) “mobilidade e transportes”.

Com a entrada em vigor do RJSPTP aprovado em anexo à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a AML passou a deter a competência de autoridade de transportes.

Simultaneamente, a supra referida Lei n.º 52/2015, procedeu à extinção da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa (artigo 3.º), sucedendo-lhe a Área Metropolitana de Lisboa que assumiu a titularidade de todos os direitos, obrigações e posições jurídicas, independentemente da sua fonte ou natureza, que se encontrem afetos ou sejam necessários ao exercício das suas atribuições e competências, bem como a universalidade dos bens e a titularidade dos direitos patrimoniais e contratuais que integram a esfera jurídica da mesma.

Constituem, assim, de acordo com o diploma supracitado, atribuições das Autoridades de Transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização, o investimento, o financiamento, a divulgação e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros.

Para prossecução das suas atribuições, as Autoridades de Transportes têm as seguintes competências:

- a) Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;
- b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização do serviço público de transporte de passageiros;
- c) Determinação de obrigações de serviço público;
- d) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;
- e) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;

- f) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;
- g) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros;
- h) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;
- i) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;
- j) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica;
- k) Divulgação do serviço público de transporte de passageiros.

A Área Metropolitana de Lisboa é, por força do estatuído no artigo 8.º, conjugado com os artigos 5.º, 6.º, 7.º e 10.º do RJSPTP, a autoridade de transportes competente quanto aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na sua área geográfica, bem como de outros que lhe foram delegados no âmbito de contratos interadministrativos.

No âmbito do serviço público de transporte rodoviário de passageiros, para além das competências próprias sobre os serviços de transporte rodoviário de passageiros intermunicipais, em maio de 2016, 15 dos 18 municípios (exceção para os municípios de Barreiro, Lisboa e Cascais) celebraram contratos interadministrativos de delegação de competências na AML relativamente aos serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros de âmbito municipal, de acordo com a possibilidade prevista no artigo 10.º do RJSPTP.

Foram assim emitidas autorizações provisórias (AP) para manutenção da exploração de serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros previamente existentes, ao abrigo de Alvarás emitidos no âmbito do Regulamento de Transporte em Automóvel (RTA), na área geográfica metropolitana em 30 de junho de 2016, dentro do prazo estabelecido na Lei n.º 52/2015. A emissão destas AP culminou num processo intenso de análise técnica e interação com todos os municípios e com cada um dos operadores de transporte. Neste trabalho, mais de metade dos serviços inicialmente apresentados pelos operadores mereceram correções, melhorando significativamente o conhecimento sobre a real oferta de transporte público rodoviário na área metropolitana.

A emissão das autorizações permitiu, igualmente, iniciar um processo de análise e negociação tendo em vista melhorar a oferta e qualidade do serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa, aumentando a sua atratividade, respondendo melhor às necessidades das populações e promovendo a mobilidade sustentável, e serviu de base ao planeamento da futura rede de transportes públicos e à preparação dos futuros contratos a celebrar de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, na redação atual.

Esses contratos interadministrativos celebrados em maio de 2016 foram revogados em março de 2019 pelos contratos interadministrativos de partilha e delegação de competências de autoridades de transportes, que abrangem um amplo conjunto de competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários e, à exceção dos contratos celebrados pelos municípios do Barreiro, Cascais e Lisboa, também as competências relativas à organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros e

dos respetivos equipamentos e infraestruturas, bem como a exploração dos serviços através de meios próprios ou operadores de serviço público (cf. contratos publicados no sítio de internet da AML2 e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT)³).

Também em março de 2019, o Estado celebrou um contrato interadministrativo de delegação e partilha de competências com a AML, através do qual delegou nesta entidade intermunicipal um conjunto de competências relativas à gestão de sistemas de informação, bilhética e tarifários no âmbito dos serviços públicos de transporte de passageiros, relativamente aos quais o Estado é a autoridade de transportes (cf. contrato publicado no sítio de internet da AML e do IMT).

Estes contratos interadministrativos vieram permitir a implementação na região metropolitana de Lisboa, em abril de 2019, do novo sistema tarifário através do Regulamento n.º 278-A/2019⁴, de 19 de março - Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a implementação do Sistema Tarifário Metropolitano, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019.

Ainda no âmbito do sistema tarifário, foram celebrados dois contratos interadministrativos com as comunidades intermunicipais confinantes ainda em 2019, a saber:

- Comunidade Intermunicipal do Oeste (relativo ao Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART⁵)), em 29 de novembro de 2019, com adenda em 31 de março de 2020;
- Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo (relativo ao PART), em 30 de abril de 2019.

Em 2019 e 2020, a AML celebrou contratos interadministrativos de delegação e/ou partilha de competências de autoridade de transportes, respetivamente com:

- Comunidade Intermunicipal do Alentejo Litoral, em 22 de agosto de 2019;
- Comunidade Intermunicipal da Lezíria do Tejo, em 12 de novembro de 2019;
- Comunidade Intermunicipal do Alto Alentejo, em 22 de novembro de 2019;
- Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central, em 28 de novembro de 2019 com delegação de serviços na AML;
- Comunidade Intermunicipal do Oeste, em 29 de novembro de 2019, com delegação de serviços na AML;
- Comunidade Intermunicipal do Médio Tejo, em 8 de janeiro de 2020.

A celebração destes contratos originou a emissão de novas autorizações provisórias para os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros delegados na AML, em dezembro de 2019.

De referir ainda que, antes de 3 dezembro de 2019, a AML iniciou os procedimentos pré-contratuais de seleção de operadores de serviço público ou de contratualização de serviços públicos de

² [Contratos interadministrativos no sítio de internet da AML](#)

³ [Contratos interadministrativos no sítio de internet do IMT](#)

⁴ Ao Regulamento n.º 278-A/2019, de 19 de março, foram introduzidas alterações: pelo Regulamento n.º 717/2019 de 31 de julho; pelo Regulamento n.º 131/2020, de 20 de dezembro de 2019; e pelo Regulamento n.º 320/2020, de 17 de fevereiro de 2020.

⁵ Nos termos do artigo 234.º da Lei n.º 71/2018, de 31 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2019, previu-se o financiamento do Programa de Apoio à Redução Tarifária nos Transportes Públicos (PART), com o objetivo de combater as externalidades negativas associadas à mobilidade, nomeadamente a exclusão social, a emissão de gases de efeito de estufa, a poluição atmosférica, o congestionamento, o ruído e o consumo de energia. O PART visa atrair passageiros para o transporte coletivo, apoiando as autoridades de transporte com uma verba anual, que lhes permita operar um criterioso ajustamento tarifário e da oferta, no quadro das competências que lhes são atribuídas pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual. O Despacho n.º 1234-A/2019, de 4 de fevereiro, veio regular o PART, cuja continuidade foi assegurada em 2020 pelo Decreto-Lei n.º 1-A/2020, de 3 de janeiro.

transportes através da submissão das peças de procedimento a parecer da AMT, nos termos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, e ao abrigo do Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, (diploma que procede à segunda alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros), e determinou a prorrogação das autorizações provisórias em vigor, até à conclusão dos mesmos procedimentos e não excedendo o prazo máximo de dois anos, de forma a assegurar a manutenção do serviço público de transporte de passageiros, sem risco de interrupção ou interrupção efetiva.

Finalmente, em 3 de março de 2021 a AML celebrou o contrato interadministrativo de delegação e subdelegação de competências, aditado a 30 de junho de 2021, com a TML – Transportes Metropolitanos de Lisboa, E.M.T., S.A., empresa local de natureza metropolitana de mobilidade e transportes, que assumiu as competências da AML nos domínios da mobilidade e transportes, designadamente as competências de autoridade de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros na área metropolitana de Lisboa, incluindo a gestão dos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros de âmbito intermunicipal e municipal, bem como de outras atribuições conexas de apoio à Área Metropolitana de Lisboa.

2.2. Área e População

A área metropolitana de Lisboa engloba 18 municípios da Grande Lisboa e da Península e Setúbal, numa área total de 3 002 km².

Município	Área (km ²)	População residente (N.º e % hab.)		População residente ativa (N.º e % hab.)		Densidade populacional (hab./km ²)	Taxa de atividade (pop.ativa/pop residente %)
		N.º	%	N.º	%		
AML	3 002	2 821 876	100%	1 405 058	100%	940	50%
AML Norte	1 377	2 042 477	72%	1 024 519	73%	1 484	50%
Amadora	24	175 136	6%	86 631	6%	7 365	49%
Cascais	97	206 479	7%	102 258	7%	2 120	50%
Lisboa	85	552 700	20%	260 405	19%	6 505	47%
Loures	169	199 494	7%	103 154	7%	1 178	52%
Mafra	292	76 685	3%	39 532	3%	263	52%
Odivelas	26	145 142	5%	75 838	5%	5 506	52%
Oeiras	46	172 120	6%	85 959	6%	3 752	50%
Sintra	319	377 835	13%	196 852	14%	1 184	52%
V. F. Xira	318	136 886	5%	73 890	5%	430	54%
AML Sul	1 625	779 399	28%	380 539	27%	480	49%
Alcochete	128	17 569	1%	9 109	1%	137	52%
Almada	70	174 030	6%	82 691	6%	2 479	48%
Barreiro	36	78 764	3%	36 504	3%	2 164	46%
Moita	55	66 029	2%	31 425	2%	1 195	48%
Montijo	349	51 222	2%	26 312	2%	147	51%
Palmela	465	62 831	2%	30 883	2%	135	49%
Seixal	96	158 269	6%	80 139	6%	1 657	51%
Sesimbra	195	49 500	2%	24 962	2%	253	50%
Setúbal	230	121 185	4%	58 514	4%	526	48%

Tabela 2.2-1 – População, densidade populacional e taxa de atividade por Município, em 2011

(Fonte: TML com base nos dados do INE)

Segundo os últimos dados definitivos dos Censos (2011), residiam na AML 2 821 876 habitantes, concentrando a AML Norte, Grande Lisboa, mais de 70% da população. Na tabela anterior e nas figuras seguintes, Figura 2.2-1 e Figura 2.2-2, encontra-se informação sobre a área a população dos municípios da AML, de acordo com aqueles dados.

Os dados preliminares dos Censos 2021, entretanto publicados, apontam para uma subida de 1,75% da população da área metropolitana, com 2 871 133 habitantes em 2021 observando-se um aumento mais significativo (mais de 5%) da população em municípios mais afastados da capital, como Mafra (+12,8%), Palmela (+9,6%) Alcochete (+9,0%), Montijo (+8,8%), Sesimbra (+6,0%) e Seixal (+5,3%), e a estabilização dos restantes, sendo Amadora e Lisboa os municípios com maior diminuição da população (respetivamente -2,0% e -1,4%), como é possível observar na Tabela 2.2-2. O crescimento da população foi superior na margem Sul, onde houve um acréscimo de +3,8% dos residentes.

Município	População Residente na AML	
	2021	Varição 2011/2021
AML	2 871 133	1,75%
AML Norte	2 062 444	0,98%
Amadora	171 719	-1,95%
Cascais	214 134	3,71%
Lisboa	544 851	-1,42%
Loures	201 646	1,08%
Mafra	86 523	12,83%
Odivelas	148 156	2,08%
Oeiras	171 802	-0,18%
Sintra	385 954	2,15%
Vila Franca de Xira	137 659	0,56%
AML Sul	808 689	3,76%
Alcochete	19 148	8,99%
Almada	177 400	1,94%
Barreiro	78 362	-0,51%
Moita	66 326	0,45%
Montijo	55 732	8,80%
Palmela	68 879	9,63%
Seixal	166 693	5,32%
Sesimbra	52 465	5,99%
Setúbal	123 684	2,06%

Tabela 2.2-2 – População residente por município em 2021 de acordo com os dados preliminares dos Censos 2021 por Município (Fonte: TML com base nos dados do INE)

Em complemento, apresentam-se abaixo figuras com a densidade populacional e com a distribuição da população por lugar, elaboradas com base nos Censos de 2011.

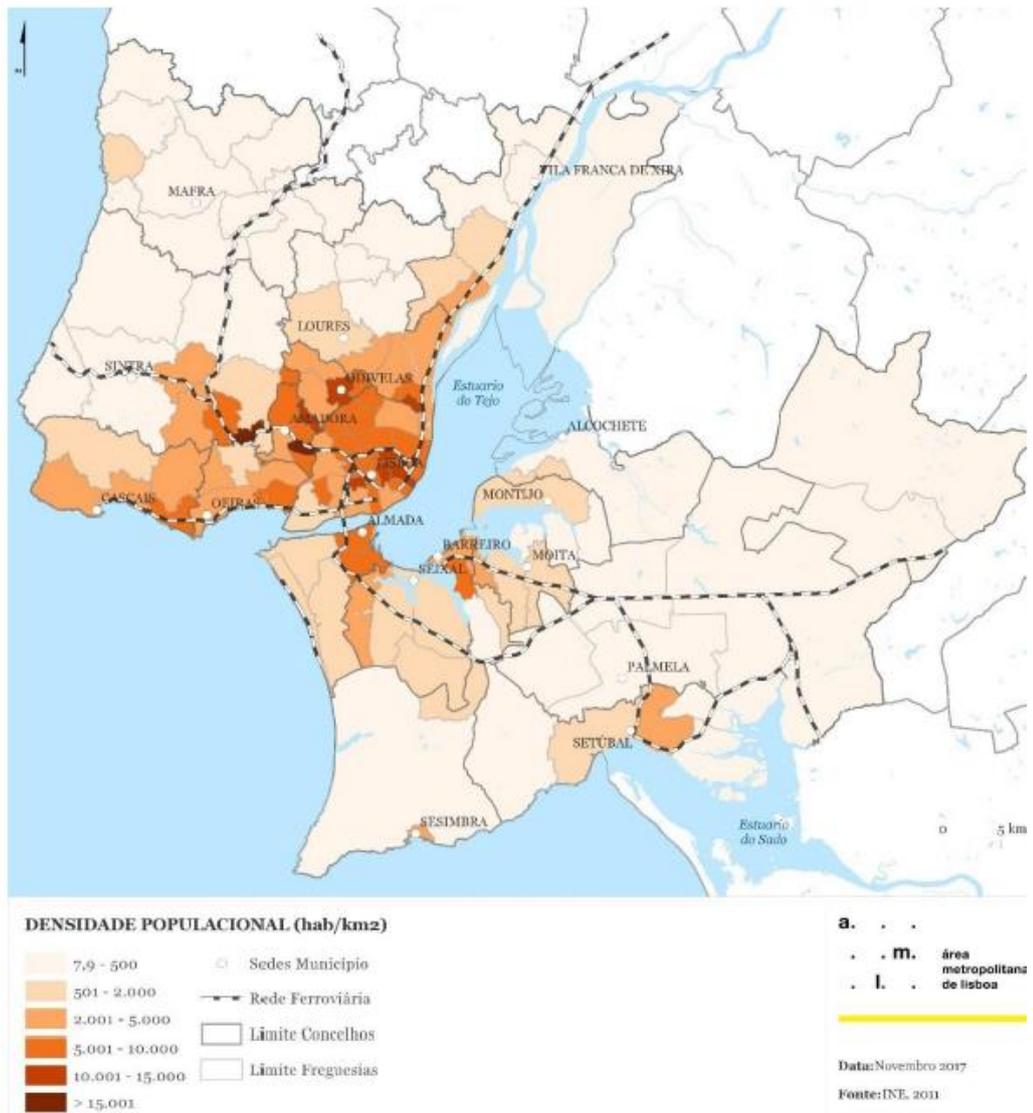


Figura 2.2-1 – Densidade populacional (Fonte: AML com base nos dados do INE)

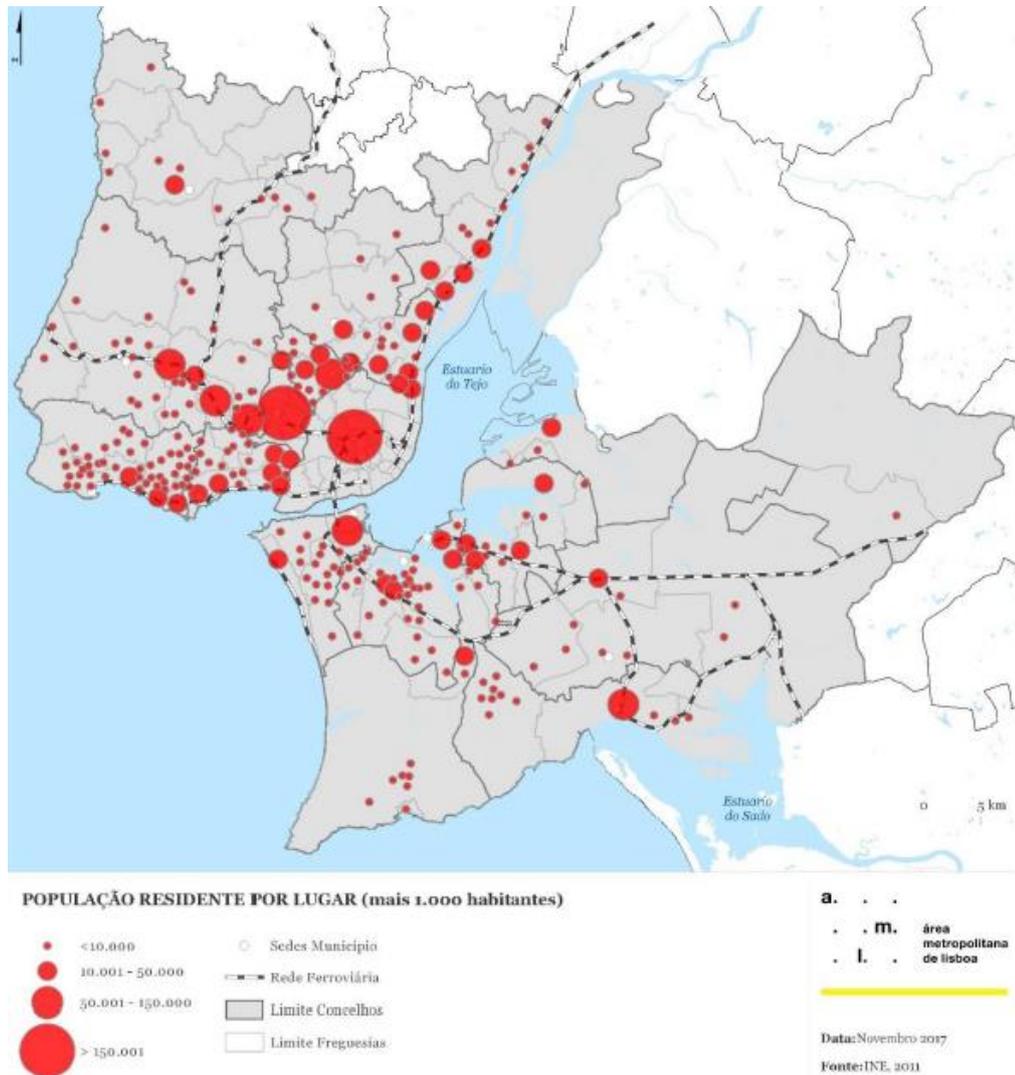


Figura 2.2-2 – População residente por lugar (mais de 1.000 habitantes) (Fonte: AML com base nos dados do INE)

A análise da densidade populacional permite detetar alguns contrastes existentes no território metropolitano. À cidade de Lisboa e a uma primeira coroa que a envolve (constituída pelos municípios de Odivelas, Amadora e a parte dos territórios de Oeiras, Loures, Sintra, Cascais – a norte, e Almada, Seixal, Barreiro e Moita – a sul) correspondem densidades populacionais relativamente elevadas, contrastando com o restante território metropolitano onde predominam densidades inferiores.

Por outro lado, através da figura que representa a distribuição da população por lugar, constata-se que existe uma maior concentração populacional junto às vias de maior capacidade - linhas ferroviárias e grandes eixos viários.

2.3. Transporte Público e Rede Viária

O transporte público de passageiros na área metropolitana de Lisboa, nos diferentes modos, é assegurado por 19 empresas, conforme tabela e figura seguintes. A estas acrescem, ainda, 3 empresas responsáveis pela produção do transporte inter-regional.

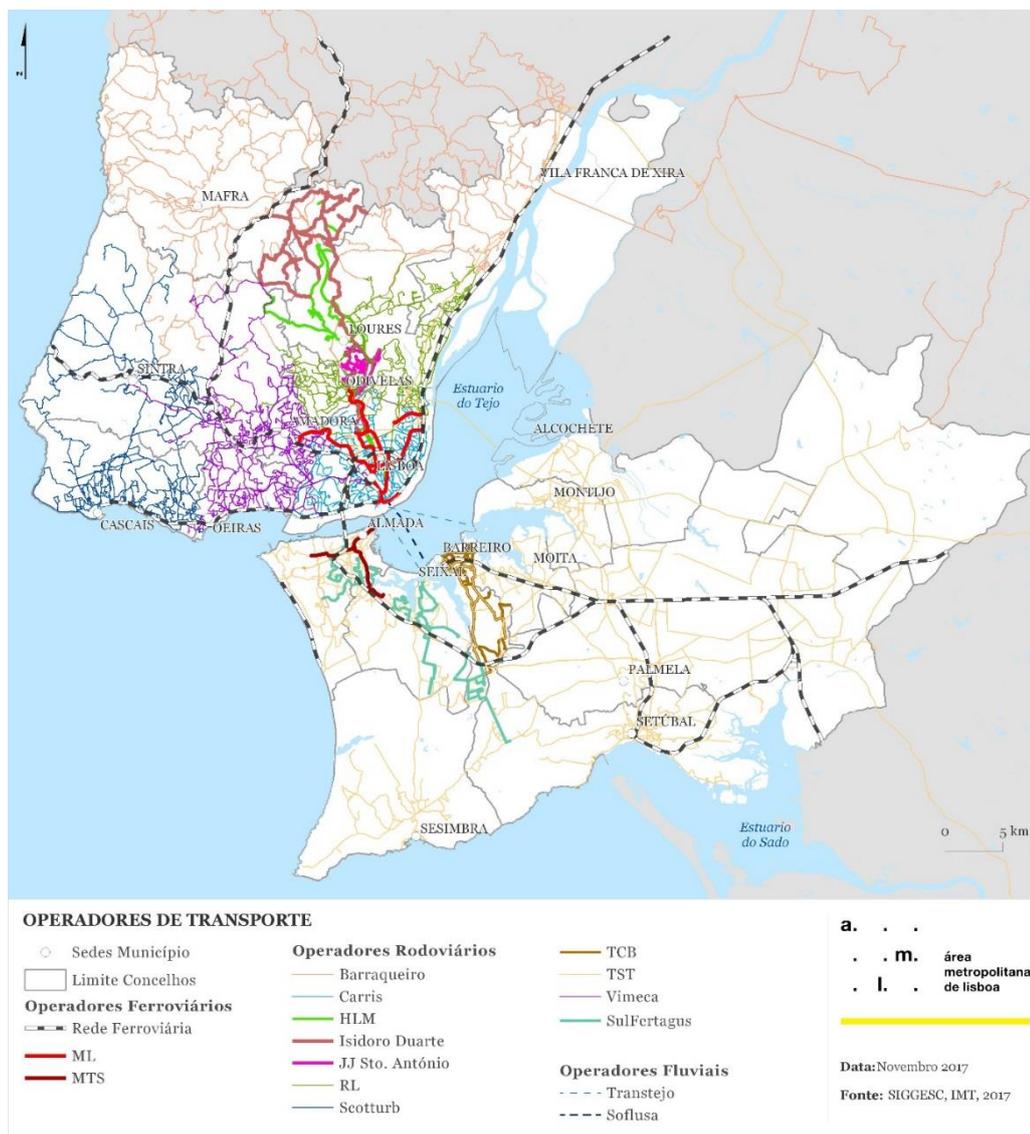


Figura 2.3-1 – Operadores e rede de transporte público de passageiros (Fonte: AML)

Modo	Operador	Municípios e Comunidades Intermunicipais abrangidos
Ferroviário	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.	Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Moita, Montijo, Oeiras, Palmela, Setúbal, Sintra, Vila Franca de Xira e CIM confinantes
	FT – Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes S.A.	Almada, Barreiro, Lisboa, Palmela, Seixal, Setúbal
	ML – Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas
	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	Almada, Seixal
Fluvial	AF – Atlantic Ferries - Tráfego Local Fluvial e Marítimo, S.A. (1)	Setúbal, CIM Alentejo Litoral
	SL – Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Barreiro, Lisboa
	TT – Transtejo - Transportes do Tejo, S.A.	Almada, Lisboa, Montijo, Seixal
Rodoviário	BT – Barraqueiro Transportes, S.A.	Lisboa, Loures, Mafra, Sintra, Vila Franca de Xira, CIM Oeste, CIM Lezíria Tejo
	Carris – CCFL - Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.	Almada, Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas, Oeiras
	Mobi – Cascais Próxima, E.M., S.A.	Cascais
	HLM – Henrique Leonardo da Mota, Lda.	Lisboa, Loures, Odivelas, Sintra, Mafra
	ID – Isidoro Duarte, S.A.	Loures, Mafra
	JJSA – JJ Santo António - Transporte Rodoviário de Passageiros Unipessoal, Lda.	Lisboa, Loures, Odivelas
	RA – Rodoviária do Alentejo, S.A. (1)	Lisboa, Montijo, Palmela, Setúbal, CIM Alentejo Central, CIM Alto Alentejo, CIM Baixo Alentejo, CIM Alentejo Litoral
	RL – Rodoviária de Lisboa, S.A.	Almada, Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas, Sintra, Vila Franca de Xira, CIM Oeste
	SF – Sulfertagus (Fertagus)	Almada, Barreiro, Seixal, Sesimbra
	ST – Scotturb – Transportes Urbanos, Lda.	Cascais, Mafra, Oeiras, Sintra
	TCB – Serviços Municipais de Transportes Coletivos do Barreiro	Barreiro
	TST – Transportes Sul do Tejo, S.A.	Alcochete, Almada, Barreiro, Lisboa, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Setúbal, Sesimbra
	VT – Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide, Lda.	Amadora, Cascais, Lisboa, Oeiras, Sintra
	Rodoviária da Beira Interior (2)	Lisboa, CIM Médio Tejo, CIM Beira Baixa
	Rodoviária do Tejo (2)	Lisboa, CIM Lezíria do Tejo, CIM Médio Tejo, CIM Oeste

(1) Operadores de serviços inter-regionais com autorizações provisórias emitidas pela AML.

(2) Operadores de serviços inter-regionais sem autorizações provisórias emitidas pela AML.

Tabela 2.3-1 – Operadores de transporte público de passageiros (Fonte: TML)

Em termos de redes de transportes na área metropolitana, apresenta-se na figura seguinte, em destaque, a rede rodoviária principal.

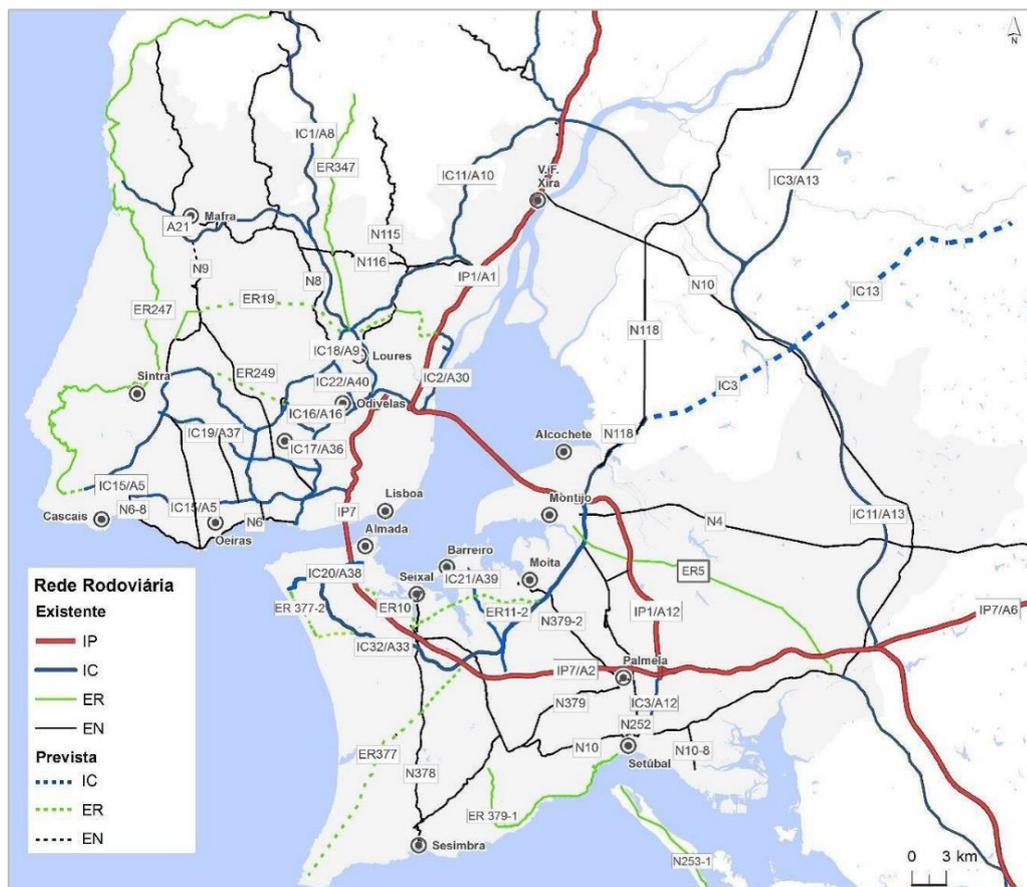


Figura 2.3-2 – Rede viária (Fonte: PAMUS AML, 2016)

2.4. Evolução da procura e da oferta de transporte público

Neste ponto analisa-se a evolução da procura e da oferta disponibilizada pelos operadores de transporte público, não apenas dos nove operadores⁶ relativamente aos quais a AML é autoridade de transportes ao abrigo do estabelecido no RJSPPT e dos contratos interadministrativos em vigor, mas também dos operadores de serviço público que prestam serviço na área metropolitana de Lisboa e que integram o sistema tarifário implementado em 2019.

2.4.1. Oferta

A Figura 2.4.1-1 espelha a evolução da oferta realizada por todos os operadores de transportes públicos de passageiros do território da área metropolitana de Lisboa durante o ano de 2020, de acordo com os dados enviados por estes no âmbito do reporte de dados definido pelo Decreto-Lei n.º 14-C/2020 e posteriores alterações e pelo Despacho n.º 8459/2020, sendo patente o impacto da evolução da pandemia nos serviços.

Tendo o ano de 2020 iniciado com níveis consolidados de oferta para a maioria dos operadores, refletindo as necessárias adaptações face ao aumento de procura decorrente da implementação do novo sistema tarifário, a pandemia e as restrições e medidas já descritas no 1.º capítulo, vieram

⁶ A saber: Barraqueiro Transportes, Henrique Leonardo da Mota, Isidoro Duarte, J.J. Santo António, Rodoviária do Alentejo, Rodoviária de Lisboa, Scotturb, TST e Vimca

mudar esta situação. Após uma quebra na oferta que acompanhou a tendência da procura e teve o ponto mais baixo em abril, em setembro a oferta já apresentava valores totais semelhantes aos verificados em período anterior à pandemia. Em outubro continuou a verificar-se esta tendência de normalização face ao período pré-pandémico, existindo mesmo alguns operadores, como a Carris e a Rodoviária de Lisboa, com uma oferta ligeiramente superior à realizada em janeiro, em grande parte, devido a reforços pontuais para responder à necessidade de cumprimento das normas da DGS de lotação dos veículos e distanciamento.

No mês de novembro e especialmente em dezembro registou-se uma ligeira diminuição da oferta em praticamente todos os operadores, consequência de regras de circulação mais restritivas impostas pelo Governo no período de feriados e de férias escolares.

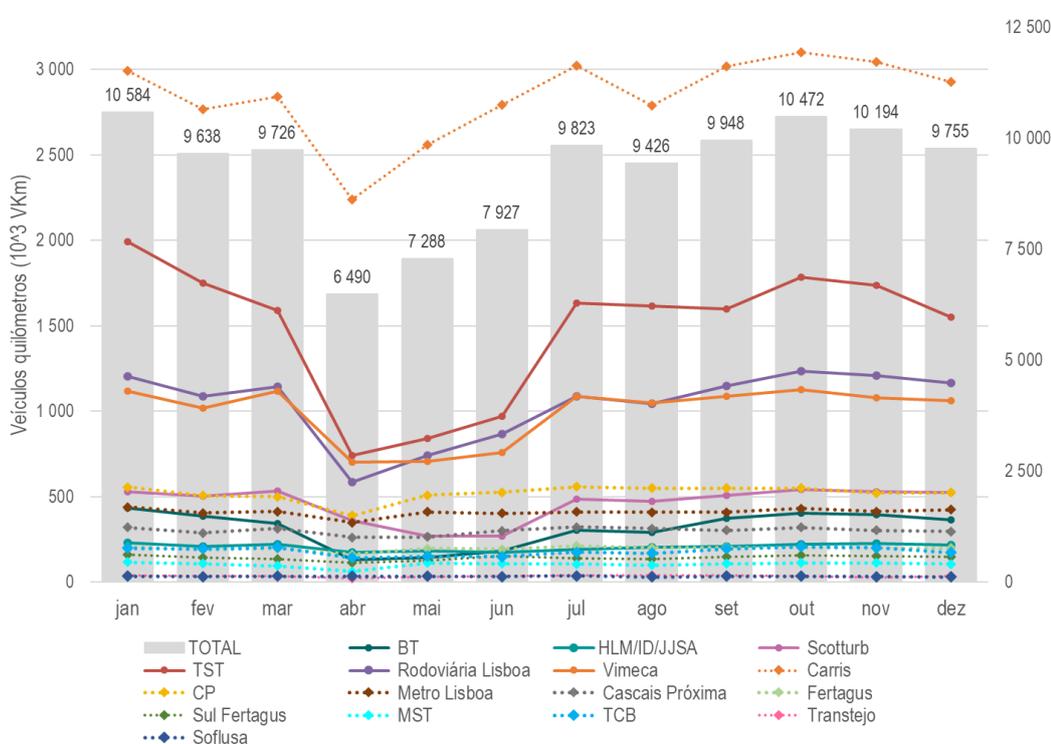


Figura 2.4.1-1 – Evolução da oferta (V.km) por operador do ano de 2020 (Fonte: TML)

2.4.2. Procura

A pandemia provocou quebras significativas na procura na área metropolitana de Lisboa, refletida quer em número de passes vendidos, quer em termos de passageiros transportados, com especial impacto no mês de abril de 2020, com a imposição do Estado de Emergência e consequente confinamento.

Com o final do 1.º confinamento a 2 de maio, assistiu-se a um aumento gradual da procura, que, contudo, ficou aquém do que seria esperado. Em setembro, com o regresso do período laboral e escolar, previa-se uma evolução mais significativa da procura, o que não veio a confirmar-se. No último trimestre de 2020 houve uma estagnação na retoma da procura de transporte público devido a novas medidas de confinamento, à semelhança do que se verificou noutros países europeus, regredindo a venda de passes e o número de passageiros transportados, principalmente durante os meses de novembro e dezembro.

Nos quadros e figuras seguintes são resumidos alguns dados provisórios de vendas e de passageiros transportados, registados no sistema de bilhética em 2020.

A Figura 2.4.2-1 representa a evolução do número de passes carregados no ano de 2020, com base nos dados de vendas disponibilizados à AML pela OTLIS e operadores.

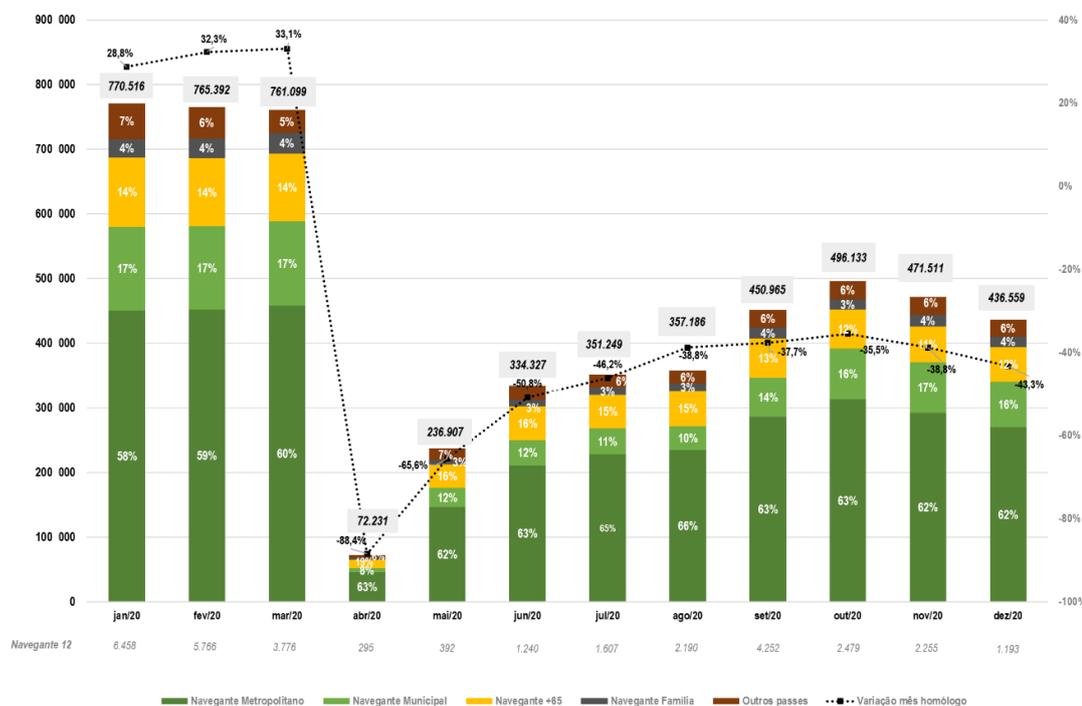


Figura 2.4.2-1 – N.º de passes carregados em 2020 (dados provisórios) e relação com o período homólogo do ano anterior (Fonte: TML)

Comparando os valores registados mensalmente com o período homólogo de 2019, em abril o número de passes carregados correspondia a 12% dos valores registados antes da pandemia, evoluindo até 65% em outubro. No entanto, a partir de novembro, o número de passes carregados volta a reduzir atingindo 57% no mês de dezembro.

Do lado da procura, foram notórias oscilações coincidentes com as diferentes fases de confinamento e desconfinamento impostas pelo Governo. No período de maiores restrições à mobilidade e sem validações, que ocorreu entre 17 de março e 2 de maio, o número de passageiros registados no sistema foi residual. Porém, a partir de maio, com a obrigatoriedade de validação e de entrada pela porta da frente do autocarro, verificou-se alguma recuperação, quer no número de passes vendidos, quer no que toca a validações efetuadas, que teve o seu pico em setembro (58,5% do mês homólogo), com o retorno às atividades letivas e laborais.

No último trimestre de 2020, com o evoluir da pandemia, assistiu-se a novo decréscimo na procura, terminando o ano com níveis de retoma, no número de passageiros transportados, de 51% quando comparada com valores de 2019. O gráfico da Figura 2.4.2-2 mostra a evolução da procura durante o ano de 2020, refletindo o número de passageiros transportados registados no sistema de bilhética.

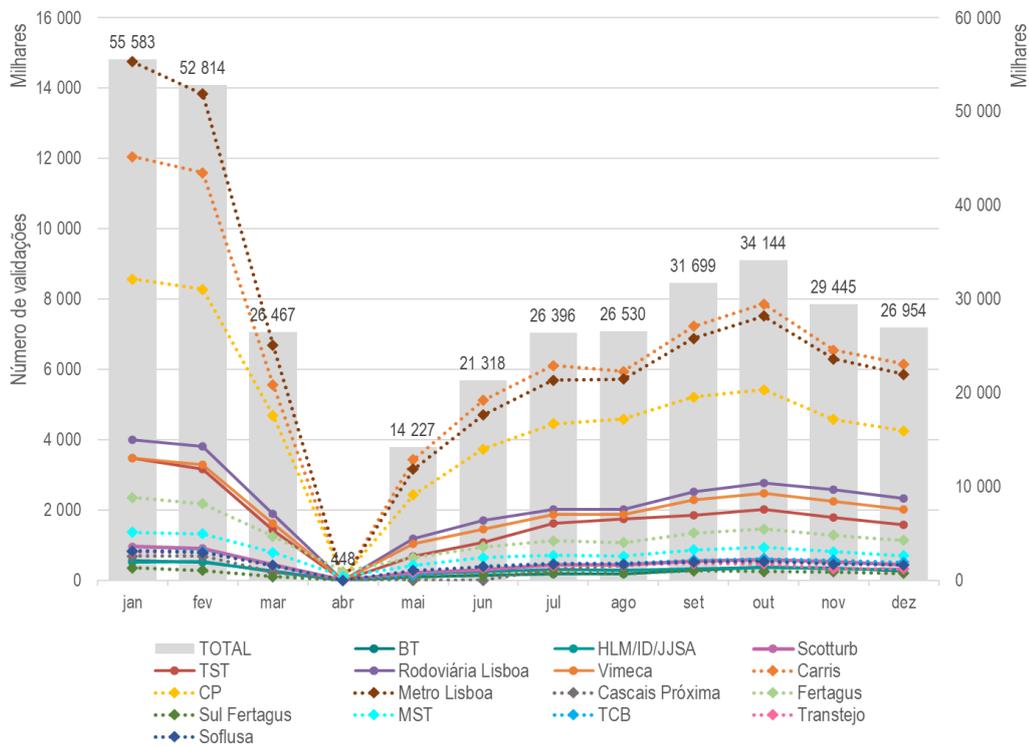


Figura 2.4.2-3 – Evolução da procura total e por operador, de janeiro a dezembro de 2020 (Fonte: TML)

De acordo com as validações do sistema de bilhética, no ano de 2020 foram transportados 346 milhões de passageiros, face a 614 milhões em 2019, ou seja apenas 56,4%.

Olhando para a evolução da procura, entre janeiro e dezembro de 2020, verifica-se que as maiores variações e quebra de passageiros, ocorreram na Carris, CP e Metropolitano de Lisboa. Não obstante, foram estes três operadores que transportaram mais passageiros – Metropolitano de Lisboa com 81,0 milhões, Carris com 77,6 milhões e CP com 56,2 milhões. Quando comparados os diferentes operadores, regista-se uma maior quebra do Metropolitano de Lisboa, que mostrou mais dificuldade em recuperar passageiros perdidos ao longo do ano.

A Figura 2.4.2-4 retrata a flutuação semanal da procura em todos os operadores da área metropolitana, de março a dezembro de 2020, onde é evidente a forte queda causada pela pandemia. Com o final do 1.º desconfinamento houve uma retoma na procura, cujo pico aconteceu em meados de outubro.

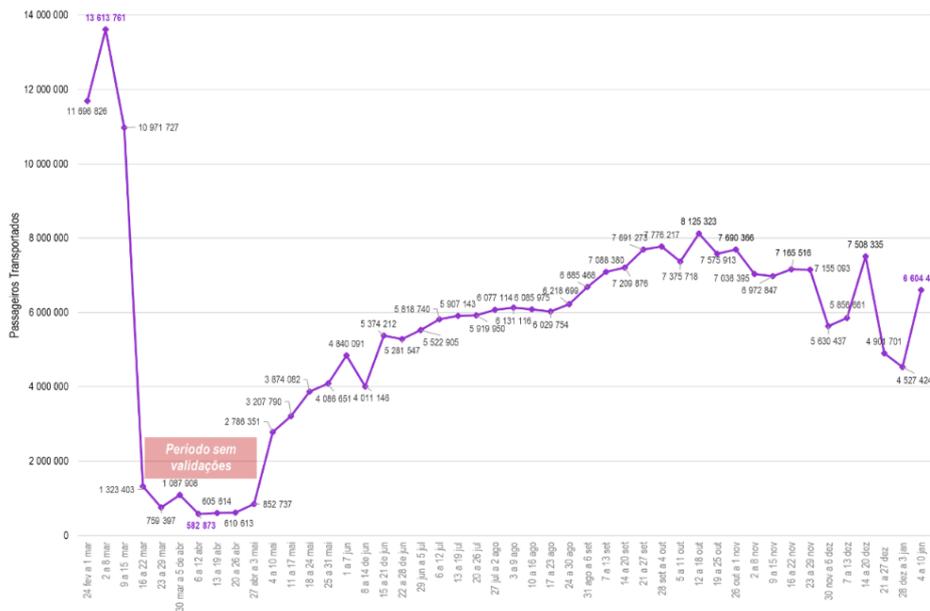


Figura 2.4.2-4 – Evolução da procura semanal, desde março de 2020, em todos os operadores da área metropolitana (Fonte: TML)

3. Indicadores do Regulamento 1370

3.1. Identificação dos operadores e das autorizações emitidas

O presente capítulo identifica os operadores de serviço público titulados por autorizações emitidas pela Área Metropolitana de Lisboa ao abrigo do RJSPTP, nos termos da Lei n.º 52/2015.

3.1.1. Designações sociais e marcas dos operadores de serviço público

Na tabela seguinte identificam-se os operadores de serviço público que operam na área metropolitana de Lisboa, constando a designação social e as marcas com que operam⁷. Destes, os que prestaram serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana de Lisboa com autorizações emitidas pela AML, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, nos anos de 2019 e 2020, estão identificados como os operadores privados rodoviários, excluindo a SulFertagus / Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes S.A., cujo serviço criado pela Fertagus e contratado à TST alimenta os serviços da Fertagus.

⁷ De referir que à Carris, operador interno município de Lisboa, foi atribuída uma autorização de serviço público de transporte flexível, pelo que não são apresentados os indicadores relativos à oferta, procura, material circulante, qualidade e segurança, económico-financeiros e de sustentabilidade.

Tipo	Modo	Designação Social do operador	Designação abreviada	Marca com que opera
Público (Estado)	Ferroviário	Comboios de Portugal, E.P.E.	CP	A mesma
	Ferroviário - Metropolitano	Metropolitano de Lisboa, E.P.E.	Metropolitano de Lisboa	A mesma
	Fluvial	Soflusa – Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.	Soflusa	A mesma
		Transtejo– Transportes do Tejo, S.A.	Transtejo	A mesma
Público (Municípios)	Rodoviário	Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.	Carris	A mesma
		Cascais Próxima, E.M., S.A.	Cascais Próxima/ CAP/ Mobi	A mesma
		Serviços Municipalizados de Transportes Coletivos do Barreiro	TCB	A mesma
Privado	Ferroviário	Fertagus– Travessia do Tejo, Transportes S.A.	Fertagus	A mesma
	Ferroviário – Metro ligeiro de superfície	MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.	MTS	A mesma
	Rodoviário	Barraqueiro Transportes, S.A.	BT	Barraqueiro Oeste; Mafrense; Boa Viagem
		Henrique Leonardo Mota Lda.	HLM	A mesma
		Isidoro Duarte S.A.	ID	A mesma
		JJ Santo António - Transporte Rodoviário de Passageiros, Unipessoal Lda.	JJSA	A mesma
		Rodoviária do Alentejo, S.A.	RA	A mesma
		Rodoviária de Lisboa, S.A.	RL	A mesma
		Scotturb - Transportes Urbanos Lda.	Scotturb	A mesma
		SulFertagus / Fertagus - Travessia do Tejo, Transportes S.A.	Sulfertagus	A mesma
		T.S.T. - Transportes Sul do Tejo S.A.	TST	A mesma
Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide Lda.	Vimeca	Vimeca; Lisboa Transportes		

Tabela 3.1.1-1 – Operadores de transporte público de passageiros da área metropolitana de Lisboa que disponibilizam o passe intermodal Navegante (Fonte: TML)

Todos os operadores referidos disponibilizam o passe intermodal no território da área metropolitana de Lisboa, primeiro por força da Portaria n.º 241-A/2013 e desde 2019 ao abrigo do Regulamento n.º 278-A/2019 e relativamente aos quais a AML procede ao cálculo e ao pagamento das respetivas compensações financeiras, tratados em capítulos específicos, designadamente no ponto referente aos indicadores económico-financeiros.

3.1.2. Formas de exploração do serviço público e de contratação

A AML, enquanto autoridade de transportes desde 9 de agosto de 2015, data de entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, não explorou nem explora diretamente qualquer serviço público de transporte de passageiros.

Em 30 de junho de 2016, no âmbito das suas competências próprias e delegadas, nos termos do previsto nos artigos 10.º a 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, a AML procedeu à atribuição de autorizações para a exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, a título provisório, aos operadores de serviço público da área metropolitana, excluindo os operadores internos (Carris), bem como os serviços públicos de transporte rodoviário de passageiros municipalizados (TCB - Transportes Coletivos do Barreiro) e os serviços municipais de Cascais, por este município ter assumido as respetivas competências. De acordo com o legalmente estabelecido, estas autorizações provisórias eram válidas até 3 de dezembro de 2019.

Em 29 de novembro de 2019, foi publicado o Decreto-Lei n.º 169-A/2019, de 29 de novembro, que alterou o artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, permitindo que as Autoridades de Transportes procedessem à prorrogação das autorizações provisórias em vigor, desde que tivessem sido, comprovadamente, iniciados os procedimentos pré-contratuais de seleção de operadores de serviço público ou de contratualização de serviços públicos de transportes, através da submissão das peças de procedimento a parecer da AMT, nos termos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

Em sequência, a AML procedeu à prorrogação das autorizações provisórias através da aprovação, por unanimidade na reunião da Comissão Executiva Metropolitana de 2 de dezembro de 2019, da Proposta n.º 277/CEML/2019, mantendo-se as mesmas em vigor até à conclusão dos referidos procedimentos pré-contratuais de seleção de operadores de serviço público, e, não excedendo o prazo máximo de dois anos, de forma a assegurar a manutenção do serviço público de transporte de passageiros, sem risco de disrupção ou disrupção efetiva.

Nas referidas autorizações provisórias é estabelecido que:

- 1) Os operadores de serviço público de transporte de passageiros ficaram obrigados a respeitar os seguintes requisitos e condições de exploração:
 - a) Assegurar e gerir o serviço público de transporte rodoviário de passageiros previsto na presente autorização, satisfazendo condições de pontualidade, regularidade, continuidade, eficiência, atualidade, segurança, conforto, higiene e cortesia;
 - b) A exploração do serviço público de transporte rodoviário de passageiros conferido pela presente autorização provisória depende da posse do alvará/licença comunitária válido;
 - c) Surgindo necessidades anormais de tráfego ou os transportes existentes sejam insuficientes para ocorrer às necessidades, pode ser imposta a realização de serviços de transporte em razão do essencial interesse de determinadas carreiras, ou tendo em vista a realização de uma eficiente política de coordenação dos transportes públicos, poderá impor-se o estabelecimento, manutenção ou o prolongamento de determinadas carreiras;
 - d) O sistema de cobrança a utilizar tem de estar inserido no sistema de bilhética comum em uso na Área Metropolitana de Lisboa;
 - e) A autorização provisória não confere ao operador um direito exclusivo na linha em causa;

- f) A autorização provisória é intransmissível, não podendo ser cedida ou utilizada por outrem, a qualquer título;
 - g) Sem prejuízo do estabelecido no n.º 4 do artigo 22.º do RJSPTP, transmitir à Área Metropolitana de Lisboa, até 16 de junho de 2019, relativamente ao período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2018, a seguinte informação:
 - I. Dados geográficos e alfanuméricos de caracterização da linha e paragens, horários e tarifários (de acordo com o registado no SIGGESC⁸);
 - II. Número de veículos.km produzidos;
 - III. Número de lugares.km produzidos;
 - IV. Número de passageiros transportados;
 - V. Número de passageiros.km transportados;
 - VI. Número de lugares.km oferecidos;
 - VII. Receitas e vendas tarifárias anuais;
 - VIII. Custos diretos e indiretos da operação, de acordo com as normas contabilísticas em vigor;
 - IX. Velocidade comercial média à hora de ponta e fora da hora de ponta;
 - X. Tipologia de veículo utilizado, incluindo a capacidade, o tipo de combustível e o consumo médio por km.
- 2) Ficaram expressos os seguintes direitos dos operadores:
- a) Explorar, em regime de exploração provisória, a carreira em causa;
 - b) Os fixados na legislação aplicável, designadamente no Decreto-Lei n.º 9/2015, de 15 de janeiro;
 - c) Promover publicidade, tanto nos veículos como nas suas instalações, à exceção dos abrigos das paragens, de acordo com a legislação em vigor.
- 3) Ficaram expressas as condições em que as autorizações provisórias podem ser revogadas:
- a) Em caso de violação grave ou reiterada de normas legais, regulamentares, e/ou administrativas em vigor, nomeadamente em matéria de transporte de passageiros, o interesse público ou a defesa do mercado o justificar;
 - b) Se tiverem sido obtidas com recurso a falsas informações ou a qualquer outro meio irregular;
 - c) O operador deixar de reunir os requisitos e/ou as condições de concessão da autorização.

3.1.3. Natureza das autorizações emitidas

Todas as autorizações para a exploração de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, a título provisório, emitidas pela AML aos operadores de serviço público, identificam a obrigação de explorar o serviço público de transporte de passageiros, em condições e período determinados pela autoridade de transportes competente, em nome próprio e sob sua

⁸ Sistema de Informação Geográfica de Gestão de Carreiras, sistema de informação, de âmbito nacional cuja gestão é da responsabilidade do IMT., nos termos do n.º 1 do art.º 22.º do RJSPTP, e que foi substituído em 08.01.2021 pelo STePP (Sistema de Informação de Transporte Público de Passageiros), em que são alargados os modos de transporte e os módulos disponíveis, para providenciar uma melhor e mais ampla resposta àquele artigo do RJSPTP.

responsabilidade, sendo remunerados, total ou parcialmente, pelas tarifas cobradas aos passageiros.

As autorizações relacionadas com o serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros são emitidas a título provisório, o que não acontece com as relacionadas com o transporte flexível.

3.1.4. Caracterização das autorizações

Em 2020, encontravam-se vigentes um total de 518 autorizações, das quais:

- 516, para a manutenção da exploração, a título provisório, de serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros ao abrigo do artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, tendo sido atribuídas 486 em 2016 e 30 em 2019. Em 2020 não foram atribuídas novas autorizações;
- 2, para a prestação de serviço público de transporte rodoviário de passageiros flexível ao abrigo do Decreto-Lei n.º 60/2016, tendo sido atribuídas menos 9 autorizações do em 2019.

Ainda para o serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, das 516 autorizações provisórias:

- A cada uma das 495 autorizações atribuídas até ao dia 2 de dezembro de 2019 correspondeu uma linha denominada “carreira base”, com uma codificação atribuída, podendo estar-lhe associada uma ou várias “carreiras variantes” e/ou “carreiras parcelares”. Assim, até àquela data, a cada autorização correspondeu uma “carreira base” e um conjunto de linhas parcelares e variantes;
- Às 21 autorizações atribuídas no dia 2 de dezembro de 2019 ao abrigo dos contratos interadministrativos celebrados entre a AML e duas comunidades intermunicipais, CIMAC e CIM Oeste, devido à sua especificidade e distinta abrangência territorial verificada entre carreiras base, variantes e parcelares, 4 corresponderam a “carreiras base”, 16 a “carreiras parcelares” e 1 a “carreira variante”.

As autorizações provisórias⁹ emitidas pela AML, para o serviço público de transporte rodoviário regular de passageiros, ao abrigo da Lei n.º 52/2015, na redação atual, bem como para as autorizações para a prestação serviço de transporte flexível¹⁰ emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 60/2016, podem ser consultadas no sítio de internet da AML.

Nas autorizações provisórias emitidas constam as seguintes indicações:

- Designação da autorização:* Apresentada em cada uma das tabelas do Anexo I, relativas a cada um dos operadores;
- Identificação da autoridade de transportes concedente:* AML;
- Vigência da autorização:* Em cada uma das tabelas do Anexo I, relativas a cada um dos operadores;
- Estão definidas obrigações de serviço público:* Sim;
- Estão definidas compensações financeiras:* Não estão definidas/não se aplica;
- Está definido o regime de incentivos e penalidades associado ao desempenho:* Não está definido/não se aplica;

⁹ [Autorizações provisórias no sítio de internet da AML](#)

¹⁰ [Autorizações para a prestação serviço de transporte flexível no sítio de internet da AML](#)

(vii) *É atribuída exclusividade:* Não é atribuída exclusividade. Sendo referido na autorização “*não confere ao operador um direito exclusivo na linha em causa*”;

(viii) *Modos de transporte:* Modo rodoviário.

No Anexo I ao presente relatório, apresentam-se as listas das autorizações emitidas pela AML vigentes nos anos de 2019 e 2020 (serviços públicos de transporte regular e de transporte flexível), em tabelas, com referência a cada operador, em que, para cada autorização, é apresentado o respetivo número da autorização emitida, o número comercial da carreira, a designação da autorização e a sua vigência.

Como nota refere-se que, tendo sido atribuída numeração a partir do número 1, tanto para as autorizações de serviço público de transporte regular como para as de serviço público de transporte flexível, para a sua distinção nas tabelas do Anexo I optou-se por acrescentar a expressão “(TPF)” à numeração destas.

3.1.5. Lista das linhas com autorização emitida pela AML

Em regra, a cada autorização emitida, corresponde pelo menos uma linha denominada “carreira base” com uma codificação atribuída, podendo ainda estar-lhe associada uma ou várias “carreiras variantes” e/ou “carreiras parcelares”.

Assim, e dada a sua longa extensão, as listagens das linhas com autorizações, por cada um dos operadores, nos anos de 2019 e 2020, são apresentadas no Anexo II ao presente relatório, com indicação de: número da autorização emitida; número comercial da carreira; designação; distinguindo se se trata de uma base (B), variante (V) ou parcelar (P); e classificando, de acordo com a abrangência territorial e tipo de serviço realizado:

- (i) Transporte municipal (M), intermunicipal (IM) e inter-regional (IR);
- (ii) Transporte regular (TR) e transporte flexível (TPF).

Para os serviços de transporte regular são apresentadas as linhas que se encontravam autorizadas em dezembro de cada ano. Dada a exiguidade temporal da vigência das linhas de transporte flexível, para estas são apresentadas todas as autorizadas em cada ano.

Encontrando-se as listagens das linhas no Anexo II ao presente relatório, apresenta-se, para cada operador e para os anos de 2019 e 2020, um breve resumo nas tabelas seguintes.

• Barraqueiro Transportes

BT	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	51	51
Parcelares	103	100
Variantes	56	59
Municipais	153	159
Intermunicipais	27	26
Inter-regionais	30	25
Transporte regular	209	209
Transporte flexível	1	1
N.º Total de Linhas	210	210

Tabela 3.1.5-1 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – BT (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- Henrique Leonardo Mota

HLM	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	14	14
Parcelares	8	8
Variantes	10	10
Municipais	7	7
Intermunicipais	25	25
Transporte regular	32	32
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	32	32

Tabela 3.1.5-2 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – HLM (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- Isidoro Duarte

ID	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	7	7
Parcelares	5	5
Variantes	10	10
Municipais	11	11
Intermunicipais	8	8
Inter-regionais	3	3
Transporte regular	22	22
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	22	22

Tabela 3.1.5-3 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – ID (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- JJ Santo António

JJA	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	11	11
Parcelares	3	3
Variantes	8	8
Municipais	8	8
Intermunicipais	14	14
Transporte regular	22	22
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	22	22

Tabela 3.1.5-4 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – JJA (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- Rodoviária do Alentejo

RA	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	1	1
Parcelares	2	2

RA	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Inter-regionais	3	3
Transporte regular	3	3
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	3	3

Tabela 3.1.5-5 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – RA (Fonte: TML/ IMT-STePP)

Apesar de várias insistências, o operador RA apresentou indicadores apenas para uma das autorizações (AP n.º 496/AML/2019, carreira 8080, designação Faias - Vendas Nova). Relativamente à falta de informação sobre as restantes autorizações (AP n.º 497/AML/2019, carreira 8902, Vendas Novas - Setúbal e AP n.º 498/AML/2019, carreira 8902, Pegões - Landeira), a empresa alegou não conseguir desagregar a informação de carreira base da CIM Alentejo Central.

- Rodoviária de Lisboa

RL	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	117	117
Parcelares	164	164
Variantes	28	27
Municipais	95	95
Intermunicipais	214	213
Transporte regular	309	308
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	309	308

Tabela 3.1.5-6 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – RL (Fonte: TML/ IMT- -STePP)

Na RL, importa referir que as carreiras comumente designadas como Rodinhas (303, 710 e 711) e Voltas (237, 240) têm autorização emitida e estão contabilizadas nas linhas contratadas, apesar de se realizarem ao abrigo de contratos com os municípios de Loures e Odivelas, respetivamente.

- Scotturb - Transportes Urbanos

Scotturb	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	29	29
Parcelares	45	45
Variantes	66	71
Municipais	81	86
Intermunicipais	59	59
Transporte regular	140	145
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	140	145

Tabela 3.1.5-7 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – Scotturb (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- T.S.T. - Transportes Sul do Tejo.

TST	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	195	186
Parcelares	195	201
Variantes	50	45
Municipais	237	230
Intermunicipais	201	200
Inter-regionais	2	2
Transporte regular	430	431
Transporte flexível	10	1
N.º Total de Linhas	440	432

Tabela 3.1.5-8 – Resumo das linhas constantes no Anexo II – TST (Fonte: TML/ IMT- STePP)

De notar que a carreira Circuito da Saúde de Almada, com contrato com o município foi integrada, no ano de 2019, como variante de AP emitida pela AML para a carreira 182 a pedido do município e do operador, sendo o mesmo contabilizado nas linhas contratadas. A diminuição dos serviços de transporte flexível realizados em 2020 relativamente ao ano anterior deve-se à situação pandémica e à não realização de eventos/festivais a que estes estavam associados.

- Vimeca Transportes.

Vimeca	N.º de Linhas autorizadas segundo as suas características [Unidades]	
	2019	2020
Bases	77	77
Parcelares	76	76
Variantes	75	78
Municipais	108	108
Intermunicipais	120	123
Transporte regular	228	231
Transporte flexível	0	0
N.º Total de Linhas	228	231

Tabela 3.1.5-9 – Resumo das linhas constantes no Anexo II– Vimeca (Fonte: TML/ IMT- STePP)

- Todos os operadores

Todos os operadores	N.º de Linhas autorizadas [Unidades]	
	2019	2020
Bases	502	493
Parcelares	601	604
Variantes	303	308
Municipais	700	704
Intermunicipais	668	668
Inter-regionais	38	33
Transporte regular	1 395	1 403
Transporte flexível	11	2
N.º Total de Linhas	1 406	1 405

Tabela 3.15-10 – Total das linhas constantes no Anexo II – por tipo de linha/serviço (Fonte: TML/ IMT- STePP)

Operador	N.º de Linhas autorizadas [Unidades]	
	2019	2020
BT	210	210
HLM	32	32
ID	22	22
JJSA	22	22
RA	3	3
RL	309	308
Scotturb	140	145
TST	440	432
Vimeca	228	231
N.º Total de Linhas	1 406	1 405

Tabela 3.15-11 – Total das linhas constantes no Anexo II – por operador (Fonte: TML/ IMT- STePP)

Da análise das tabelas anteriores, verifica-se que, das 1405 linhas autorizadas, os operadores TST, RL e Vimeca são os que detêm maior número de serviços, 432, 308 e 231, respetivamente. Os operadores com menor número de linhas são a RA, a JJSA e a ID.

Relativamente ao tipo de linha e serviço, existem mais linhas parcelares do que linhas base e linhas variantes. Quanto à abrangência territorial, do total de linhas da competência da AML, 50% são municipais, 48% intermunicipais e apenas 2% inter-regionais.

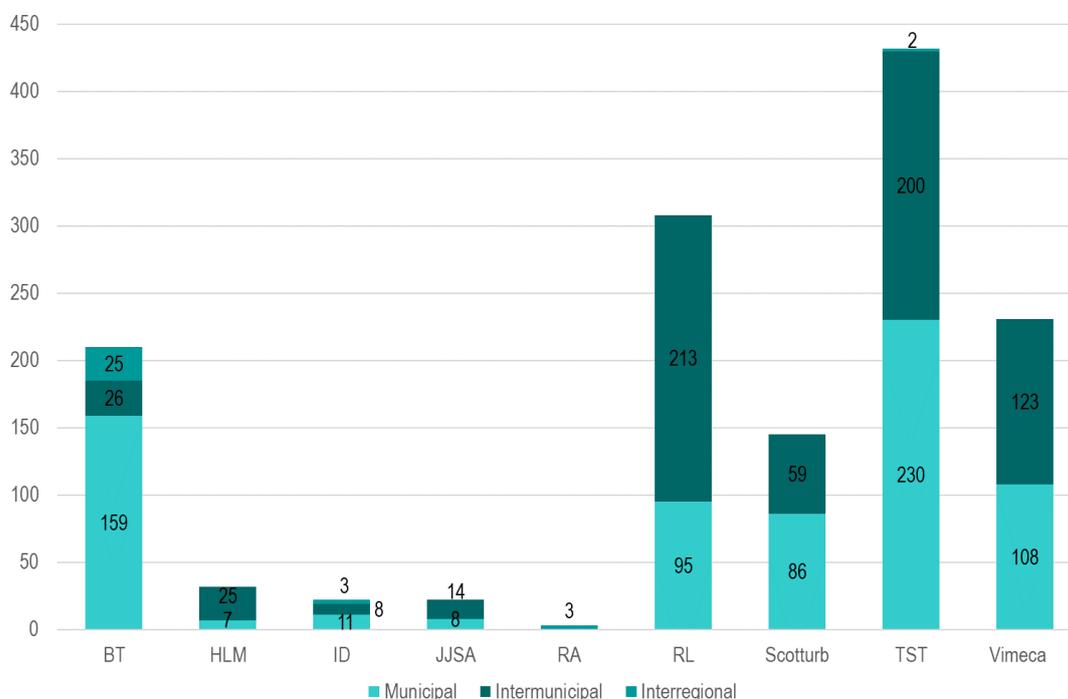


Figura 3.15-1 – Linhas Autorizadas em 2020 por abrangência territorial (Fonte: TML/ IMT- STePP)

Da análise da figura seguinte, verifica-se que Alcochete é o único município que não tem linhas municipais. Os municípios de Sintra, Mafra, Setúbal e Vila Franca de Xira são os que apresentam um maior número de linhas municipais autorizadas pela AML.

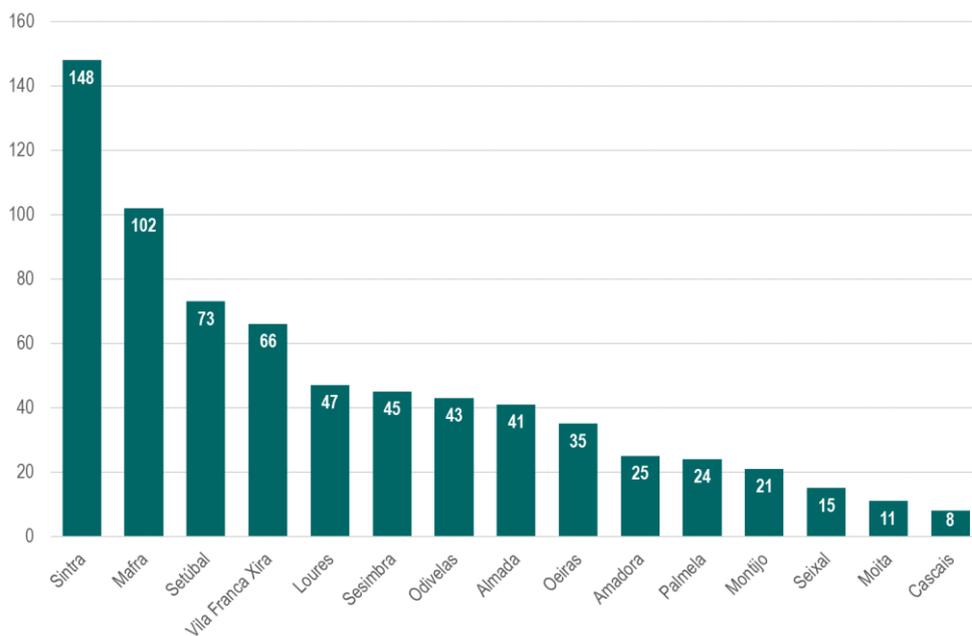


Figura 3.1.5-2 – Número de linhas municipais por município em 2020 (Fonte: TML/ IMT- STePP)

3.1.6. Desenho das linhas autorizadas por município

Apresenta-se o mapa síntese das linhas autorizadas na AML.

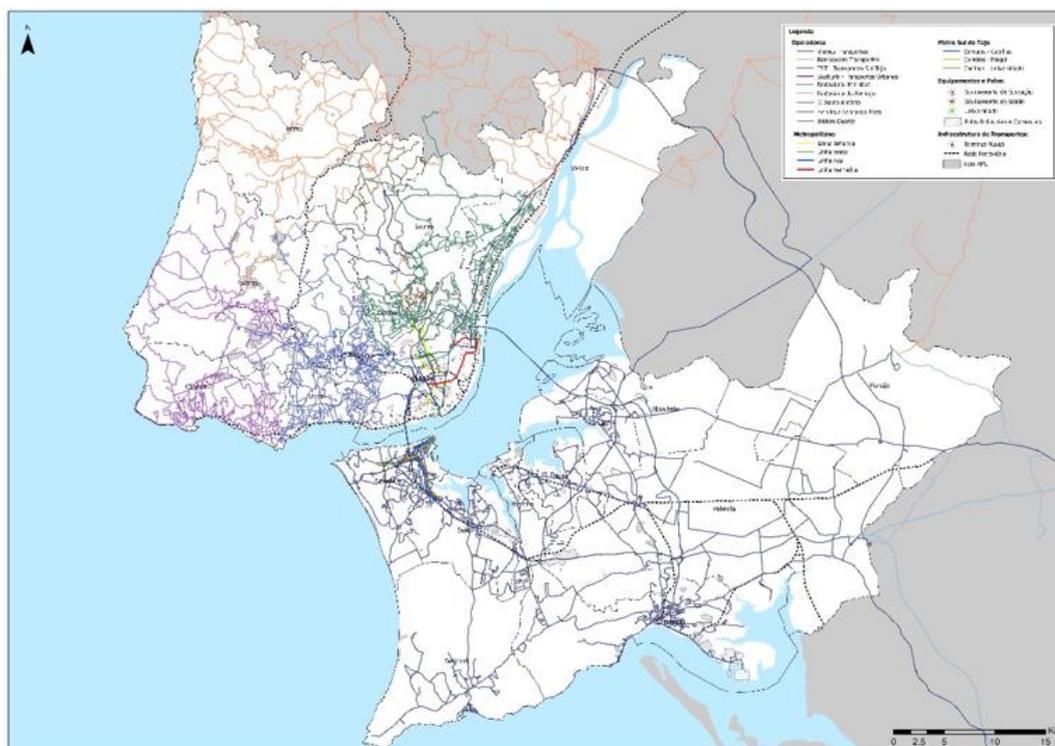


Figura 3.1.6-1 – Linhas autorizadas na área metropolitana de Lisboa (Fonte: TML/ IMT- STePP)

Juntam-se, no Anexo III ao presente relatório, os mapas ilustrativos, por município, com os desenhos das linhas autorizadas, a identificação das povoações com mais de 40 habitantes, as principais paragens de transporte público, equipamentos e serviços relevantes, rede ferroviária e rede do metropolitano.

A tabela seguinte apresenta a distribuição dos operadores por município de acordo com as linhas operadas.

Há, no entanto, a assinalar que a AML, em conjunto com alguns operadores, com a entrada em vigor da Lei n.º 52/2015 e desde a emissão das autorizações provisórias, tem procedido à correção de erros detetados nos dados que foram carregados no SIGGESC em 2016. Alguns destes erros obrigaram à alteração substancial da rede carregada por alguns operadores, como foi o caso da TST e da RL. Quando, no início de 2020, estava a decorrer o processo de correção da BT, este foi suspenso devido à alteração de serviços verificada em resultado da pandemia causada pelo vírus SARS-COV-2.

Operador	Municípios onde operam
BT	Lisboa, Loures, Mafra, Sintra e Vila Franca de Xira
HLM	Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas e Sintra
ID	Loures, Mafra
JJSA	Lisboa, Loures e Odivelas
RA	Montijo, Palmela e Setúbal
RL	Almada, Amadora, Lisboa, Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira
Scotturb	Cascais, Mafra, Oeiras e Sintra
TST	Alcochete, Almada, Barreiro, Lisboa, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra e Setúbal
Vimeca	Amadora, Cascais, Lisboa, Oeiras e Sintra

Tabela 3.1.6-1 – Operadores por Município (Fonte: TML)

Previamente à apresentação dos indicadores relativos à oferta, procura, material circulante e qualidade e segurança, dá-se a nota de que há situações em que se fazem análises conjuntas para os operadores HLM, ID e JJSA, na sequência do acordo de exploração conjunta celebrado entre estes, segundo indicação por eles prestada.

Importa também referir que existem 12 linhas da empresa TST que têm AP emitida, cujo serviço foi criado pela Fertagus e contratado à TST para alimentar as estações ferroviárias da Fertagus, sendo operada pela Sulfertagus. No presente relatório, a informação das 12 linhas pertencentes à Sulfertagus não está contabilizada nos indicadores de caracterização.

3.2. Oferta

3.2.1. Linhas exploradas

Para cada um dos operadores de serviço público, e para os anos 2019 e 2020, apresenta-se o número de linhas exploradas, em unidades, e respetiva extensão total, em quilómetros, estando nelas incluídas as bases, variantes e parcelares.

Operador transporte regular	2019		2020	
	N.º de linhas	Extensão [km]	N.º de linhas	Extensão [km]
BT	209	6 448,3	209	6 475,3
HLM	32	1 281,3	32	1 281,3
ID	22	564,1	22	564,1
JJSA	22	369,8	22	369,8
RA	3	131,2	3	131,2
RL	309	5 437,7	308	5 398,5
Scotturb	140	3 431,9	145	3 487,7
TST	430	10 525,1	431	10 665,9
Vimeca	228	5 153,0	231	5 241,1
Total	1 395	33 342,6	1 403	33 614,8

Tabela 3.2.1-1 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte regular (Fonte: AML/ IMT- SIFePP)

Dos valores apresentados, para os operadores RL e TST, tal como já referido no ponto 3.1.5., estão incluídas na extensão total as carreiras Rodinhas e Voltas¹¹, no caso da RL, e o Circuito da Saúde, no caso dos TST, todos com contratos com os respetivos municípios.

No ano de 2020, ocorreram diversos processos de ajustamento, os quais criaram novas parcelares e variantes, com acréscimo de 9 linhas face ao ano anterior, num total de 1403.

Relativamente aos serviços de transporte flexível, foram emitidas 2 autorizações de transporte flexível em 2020, uma redução face ao ano anterior, pois muitos destes pedidos estão relacionados com eventos específicos, quase inexistentes devido à situação pandémica. Por outro lado, devido à alteração do terminal da Ericeira, houve necessidade de criar um serviço de vaivém para esta interface.

Operador transporte flexível	2019		2020	
	N.º de linhas	Extensão [km]	N.º de linhas	Extensão [km]
BT	1	91,7	1	4,4
Carris	0	0	0	0
HLM	0	0	0	0
ID	0	0	0	0
JJSA	0	0	0	0
RA	0	0	0	0
RL	0	0	0	0
Scotturb	0	0	0	0
TST	10	319,0	1	40,9
Vimeca	0	0	0	0
Total	11	410,7	2	45,3

Tabela 3.2.1-2 – Número e extensão das linhas contratadas de transporte flexível por operador (Fonte: AML/ IMT- SIFePP)

¹¹ Excluindo a carreira 241 - Voltas Ramada, a única à qual não foi atribuída AP pela AML, que iniciou o serviço a 14 de setembro de 2020, de acordo com comunicado publicado no sítio de internet da Câmara Municipal de Odivelas.

3.2.2. Circulações

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de circulações, em unidades, divididas por:

- (i) Totais anuais;
- (ii) Média diária nos dias úteis;
- (iii) Média diária nos fins de semana e feriados.

Operador	Circulações [Unidades]	2019	2020
BT	Totais anuais	176 377	137 868
	Média diária nos dias úteis	611	485
	Média diária nos fins de semana e feriados	155	138
HLM, ID, JJA	Totais anuais	197 345	187 524
	Média diária nos dias úteis	624	584
	Média diária nos fins de semana e feriados	347	340
RA	Totais anuais	391	232
	Média diária nos dias úteis	2	2
	Média diária nos fins de semana e feriados	0	0
RL	Totais anuais	1 141 423	1 016 370
	Média diária nos dias úteis	3 783	3 383
	Média diária nos fins de semana e feriados	1 579	1 408
Scotturb	Totais anuais	398 339	334 987
	Média diária nos dias úteis	1 278	1 031
	Média diária nos fins de semana e feriados	783	673
TST	Totais anuais	1 280 763	1 061 919
	Média diária nos dias úteis	4 147	3 369
	Média diária nos fins de semana e feriados	2 105	1 854
Vimeca	Totais anuais	1 146 821	1 040 002
	Média diária nos dias úteis	3 712	3 398
	Média diária nos fins de semana e feriados	1 899	1 876

Tabela 3.2.2-1 – Circulações anuais por operador (Fonte: Operadores)

A figura seguinte mostra a evolução do número de circulações nos anos 2019 e 2020, por operador, onde se constata uma quebra no último ano com a realização de apenas 87% das circulações efetuadas em 2019.

Em 2020 foram realizadas 3 778 902 circulações de serviço público de transporte rodoviário de passageiros na área metropolitana.

Os operadores TST, Vimeca e RL foram os operadores com mais circulações, com 1,06 milhões, 1,04 milhões e 1,01 milhões de circulações, respetivamente. Por oposição, a Rodoviária do Alentejo (apenas com um serviço) e a Barraqueiro, são as empresas com menor número de circulações.

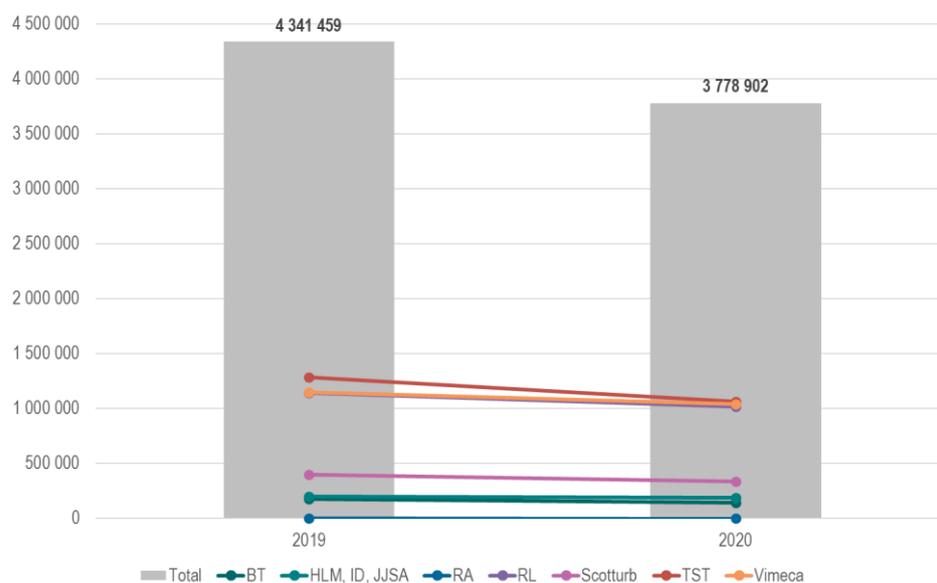


Figura 3.2.2-1 – Número total de circulações (Fonte: Operadores)

3.2.3. População servida por transportes públicos rodoviários

Para cada um dos municípios da área metropolitana de Lisboa e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se a percentagem da população servida por transporte público rodoviário de passageiros, da competência da AML e dos municípios do Barreiro, Cascais e Lisboa. Para este apuramento foram utilizados os dados de população da BGRI¹² de 2011 e os dados de paragens de transporte público do SIGGESC, considerando uma área de influência de 400 metros a cada paragem.

Em 2020, 98,6% da população da AML estava servida por transporte público rodoviário de passageiros, apresentando Amadora, Lisboa e Odivelas uma cobertura de 100%, representando um ligeiro aumento relativo a 2019, ano em que a percentagem foi de 98,5%. Palmela é o município que apresenta uma menor percentagem de população servida com apenas 87%, nos dois anos em análise.

¹² A BGRI (Base Geográfica de Referenciação de Informação) é um sistema de referenciação geográfica, apoiado em ortofotocartografia sob a forma digital, resultado da divisão da área das freguesias em pequenas unidades territoriais estatísticas, denominadas Secção Estatística, Subsecção Estatística e Lugar.

Município	População Total	Percentagem da população servida por TP rodoviário [%]	
	(Censos 2011) [Unidades]	2019	2020
Alcochete	17 569	95,74%	95,74%
Almada	174 030	97,22%	97,22%
Amadora	175 136	100,00%	100,00%
Barreiro	78 764	99,63%	99,88%
Cascais	206 479	99,53%	99,53%
Lisboa	547 733	100,00%	100,00%
Loures	205 054	96,42%	96,42%
Mafra	76 685	97,06%	97,06%
Moita	66 029	97,69%	98,30%
Montijo	51 222	95,45%	95,45%
Odivelas	144 549	99,95%	100,00%
Oeiras	172 120	99,11%	99,12%
Palmela	62 831	86,53%	86,70%
Seixal	158 269	98,83%	98,87%
Sesimbra	49 500	96,93%	96,93%
Setúbal	121 185	96,19%	96,19%
Sintra	377 835	99,26%	99,26%
Vila Franca de Xira	136 886	99,76%	99,77%
Total	2 821 876	98,53%	98,58%

Tabela 3.2.3-1 – População servida por transporte público de passageiros por município

(Fonte: TML com base nos dados do IMT- STePP e INE-BGRI)

3.2.4. Veículos.Quilómetro produzidos

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de veículos.km¹³ produzidos, em 10³ V.Km.

Operador	Veículos.km produzidos [10 ³ V. Km]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	3 486	2 716	-22%
HLM, ID, JJSA	2 638	2 467	-6%
RA	13	8	-38%
RL	14 162	12 527	-12%
Scotturb	6 372	5 529	-13%
TST	23 305	17 840	-23%
Vimeca	12 959	11 928	-8%
Total	62 936	53 015	-16%

Tabela 3.2.4-1 – Veículos.km produzidos (Fonte: Operadores)

¹³ «Veículo.km»: Unidade de medida que representa o movimento de um veículo ao longo de um quilómetro (INE).

Apesar da evolução positiva na produção de serviços de transporte entre 2016 e 2019, ano em que se atingiram quase 63 milhões de veículos. quilómetro produzidos, em 2020 o efeito da pandemia reduziu este valor para cerca de 53 milhões V. Km (cerca de 83%). De notar que, para além da RA, a BT e TST foram as empresas com maior redução de serviços (-22% e -23%, respetivamente).

A TST manteve-se como a empresa com maior produção em veículos. quilómetro, com 17,84 milhões em 2020, apesar da redução de serviços em 2020.

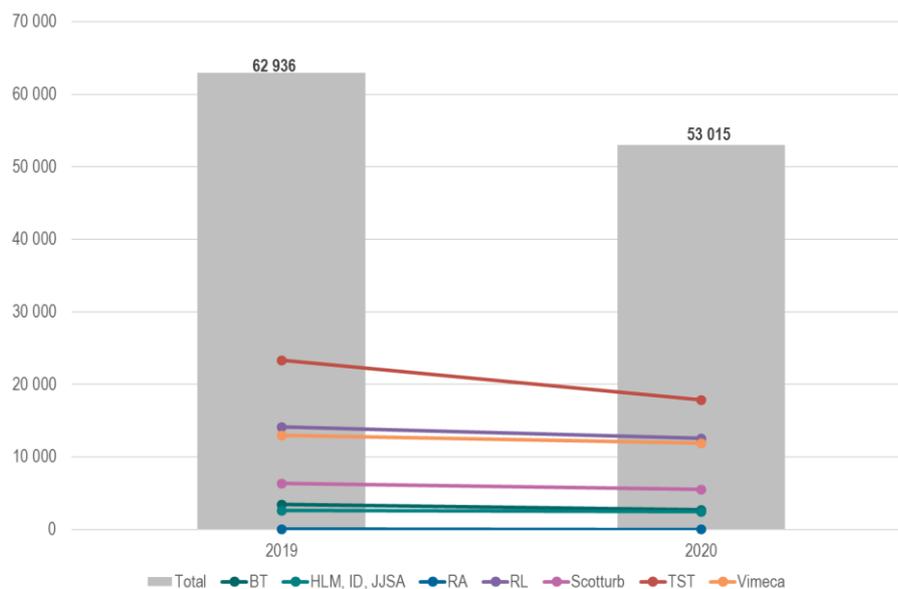


Figura 3.2.4-1 – Número de veículos.km produzidos (10³ V.km) (Fonte: Operadores)

3.2.5. Lugares.Quilómetro produzidos

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de lugares.km¹⁴ produzidos, em 10⁶ L.Km.

Operador	Lugares.Km produzidos [10 ⁶ L. Km]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	181,66	141,14	-22%
HLM, ID, JJSa	208,11	197,77	-6%
RA	0,66	0,42	-36%
RL	1 012,60	966,91	-5%
Scotturb	469,00	437,02	-7%
TST	1 446,33	1 102,01	-24%
Vimeca	971,45	962,90	-1%
Total	4 290,80	3 826,03	-11%

Tabela 3.2.5-1 – Número de lugares.km produzidos (Fonte: Operadores)

Regista-se uma redução de 11% face aos lugares.km oferecidos em 2019.

¹⁴ «Lugares.km»: Soma dos resultados obtidos pela multiplicação da lotação de cada viatura pela distância total efetivamente percorrida por esta (INE).

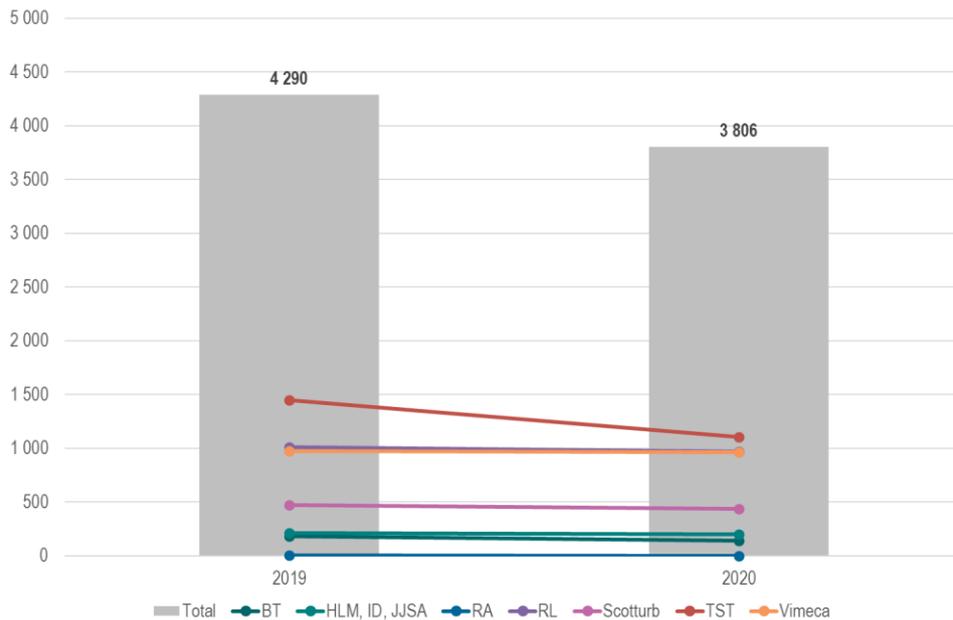


Figura 3.2.5-1 – Número de lugares.km produzidos (10⁶ L. Km) (Fonte: Operadores)

3.2.6. Títulos de transporte

Apresentam-se, no Anexo IV ao presente relatório, por operador, as opções disponíveis em termos de títulos de transporte, designadamente o preço, discriminados por:

- (i) Títulos ocasionais;
- (ii) Títulos monomodais;
- (iii) Títulos intermodais e/ou assinaturas.

Na tabela seguinte apresenta-se o número de títulos existentes por operador, nos anos de 2019 e 2020.

Os valores apresentados correspondem à contagem dos títulos de transporte aprovados a 1 de janeiro de cada ano.

No total, em janeiro de 2020, existiam 1 163 títulos (sem repetições) na AML, incluindo os 96 títulos intermodais Navegante, ou seja, menos 2 647 títulos que em janeiro de 2019.

Assinala-se que o operador com maior número de títulos de transporte em 2020, foi a TST, com um total de 607 títulos distintos, dos quais 106 eram títulos intermodais (Navegante e combinados). Por contraste, os operadores HLM, Isidoro Duarte e JJSA, apresentaram menos títulos de transporte, sendo 131 comuns aos três operadores e 1 exclusivo do operador JJSA.

De referir que os títulos de transporte do tipo normal podem incidir bonificações e descontos tarifários determinados por opção do operador, da respetiva tutela ou contrato, e definidos pelo Estado, designadamente os Passes 4_18, Sub23 e Social+, este apenas aplicável aos intermodais.

Operador	N.º Títulos existentes [Unidades]		
	2019 janeiro a março	2019 abril a dezembro	2020
BT	812	210	210
HLM	90	131	131
ID	90	131	131
JJSA	91	132	132
RA b)	95	155	155
RL	243	176	176
Scotturb	178	142	142
TST c)	2 119	607	607
Vimeca	302	151	151
Intermodais (L e Navegante)	70	96	96
Total d)	3 810	1 163	1 063

a) Inclui os títulos combinados com a CP.

b) Títulos que podem ser utilizados nos serviços com autorizações provisórias emitidas pela AML.

c) Inclui títulos da Sulfertagus operada pelos TST

d) Os títulos intermodais repetem-se em vários operadores, tendo sido feita a correção para garantir a não repetição (até março de 2019 na RL, Scotturb, TST, Vimeca, a partir de abril de 2019, em todos os operadores, exceto RA)

Tabela 3.2.6-1 – Número de títulos existentes na área metropolitana de Lisboa por operador (Fonte: TML)

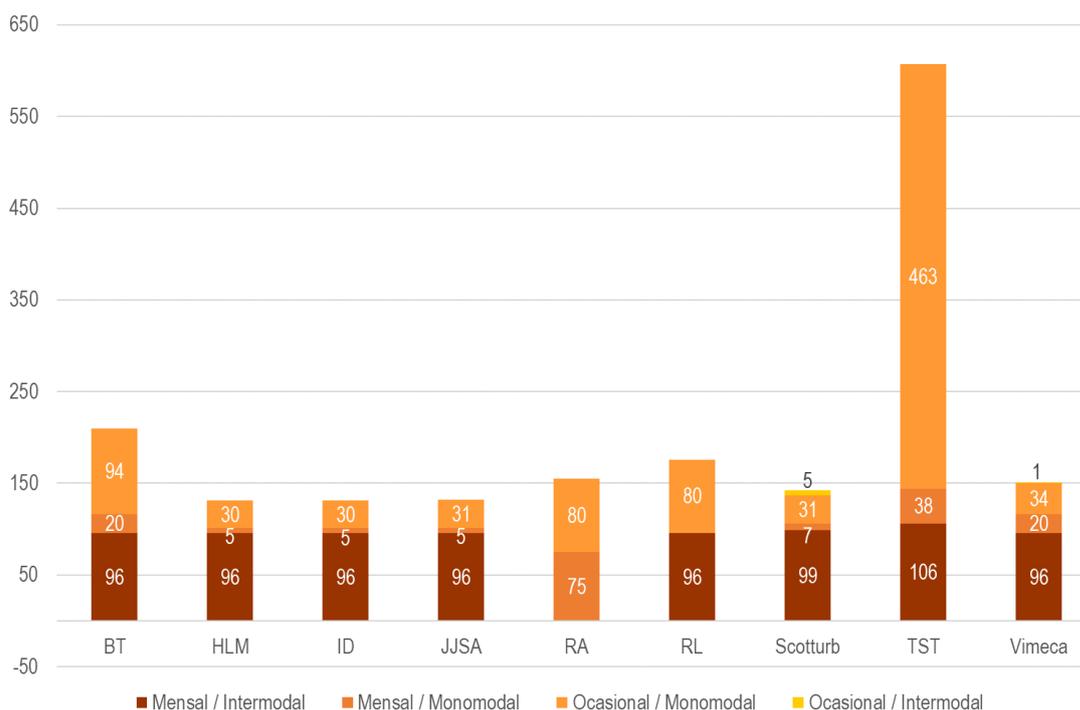


Figura 3.2.6-1 – Número de títulos existentes em 2020, por classificação (Fonte: TML)

Recorde-se que em abril de 2019 foi implementado no território da área metropolitana de Lisboa um novo sistema tarifário que levou a uma alteração substancial do modelo até aí vigente, e consequentemente dos títulos disponibilizados, com redução do número de títulos, simplificação e diminuição das tarifas praticadas. Estas medidas foram concretizadas através do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), que permitiu a compensação tarifária da obrigação de serviço público da disponibilização dos novos títulos implementados ao abrigo do Regulamento n.º 278-

A/2019, de 19 de março, “Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa”, na sua redação atual, introduzindo os seguintes títulos de transporte (passes), de âmbito metropolitano e municipal: Passe Navegante Metropolitano (40€), Passe Navegante Municipal (30€), Passe Navegante Família, de âmbito metropolitano ou municipal, (80€ / 60€), Passe Navegante +65 (20€), Passe Navegante I2 (Gratuito).

No final do ano de 2019 e de acordo com a Portaria n.º 298/2018 de 19 de novembro, publicada no Diário da República n.º 222 na 1ª série de 19 de novembro de 2018, republicada através da declaração de retificação n.º 39/2018, publicado em Diário da República n.º 239, 1ª série de 12 de dezembro de 2018, e o Regulamento n.º 430/2019 procedeu-se à atualização tarifária dos títulos de transporte com efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, tendo em conta a taxa de atualização tarifária (TAT), definida pela AMT de 0,38%.

A AML, decidiu, que os passes Navegante não sofriam qualquer alteração e que aos restantes títulos se aplicaria a TAT definida pela AMT.

Verificou-se assim, que a percentagem de aumento médio por grupo de títulos de transporte por operador foi inferior ao valor da TAT.

3.3. Procura

3.3.1. Número de passageiros transportados

Para cada um dos operadores, e para cada um dos anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de passageiros transportados¹⁵, em unidades.

Operador	N.º de Passageiros Transportados [Unidades]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	4 443 039	2 717 158	-39 %
HLM, ID, JJSA	5 366 108	3 595 730	-33 %
RA	1 264	1 062	-16 %
RL	43 374 000	26 968 546	-38 %
Scotturb	11 256 100	6 623 375	-41 %
TST	37 794 043	20 434 468	-46 %
Vimeca	37 930 987	23 636 198	-38 %
Total	140 165 541	84 008 931	-40 %

Tabela 3.3.1-1 – Número de passageiros transportados (Fonte: Operadores/ TML)

Apesar de em 2019 ter havido uma evolução positiva do número de passageiros transportados na área metropolitana, fruto da implementação do novo sistema tarifário, com mais de 140 milhões de passageiros nos serviços públicos de transporte rodoviário da competência da AML, o impacto da pandemia em 2020 inverteu esta progressão registando-se uma diminuição de cerca de 56 milhões de passageiros que corresponde a menos 40% de passageiros transportados.

¹⁵ «Passageiro transportado»: Corresponde a uma pessoa física transportada em todo o percurso ou parte dele (exclui o pessoal afeto ao serviço do veículo) (INE).

No gráfico seguinte apresenta-se o número de passageiros transportados em 2019 e 2020, sendo possível observar que a RL foi o operador com maior número de passageiros, seguido da Vimeca e TST.

Já a maior diminuição de passageiros ocorre nos TST (-46%) e na Scotturb (-41%).

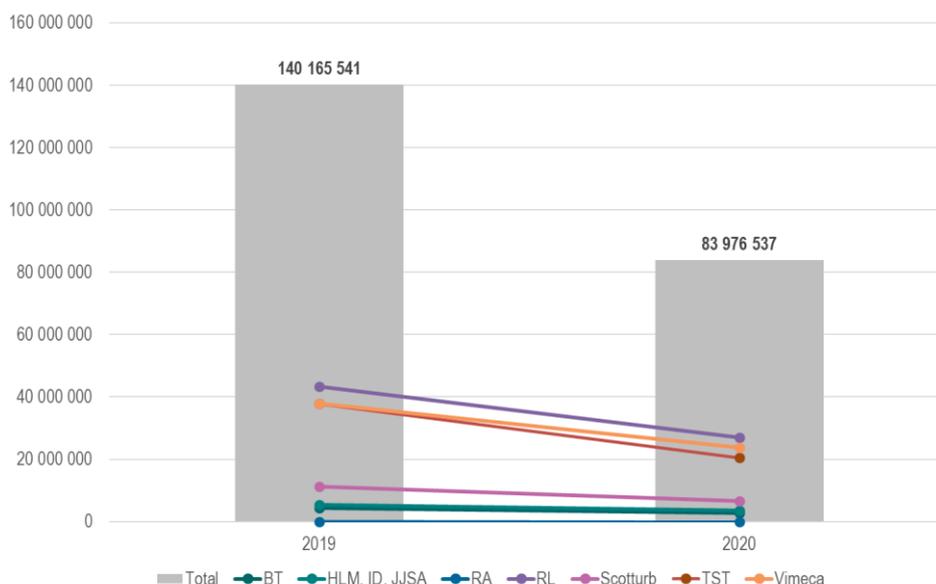


Figura 3.3.1-I – Número de passageiros transportados (Fonte: Operadores)

3.3.2. Número de passageiros.km transportados

Para cada um dos operadores, e para 2019 e 2020, apresenta-se o número de passageiros.km transportados¹⁶, em 10³ P.Km.

Operador	Passageiros.km transportados [10 ³ P. Km]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	92 706	55 939	-40%
HLM, ID, JJSa	a)	13 860 b)	a)
RA	21 204	17 832	-16%
RL	237 678	148 783	-37%
Scotturb	131 913	78 681	-40%
TST	335 675	165 603	-51%
Vimeca	165 597	101 591	-39%
Total	984 774	582 289	-39%

a) O operador não enviou dados.

b) Valor estimado, apenas relativo ao operador JJSa.

Tabela 3.3.2-1 – Número de passageiros.km transportados (Fonte: Operadores)

¹⁶ «Passageiro.km transportado»: Unidade de medida correspondente ao transporte de um passageiro na distância de um quilómetro (INE).

O valor de passageiros.km transportados em 2020 foi de 582,3 milhões de P. Km, o que corresponde a 59% do valor apurado em 2019 e a uma queda de 39%. No caso dos TST essa diminuição ultrapassou os 50%. O que está relacionado com o corte substancial de serviços deste operador.

3.3.3. Taxa de ocupação média anual da frota

Para cada um dos operadores, e para anos de 2019 a 2020, apresenta-se a taxa de ocupação média da frota, em percentagem.

A taxa de ocupação média da frota baixou em todos os operadores em 2020, de 24,23 para 16,78, devido às questões já invocadas de diminuição da procura e de limites à lotação. A RA é o operador com menor taxa de ocupação, 2,8%, e a BT o que apresenta maior ocupação, 39,6.

Operador	Taxa de ocupação média da frota [%]	
	2019	2020
BT	51,03	39,63
HLM, ID, JJSA	23,50	15,39
RA	3,20	2,80
RL	23,47	15,39
Scotturb	28,13	18,00
TST	23,21	15,03
Vimeca	17,05	10,56
Média	24,23	16,78

Tabela 3.3.3-1 – Taxa de ocupação média da frota (Fonte: Operadores)

3.3.4. Taxa de fraude detetada

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se a taxa de fraude detetada, em percentagem.

Os operadores BT e Scotturb não enviaram informação sobre as taxas de fraude para os anos em análise. Os restantes operadores apresentaram valores para o ano de 2020 que variam entre 1,08%, nos casos da HLM, ID, JJSA e RL, e 0% no caso da RA, valores considerados baixos.

Atendendo ao período sem validações, vendas a bordo e entrada pela traseira do veículo estima-se que nesta fase os valores de fraude tenham sido superiores.

Operador	Taxa de fraude detetada [%]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	a)	a)	a)
HLM, ID, JJSA	0,800	1,080	35%
RA	0	0	-
RL	0,800	1,080	35%
Scotturb	b)	b)	b)
TST	0,100	0,190	90%
Vimeca	0,002	0,002	-26%

a) O operador não enviou dados.

b) O operador informou que não dispõe da informação.

Tabela 3.3.4-1 – Taxa de fraude detetada (Fonte: Operadores)

3.4. Material circulante

Para cada um dos operadores, e para 2019 e 2020, apresenta-se a idade média da frota, em anos, e o número de veículos da frota, em unidades, discriminado por:

- (i) Tipo de combustível;
- (ii) Norma ambiental Euro;
- (iii) Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida;
- (iv) Lotação e
- (v) Tipologia.

Apresenta-se na tabela seguinte o número de veículos da frota de cada operador, em unidades.

Operador	N.º de veículos da frota [Unidades]		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	143	135	-6%
HLM, ID, JJSA	77	73	-5%
RA	1	1	0%
RL	351	343	-2%
Scotturb	159	129	-19%
TST	490	439	-10%
Vimeca	228	233	2%
Total	1 449	1 353	-7%

Tabela 3.4-1 – Número de veículos por operador e por ano (Fonte: Operadores)

Em 2020 houve uma diminuição de 96 veículos no total da frota dos operadores, correspondendo a uma variação de -7%. A Scotturb foi o operador que registou o maior decréscimo, com -19% de veículos.

A Vimeca foi a única empresa que aumentou a sua frota no ano de 2020.

3.4.1. Idade média da frota

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se, na tabela e no gráfico seguintes, a idade média da frota, em anos.

É possível verificar um ligeiro aumento da idade média da frota. No período em análise, passou de 13,3 anos em 2019 para 13,6 em 2020.

A frota com a menor idade média é a da Scotturb, com 6,4 anos. Os restantes operadores reportam uma média de idades compreendida entre 14,0 e 16,8 anos, no caso dos TST. A Rodoviária do Alentejo apresentou, em 2020, apenas 1 autocarro com 23 anos.

Operador	Idade média da frota [Anos]	
	2019	2020
BT	15,7	16,2
HLM, ID, JJSA	16,1	16,3
RA	22,0	23,0
RL	14,6	14,6
Scotturb	6,6	6,4
TST	15,8	16,8
Vimeca	12,9	14,0
Média	13,3	13,6

Tabela 3.4.1-1 – Idade média da frota (Fonte: Operadores)

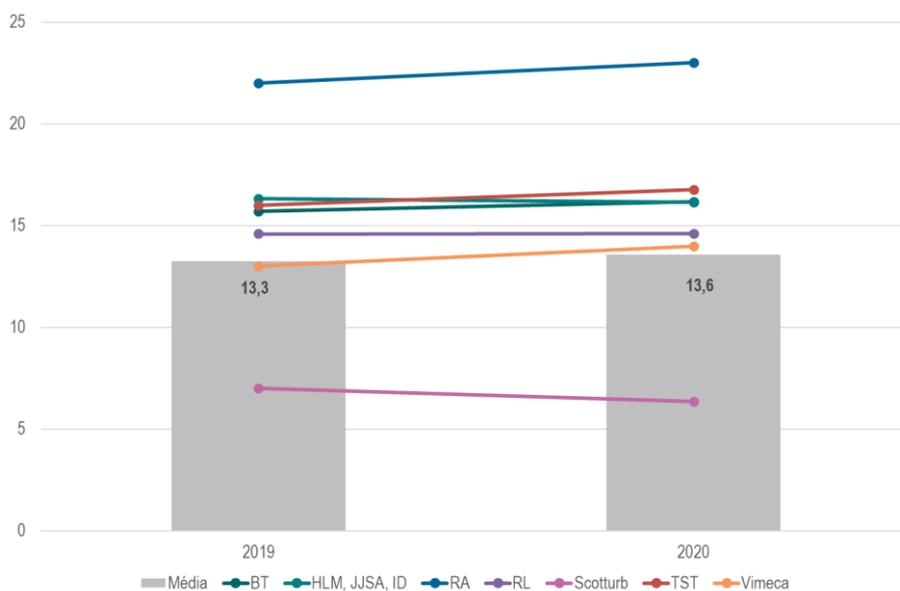


Figura 3.4.1-1 – Idade média da frota (anos) (Fonte: Operadores)

3.4.2. Tipo de combustível

Foi apresentada uma frota composta, quase na sua totalidade, por veículos a gasóleo, embora em 2020 tenha havido um decréscimo de 137 veículos deste tipo. Apenas os operadores JJSA e RL referem a existência, em 2020, de veículos a gás natural, representando um acréscimo de 3 veículos relativamente a 2019.

Nas tabelas e figura seguintes apresentam-se os números de veículos a gasóleo e a gás natural.

Operador	Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo [Unidades]		
	2019	2020	Taxa crescimento 2019/2020 (%)
BT	143	135	-6%
HLM, ID, JJSA	76	70	-8%
RA	1	1	0%
RL	351	342	-3%

Operador	Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo [Unidades]		
	2019	2020	Taxa crescimento 2019/2020 (%)
Scotturb	159	129	-19%
TST	490	439	-10%
Vimeca	228	233	2%
Total	1 448	1 349	-7%

Tabela 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo (Fonte: Operadores)

Operador	Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural [Unidades]		
	2019	2020	2020-2019
JJSA	1	3	2
RL	0	1	1
Total	1	4	3

Tabela 3.4.2-2 – Número de veículos por tipo de combustível – Gás natural (Fonte: Operadores)

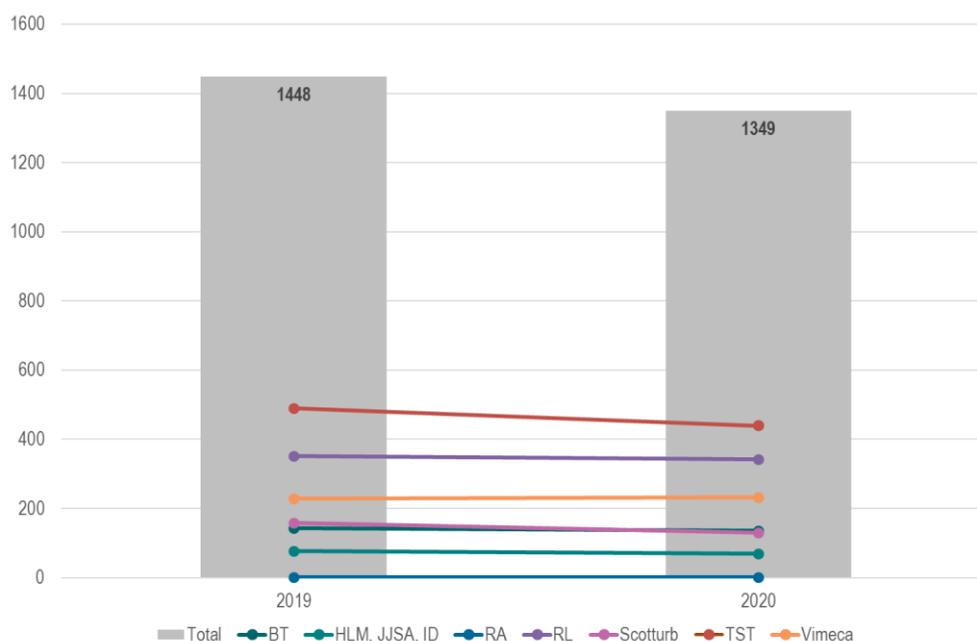


Figura 3.4.2-1 – Número de veículos por tipo de combustível – Gasóleo [Unidades] (Fonte: Operadores)

3.4.3. Norma ambiental Euro

Na tabela e figura seguintes, para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de veículos da frota por Norma Ambiental Euro¹⁷ e a respetiva percentagem por ano.

¹⁷ As normas europeias de emissões (Normas Euro) são regulamentos da União Europeia que estabelecem os limites máximos de emissão de poluentes para veículos em estrada. O número que integra a sigla identifica o nível de exigência - quanto maior o número, menos poluente é o veículo. Uma vez em vigor a norma atualizada, os fabricantes devem descontinuar todos os veículos fabricados em conformidade com os padrões anteriores. Desde 1988 foram implementadas as normas EURO I, II, III, IV, V e VI, sendo esta última a atual, aplicada em Janeiro de 2014 a veículos pesados e ligeiros.

Em qualquer dos anos é prevalente o número de veículos com norma ambiental Euro III, cujas percentagens que correspondem a 41% em 2019 e 36% em 2020. Neste último ano os veículos com norma ambiental inferior (Euro I e Euro II) representavam 19% dos veículos e os veículos com norma ambiental superior (Euro IV, Euro V e Euro VI) já representavam 45% do total, aumento muito positivo em termos ambientais.

Norma Ambiental	Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades e %]	
	2019	2020
Euro I	46 (03%)	27 (02%)
Euro II	238 (16%)	236 (17%)
Euro III	576 (40%)	488 (36%)
Euro IV	298 (21%)	280 (21%)
Euro V	147 (10%)	156 (12%)
Euro VI	136 (09%)	163 (12%)
Sem N. A.	8 (01%)	3 (00%)
Total	1 449	1 353

Tabela 3.4.3-1 – Número de veículos e percentagem por Norma Ambiental EURO (Fonte: Operadores)

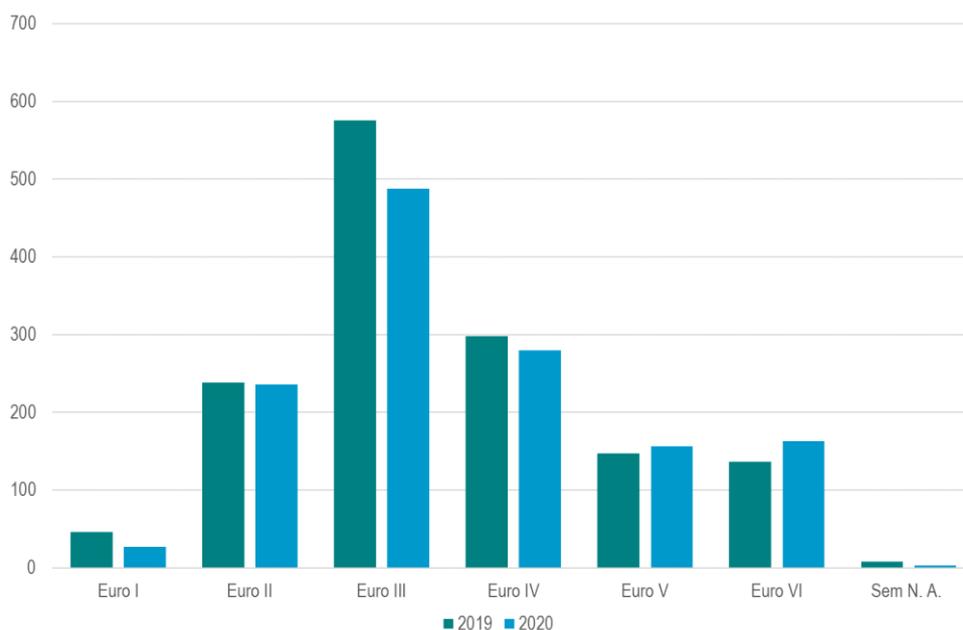


Figura 3.4.3-1 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO (Fonte: Operadores)

Nas tabelas seguintes apresenta-se o número de veículos da frota por Norma Ambiental Euro, para cada operador.

- Barraqueiro Transportes

BT	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro I	5	5

BT	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro II	24	24
Euro III	53	44
Euro IV	58	54
Euro V	1	3
Euro VI	2	5
Sem N. A.	0	0
Total	143	135

Tabela 3.4.3-2 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – BT (Fonte: Operador)

- Henrique Leonardo Mota, Isidoro Duarte. e JJ Santo António

HLM, ID, JJSA	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro I	3	1
Euro II	17	19
Euro III	18	17
Euro IV	32	29
Euro V	3	3
Euro VI	0	3
Sem N. A.	4	1
Total	77	73

Tabela 3.4.3-3 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – HLM, ID, JJSA (Fonte: Operadores)

- Rodoviária do Alentejo

A RA apenas enviou informação relativa a 1 veículo, associado a 1 linha.

RA	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro II	1	1
Total	1	1

Tabela 3.4.3-4 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – RA (Fonte: Operador)

- Rodoviária de Lisboa

RL	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro I	15	4
Euro II	58	53
Euro III	138	115
Euro IV	85	82
Euro V	30	40
Euro VI	25	49
Sem N. A.	0	0
Total	351	343

Tabela 3.4.3-5 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – RL (Fonte: Operador)

- Scotturb - Transportes Urbanos

Scotturb	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro III	26	0
Euro IV	30	28
Euro V	30	30
Euro VI	73	71
Total	159	129

Tabela 3.4.3-6 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – Scotturb (Fonte: Operador)

- T.S.T. - Transportes Sul do Tejo

TST	Número de veículos por Norma Ambiental EURO (N.A.) [Unidades]	
	2019	2020
Euro I	23	17
Euro II	86	83
Euro III	270	240
Euro IV	43	37
Euro V	58	55
Euro VI	6	5
Sem N. A.	4	2
Total	490	439

Tabela 3.4.3-7 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – TST (Fonte: Operador)

- Vimeca Transportes – Viação Mecânica de Carnaxide

Vimeca	Número de veículos por Norma Ambiental EURO [Unidades]	
	2019	2020
Euro II	52	56
Euro III	71	72
Euro IV	50	50
Euro V	25	25
Euro VI	30	30
Total	228	233

Tabela 3.4.3-8 – Número de veículos por Norma Ambiental EURO – Vimeca (Fonte: Operador)

3.4.4. Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida

Na tabela seguinte apresenta-se o número e a percentagem de veículos da frota com Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida (APMR). Verifica-se que a percentagem de autocarros com APMR na área metropolitana se manteve em 44% nos anos de 2019 e 2020.

Em 2020, os operadores com maior proporção de autocarros acessíveis foram a Scotturb, com 96%, e a Vimeca, com 74%. A BT destaca-se por ter frotas menos acessíveis, com apenas 3%. A RA apenas reportou 1 veículo associado a uma única linha que não tem APMR.

Importa destacar o operador RL como sendo a empresa com maior número de veículos acessíveis (180), apesar destes só representarem 52% da frota.

As empresas BT, RL, Scotturb e TST reduziram o número de veículos acessíveis neste período, em contraciclo com as orientações sobre esta matéria, embora, considerando o peso no total das respetivas frotas, apenas a BT e a RL confirmem esta tendência.

Operador	Número e percentagem de veículo da frota com Acessibilidade a Pessoas com Mobilidade Reduzida (APMR) [Unidade e %]	
	2019	2020
BT	11 (08%)	4 (03%)
HLM, ID, JJSA	22 (29%)	23 (32%)
RA	0 (00%)	0 (00%)
RL	187 (53%)	180 (52%)
Scotturb	147 (93%)	125 (96%)
TST	101 (21%)	95 (22%)
Vimeca	170 (75%)	172 (74%)
Total	638 (44%)	599 (44%)

Tabela 3.4.4-1 – N.º de veículos e percentagem da frota com APMR (Fonte: Operadores)

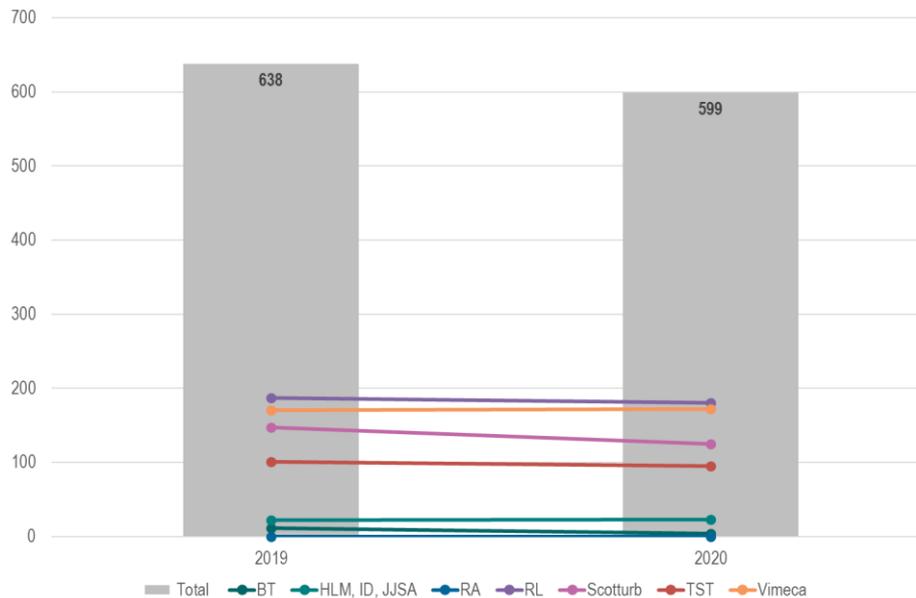


Figura 3.4.4-1 – N.º de veículos da frota com APMR (Fonte: Operadores)

3.4.5. Lotação

O número de veículos da frota, em unidades, discriminado por lotação, é apresentado no Anexo V ao presente relatório.

Na tabela e figura seguintes apresenta-se o número de veículos, de todos os operadores, por classes de lotação, nos anos de 2019 e 2020.

Da tabela observa-se que a classe de lotação 71-100 é a mais expressiva, representando 58% da frota em 2019 e 60% em 2020. Segue-se a classe 51-70, que representa 28% da frota em 2019 e 25% em 2020.

Nos anos em análise, a classe de lotação 8-50 e a classe 101-151 representam 8% e 6% da frota, respetivamente.

Classes de lotação	N.º de veículos por classes de lotação [Unidade]		
	2019	2020	variação 2019-2020
8-50	124	110	-11%
51-70	401	343	-14%
71-100	836	815	-3%
101-151	88	85	-3%
Total	1 449	1 353	-7%

Tabela 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação (Fonte: Operadores)

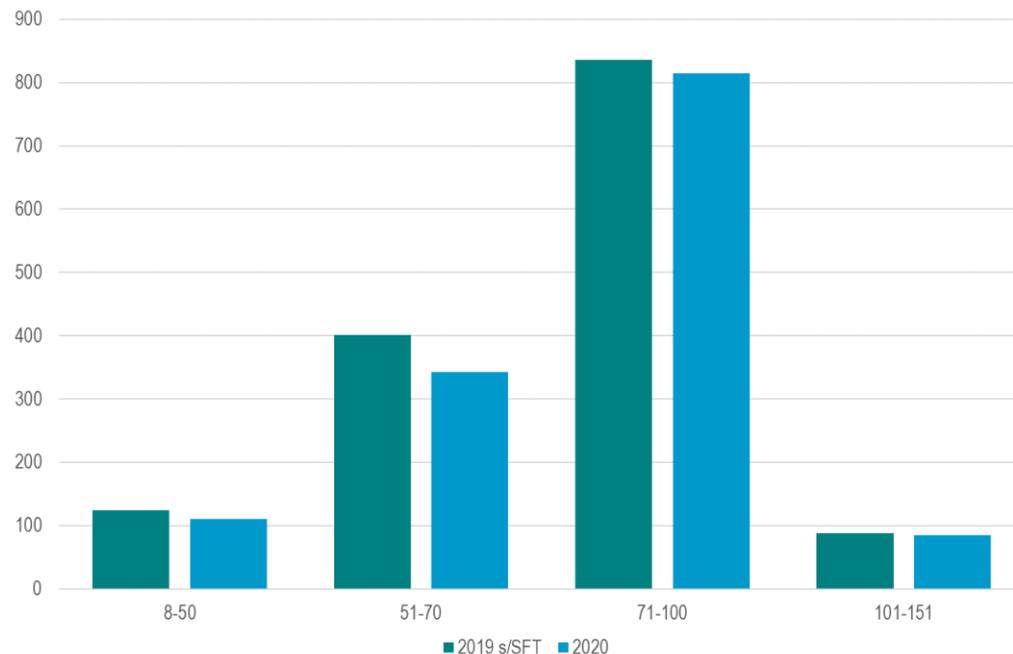


Figura 3.4.5-1 – Número de veículos por classes de lotação (Fonte: Operadores)

3.4.6. Tipologia

Na tabela seguinte apresenta-se o número de veículos, por tipologia.

A tipologia de veículo prevalente no serviço de transportes da área metropolitana é a Urbano – Standard, representando cerca de 67% da frota, tendo o número de veículos desta tipologia variado, nos anos de 2019 e 2020, de 958 para 895. Segue-se a tipologia Interurbano – Standard, cujo número de veículos, no mesmo período, variou de 205 para 184, representando cerca de 14% da frota. De notar ainda um aumento de 82% nos veículos articulados.

Tipologia do veículo	N.º de veículos por Tipologia		
	2019	2020	variação 2019-2020
Urbano – Midi	72	80	11%
Urbano – Mini	82	89	9%
Urbano – Standard	958	895	-7%
Urbano ou Interurbano – Articulado	34	62	82%
Interurbano – Midi	11	2	-82%
Interurbano – Mini	13	9	-31%
Interurbano – Standard	205	184	-10%
Turismo	74	32	-57%
Total	1 449	1 353	-7%

Tabela 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia (Fonte: Operadores)

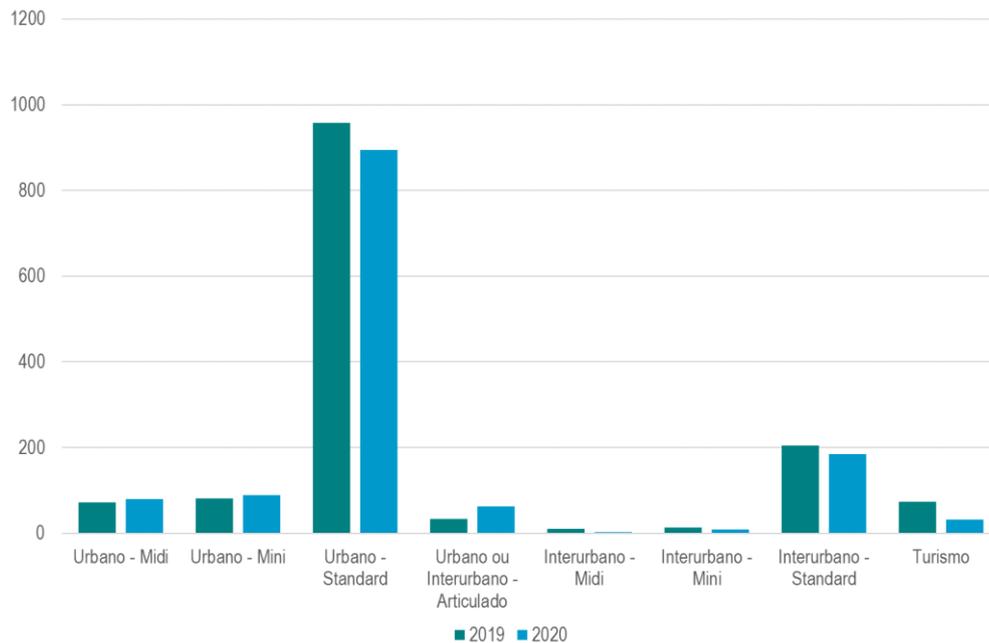


Figura 3.4.6-1 – Número de veículos da frota por tipologia (Fonte: Operadores)

3.5. Indicadores Económico-Financeiros

De acordo com o esclarecimento prestado pela AMT, no âmbito das obrigações de reporte e publicitação - Regulamento n.º 430/2019 e Regulamento (CE) 1370/2017, a AML, enquanto autoridade de transportes, deverá identificar todos os operadores sobre a sua jurisdição e apresentar os montantes pagos para cada uma das rúbricas referidas na Dimensão “indicadores económico-financeiros”, constante do Anexo (informação mínima a constar no relatório anual relativo ao serviço público de transporte de passageiros previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007).

Assim, tendo em conta o Regulamento n.º 278-A/2019 de 19 de março que estabelece obrigações de serviço público de âmbito tarifário, devem ser reportados no presente relatório os valores pagos no âmbito das respetivas competências, ainda que referentes a operadores que, nos termos do RJSPTP, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, não estejam referenciados como estando no seu âmbito de jurisdição.

Igualmente, montantes pagos por outras entidades, mas estando em causa cálculos efetuados pela AML, devem também ser incluídos no presente relatório.

Em sequência, os valores considerados no âmbito do novo sistema tarifário implementado a 1 de abril de 2019 para todos os operadores nele incluídos, serão incluídos no presente reporte.

3.5.1. Receitas tarifárias anuais por título de transporte

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresentam-se no Anexo VI ao presente relatório todas as receitas tarifárias anuais, por título de transporte, valores sem IVA, em 10³ € (euro).

Na tabela seguinte são apresentados os valores totais das receitas tarifárias anuais, por operador. Alerta-se, no entanto, que estas podem ser distintas das apuradas no âmbito do Regulamento 278-A/2019.

Operador	Receitas tarifárias anuais por título de transporte [10 ³ €(euro)] sem IVA		
	2019	2020	variação 2019-2020
BT	5 748,40	2 508,90	-56%
HLM	676,35	550,82	-19%
ID	1 644,08	412,44	-75%
JJSA	3 620,87	1 328,02	-63%
RA	2 225,59	2 320,21	4%
RL	23 669,15	15 784,05	-33%
Scotturb	19 924,53	7 094,27	-64%
TST	32 537,74	16 505,00	-49%
Vimeca	18 733,02	11 487,39	-39%
Total	108 779,72	57 991,11	-47%

Tabela 3.5.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador (Fonte: Operadores)

Regista-se uma forte redução das receitas tarifárias, em 47%, que passam de 108,8 para 57,9 milhões de euros.

Operador	Receitas tarifárias anuais por título de transporte [10 ³ €(euro)] sem IVA				
	2019	2020			
	Total	Total	Títulos tipo passe/assinatura	Títulos simples	Suportes de Títulos
BT	5 748,40	2 508,90	1 442,79	1 044,52	21,60
HLM	676,35	550,82	423,07	127,75	0,00
ID	1 644,08	412,44	362,69	49,76	0,00
JJSA	3 620,87	1 328,02	1 075,10	252,91	0,00
RA	2 225,59	2 320,21	2 183,37	136,84	0,00
RL	23 669,15	15 784,05	11 815,12	3 911,99	56,94
Scotturb	19 924,53	7 094,27	4 583,79	2 475,58	34,90
TST	32 537,74	16 505,00	11 909,00	4 374,00	222,00
Vimeca	18 733,02	11 487,39	9 335,81	1 928,27	223,31
Total	108 779,72	57 991,11	43 130,70	14 301,62	558,74

Tabela 3.5.1-2 – Receitas tarifárias anuais do operador, por título de transporte (Fonte: Operadores)

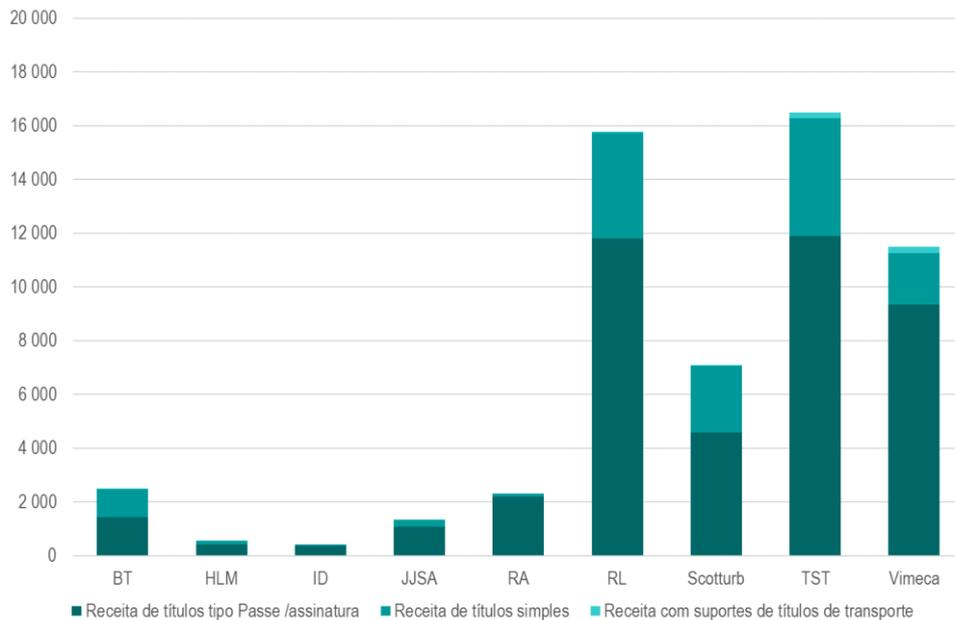


Figura 3.5.1-1 – Receitas tarifárias anuais do operador (10³ euro) sem IVA (Fonte: Operadores)

3.5.2. Gastos totais da Autoridade de Transporte com o SPTP

O apuramento dos gastos totais da Autoridade de Transporte com o serviço público de transporte de passageiros é efetuado por operador, de acordo com as regras especificadas na legislação, e não por contrato.

Considerando a nota anterior, para cada um dos operadores e para os anos de 2019 e 2020, apresentam-se os gastos totais da Autoridade de Transporte com o serviço público de transporte de passageiros, valores sem IVA, em 10³ € (euro), discriminados por:

- (i) Compensações por obrigações de serviço público;
- (ii) Compensações tarifárias (por ex. 4_18, Sub23, social+);
- (iii) Outros subsídios à exploração.

Os gastos da AML enquanto autoridade de transportes dizem essencialmente respeito às compensações financeiras pela prestação de obrigações de serviço público de âmbito tarifário, de acordo com o Regulamento n.º 278-A/2019 e conforme o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, de 7 de abril e posterior atualização, e correspondem aos valores apurados pela AML/TML no âmbito dos procedimentos de acerto final de contas referentes aos anos de 2019 e 2020. De notar que no ano de 2019 ainda se aplicou o Decreto-Lei n.º 241-A/2013, cabendo à AML o cálculo da compensação pela disponibilização do Passe Intermodal e à DGTF o pagamento (Tabela 3.5.2-1).

Intermodal	Gastos anuais com compensação financeira apurados pela AML sem IVA [10 ³ € (euro)]	
	2019*	2020
Carris	446,45	-
RL	1 234,08	-
Scotturb	64,12	-
TCB	3,74	-
TST**	0,00	-
VT	674,57	-
Total	2422,95	-

* Até março, quando o Navegante começou a ser comercializado.

** De notar que no caso da TST em 2019, houve excedente tendo este operador procedido à compensação dos restantes operadores privados (RL, Scotturb e Vimeca), não estando estes valores incluídos no quadro.

Tabela 3.5.2-1 – Gastos anuais de compensação financeira do sistema tarifário intermodal apurados pela AML (Fonte: TML)

PART	Gastos anuais com compensação financeira realizados pela AT sem IVA [10 ³ € (euro)]	
	2019 *	2020
BT	1 472,52	3 357,78
Carris	19 896,48	42 151,43
Mobi	23,09	82,97
CP	6 298,65	20 069,56
FT+ SFT	6 107,01	11 477,08
HLM**	81,66	186,07
ID**	299,94	782,89
JJSA**	540,25	1 212,98
MST	52,95	10,91
ML	5 003,30	28 202,33
RL	6 919,48	13 361,11
Scotturb	2 891,03	3 749,72
SL	1 829,72	3 560,18
TCB	751,98	1 681,37
TT	703,02	2 391,10
TST	7 087,32	15 426,05
VT	6 157,03	11 637,54
Total	66 115,42	159 341,09

* A partir de abril, quando o Navegante começou a ser comercializado.

** O acerto final de contas de 2019 e 2020 das empresas HLM, ID e JJSA está afeto à empresa JJSA devido à forma de funcionamento destas, em regime de exploração conjunta, conforme comunicado pelos operadores à TML.

Tabela 3.5.2-2 – Gastos anuais de compensação financeira do sistema tarifário realizados pela AML (Fonte: TML)

De frisar que, de acordo com o Regulamento n.º 278-A/2019 e o Decreto-Lei n.º 14-C/2020, a TML ainda está neste momento a fechar os apuramentos e pagamentos referentes ao sistema Navegante, pelo que no quadro anterior se apresentam, relativamente a 2019, os valores finais

apurados com base em dados do sistema bilhética, validados pela AMT, onde se incluem acertos só efetuados em 2020 e 2021, mas referentes a 2019.

Para o ano de 2020 consideraram-se os valores efetivamente pagos (168 901,55 milhões de euros, com IVA de 6%), estimando-se pagar ainda mais cerca de 4,3 milhões de euros, correspondentes aos valores apurados no acerto final de contas de 2020, ainda sujeito a audiência de interessados.

Social +	Gastos anuais apurados pela AML sem IVA [10 ³ € (euro)]	
	2019	2020
BT	14,40	19,29
Carris	858,91	716,67
Mobi	0,18	0,23
CP	835,78	778,94
FT+SFT	85,09	120,35
HLM*	1,17	1,67
ID*	4,87	6,35
JJSA*	9,86	13,63
MTS	21,55	34,41
ML	912,09	833,68
RL	277,64	250,56
Scotturb	31,71	39,80
SL	104,43	82,03
TCB	45,15	42,42
TST	222,65	212,97
TT	80,90	71,92
VT	190,38	160,34
Total	3696,76	3385,24

* Os valores de compensação de 2020 das empresas HLM, ID e JJSA estão afetos à empresa JJSA devido à forma de funcionamento destas, em regime de exploração conjunta, conforme comunicado pelos operadores

Tabela 3.5.2-3 – Gastos anuais apurados pela AML – Social+ (Fonte: TML)

No que toca às compensações financeiras pela disponibilização de títulos de tarifa reduzida, o citado Decreto-Lei n.º 14-C/2020 define que os valores de compensação a partir do 1.º trimestre de 2020 se devem basear no histórico de cada operador para o ano de 2019, havendo, assim, apenas variação no 1.º trimestre. Assim, em 2020, o valor da compensação financeira pela disponibilização dos passes Social+, 4_18 e sub23 diminuiu em relação a 2019.

Recorde-se que a compensação financeira do Passe 4_18, ao abrigo da Portaria n.º 138/2009, e posteriores alterações, e Portaria n.º 249-A/2018, e do Passe sub23, de acordo com o Decreto-Lei n.º 203/2009, de 31 de agosto, e alterações posteriores, e a Portaria n.º 249-A/2018, é apurada pelo IMT¹⁸, e transmitida à AML, conforme tabela seguinte.

¹⁸ No caso dos operadores com títulos interregionais com serviços partilhados com outras entidades (BT e CP e combinados com a Carris e ML) e atendendo a que os valores do IMT não consideram essa separação, a TML procedeu ao apuramento dos valores respeitantes à área metropolitana de Lisboa, com base nas vendas registadas no sistema de bilhética.

4_18 e Sub23	Gastos anuais sem IVA [10 ³ € (euro)]	
	2019	2020
BT	289,92	251,62
Carris	1 767,44	1 494,05
Mobi	0,67	1,00
CP	1 708,14	1 784,80
FT+SFT	995,35	922,45
HLM	39,74	-
ID	53,77	-
JJSA	81,45	105,98
MTS	163,67	171,41
ML	2 579,30	2 621,90
RL	780,49	764,91
Scotturb	258,54	294,41
SL	177,27	166,39
TCB	221,70	202,18
TST	848,02	789,96
TT	109,92	98,52
VT	711,23	705,88
Total	10 786,65	10 375,47

Tabela 3.5.2-4 – Gastos anuais da AT – 4_18 e sub 23 (Fonte:TML)

3.5.3. Valor do investimento da Autoridade de Transporte no âmbito do SPTP

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o valor do investimento da Autoridade de Transporte no âmbito do serviço público de transporte de passageiros, incluindo IVA à taxa legal aplicável, em 10³ € (euro), discriminados por:

- (i) Em material circulante;
- (ii) Outros investimentos.

De referir que quanto ao ponto (i) não houve, no período em análise, qualquer investimento da parte da AML.

Relativamente a outros investimentos, (ii), no ano de 2019 ocorreu a compensação aos operadores pelo investimento nos sistemas de bilhética e na plataforma de gestão para adaptação ao novo sistema tarifário, de acordo com o artigo 17.º do Regulamento n.º 278-A/2019.

Em 2020, não se aplicando já esta compensação, é de referir que a AML apresentou uma candidatura no âmbito do Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano para “Plataforma de gestão bilhética integrada e de informação ao público”, composta por diferentes componentes de prestação de serviços avançados de bilhética e de informação ao público. Durante o ano de 2020 foram definidos requisitos e lançados procedimentos concursais de que se destacam:

- Aquisição de Quiosques de Emissão de Cartões e Venda de Títulos de Transporte
- Aquisição de Terminais de Fiscalização de Títulos de Transporte

- Aquisição de Painéis de Informação ao Público para a área metropolitana de Lisboa
- Aquisição de API Embarcada do Sistema de Bilhética para a área metropolitana de Lisboa

Destes, apenas o primeiro registou despesas ainda no ano de 2020 com 68,64 mil euros.

(ii) Outros investimentos Sistema de Bilhética	Investimento da AT no âmbito do SPTP [10 ³ € (euro)]		
	2019 Investimento operadores e OTLIS	2019 Compensação AML	2020 Investimento AML
Total	885,019	300	68,6

Tabela 3.5.3-1 – Investimento da AML no âmbito do SPTP (Fonte: TML)

3.6. Qualidade e segurança

A qualidade e segurança dos serviços de transporte afigura-se como um fator fundamental para a atratividade dos mesmos.

De sublinhar que o modelo de autorizações provisórias não permite, da parte da autoridade de transporte, uma monitorização e exigência aos operadores de cumprimento de um conjunto de critérios de qualidade, situação que já se encontra devidamente acautelada nos contratos de serviço público de transporte rodoviário de passageiros, outorgados pela AML.

3.6.1. Índice de regularidade

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o Índice de regularidade, em percentagem.

Alerta-se para alguma confusão na interpretação do indicador, que de acordo com orientações do Regulamento n.º 1370/2007 deverá ser apurado de acordo com a fórmula: IR = (n.º de serviços suprimidos) / (n.º total de serviços programados).

Operador	Índice de Regularidade (IR) [%]	
	2019	2020
BT	a)	a)
HLM, ID, JISA	a)	c)
RA	b)	c)
RL	0,40	0,40
Scotturb	b)	0,22
TST	3,50	20,23
Vimeca	2,54	0,01

- a) O operador não enviou dados.
 b) O operador informou que não tem SAE.
 c) O operador indicou 100%, considerando o “Cumprimento do serviço (n.º circulações realizadas/n.º circulações programadas)”.

Tabela 3.6.1-1 – Índice de Regularidade (Fonte: Operadores)

O operador TST comunicou que a subida registada em 2020 neste índice se deveu a motivos relacionados com a pandemia, nomeadamente, infeções, isolamentos profiláticos, acompanhamento de menores de 12 anos, os quais originaram a falta de motoristas.

3.6.2. Índice de pontualidade

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o Índice de pontualidade, em percentagem.

Alerta-se para a possibilidade de ter havido alguma confusão na interpretação do indicador (cuja fórmula é $PS = (\text{n.º de serviços com atraso menor ou igual a 5 minutos no destino}) / (\text{n.º total de serviços})$).

Operador	Índice de Pontualidade (IPS) [%]	
	2019	2020
BT	a)	a)
HLM, ID, JJS	a)	e)
RA	b)	e)
RL	c)	c)
Scotturb	b)	b)
TST	4,40	8,95 d)
Vimeca	b)	b)

- a) O operador não enviou dados.
- b) O operador informou que não possui SAE, por isso não ser possível calcular o índice de pontualidade.
- c) O operador indicou não dispor da informação.
- d) O operador referiu ter considerado todos os atrasos à chegada independentemente de serem superiores ou inferiores a 5 minutos.
- e) O operador apesar de referir não ter SAE, indicou 100% de pontualidade

Tabela 3.6.2-1 – Índice de pontualidade (Fonte: Operadores)

3.6.3. Inquéritos de Satisfação

A maioria dos operadores informou não ter realizado inquéritos de avaliação de satisfação dos clientes em 2020 atendendo ao cenário de pandemia. Apenas a Vimeca apresentou resumos dos principais resultados do inquérito de satisfação realizado aos passageiros e potenciais passageiros.

Vimeca	Inquérito de satisfação – 2020
Método utilizado	Inquérito online
Resumo dos principais resultados (ex.: valor global da avaliação e a respetiva escala, bem como as avaliações parciais de todos os critérios/indicadores considerados no método de avaliação adotado)	O inquérito disponibilizado online, no sítio de internet da Vimeca, registou em 2020 uma participação total de 315 passageiros, dos quais, 74,9% tem entre 24 e 65 anos, 95,9% utilizam o serviço pelo menos 5 vezes por semana e 80,6% utiliza o título Navegante Metropolitano. Relativamente à informação disponível nos Pontos de Venda e no Sítio de internet, 75,6% dos participantes avaliaram este item como Bom ou Adequado. Quanto ao Tempo e Qualidade do Atendimento, 75,7% dos participantes avaliaram de forma positiva, como Bom ou Adequado. Relativamente ao serviço prestado, 11,4% avaliaram como Bom ou Adequado o cumprimento horário, sendo este o item com avaliação mais baixa, e 34,6% dos participantes avaliaram como Bom ou Adequado as Condições de limpeza, conforto e segurança. Nesse sentido, globalmente, 53,6% dos participantes avaliaram como Bom ou Adequado o conjunto dos itens disponibilizados no inquérito. Nota: Os resultados obtidos através deste inquérito têm em conta uma amostra pouco representativa. Adicionalmente, este inquérito é disponibilizado exclusivamente online o que enviesava os resultados obtidos
N.º Inquiridos (amostra)	315
Caraterização – amostra (perfil)	74,9% dos participantes no inquérito online tem entre 24 e 65 anos; 95,9% utilizam o serviço pelo menos 5 vezes por semana; e 80,6% utiliza o título Navegante Metropolitano.
Escala de avaliação	1-Bom; 2-Adequado; 3-Mau.
Avaliação – Informação disponível	Classe mais pontuada: 2 – Adequado. (Obs.: Bom + Adequado = 75,6%)
Avaliação – Atendimento	Classe mais pontuada: 2 – Adequado. (Obs.: Bom + Adequado = 75,7%)
Avaliação – Qualidade do Serviço	Classe mais pontuada: 3 – Mau. (Obs.: Bom + Adequado = 23,0%)
Avaliação – Apreciação Global / índice de Satisfação Global	Classe mais pontuada: 3 – Mau. (Obs.: Bom + Adequado = 53,6%)

Tabela 3.6.3-1 – Inquérito de satisfação 2020 – Vimeca (Fonte: Operador)

3.6.4. Reclamações

Nos termos do disposto no artigo 47.º da Lei-quadro das entidades reguladoras, publicada em anexo à Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, cabe às entidades reguladoras a adequada promoção da defesa dos serviços de interesse geral e da proteção dos direitos e interesses dos consumidores nas áreas de atividade económica sobre a qual incide a respetiva atuação. Por outro lado, nos termos dos Estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atualizada, constituem atribuições da AMT, designadamente, “promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores (...)” (cfr. alínea m) do n.º 1 do artigo 5.º), “assegurar e monitorizar a defesa dos direitos e interesses dos utentes” (cfr. alínea j) do n.º 2 do artigo 5.º), bem como “analisar as reclamações dos utilizadores e conflitos que envolvam os operadores (...), apreciando-os” (cfr. alínea k) do n.º 2 do artigo 5.º). Assim, a análise, a decisão e o tratamento das reclamações/queixas relativas ao serviço público de transporte de passageiros é matéria da competência da AMT, a quem cabe ainda divulgar, semestralmente, um quadro estatístico sobre as reclamações dos consumidores, os operadores mais reclamados e os resultados decorrentes da sua atuação.

No entanto, não podemos deixar de frisar que a informação sobre as reclamações relativas ao serviço de transportes é essencial para a atuação enquanto autoridade de transporte, permitindo o

acesso a informação sobre as condições e eventuais falhas na prestação do serviço de transporte e o seu eventual ajuste, se necessário.

Importa salientar que, com a implementação do novo sistema tarifário metropolitano, de passes municipais e de um passe metropolitano, criado ao abrigo do Regulamento n.º 278-A/2019, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 61, de 27 de março de 2019 - Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa, os operadores devem assegurar o tratamento e resposta célere de todas as reclamações recebidas relativamente ao novo sistema tarifário metropolitano, devendo dar conhecimento das mesmas à AML (vd. artigo 21.º, n.º 3, e ponto 21 do Anexo II, ambos do Regulamento).

O presente capítulo divide-se então em reclamações recebidas na AML e nos operadores, para os anos em análise.

3.6.4.1 AML

A Tabela 3.6.4.1-1 apresenta a síntese das reclamações recebidas na AML¹⁹ nos anos 2019 e 2020. Em 2019, com a alteração do sistema tarifário, foi necessário criar procedimentos para o tratamento de reclamações relacionadas com o novo passe Navegante.

Da análise das reclamações enviadas conclui-se que o principal motivo de reclamação está relacionado com os serviços de transporte prestados, designadamente baixa frequência, cancelamento ou supressão de carreiras e incumprimento de horários, como ilustra a Figura 3.6.4.1-1.

Destacam-se a BT – Mafrense e a TST como as empresas relativamente às quais foram apresentadas mais reclamações. Em 2020 houve um aumento acentuado de reclamações relativamente a 2019, não só motivadas pelos constrangimentos provocados pela situação pandémica, mas também por alterações de oferta que ocorreram logo desde 6 de janeiro de 2020.

Importa referir que com a implementação do novo sistema tarifário na área metropolitana, e assumindo a AML a responsabilidade pelo mesmo, esta autoridade tomou um conjunto de medidas de apoio ao cliente, descritas no capítulo seguinte. O consequente crescimento do número de contactos e solicitações sobre o sistema, pode justificar a diferença de reclamações expressa na tabela seguinte.

¹⁹ Reclamações que foram apresentadas diretamente à AML ou junto de outras entidades públicas, tendo sido posteriormente encaminhadas para esta Autoridade.

Assunto	Motivo	N.º de reclamações por ano e operador													
		2019					2020								
		BT	RL	Scotturb	TST	Vimeca	BT			HLM/ID	RL	Scotturb	TST	Vimeca	AML
Boa Viagem			Mafrense			Oeste									
Atendimento	Agressividade do colaborador /motorista														
	Atendimento sem qualidade /demorado														
	Crítica à conduta de funcionário /colaborador			2								1	1	1	
	Discriminação														
	Falta de assistência a pessoas de mobilidade reduzida /recusa de prioridade														
	Recusa de emissão de documento comprovativo de atraso											1			
Cláusulas contratuais/ Alteração cláusulas contratuais	Cláusulas contratuais gerais abusivas ou desconformes com a legislação em vigor														
Cumprimento defeituoso/ não conforme o contrato/ incumprimento	Baixa frequência do transporte	2	2	7	4	7	3	164		3	10	25	78	9	
	Cancelamento de serviço /supressão						7	29	2		6	12	98	13	
	Excesso de lotação de veículos						4	2			14	9	9	4	
	Incumprimento de paragem /tempo insuficiente para entrada ou saída											2	2	1	
	Incumprimento do horário								3		3	8	37	5	
	Percurso/paragem alterados								2			1	3	3	
	Recusa de transporte de animais /bicicletas /outros											1			
Exercício da atividade	Condições de transporte			4				1			1	3	7	3	
	Exercício da atividade sem licença														
Faturação/ faturação incorreta	Faturação incorreta														
	Não emissão de fatura /recibo no ato da venda do título														
Higiene e segurança	Acidentes pessoais de utentes														
	Falta de condições de higiene										1	3	2		
	Falta de condições de segurança										1	2	1	1	
Horários de funcionamento	Incumprimento de horários nos locais de atendimento														
	Serviço urgente indisponível														
Informação/ Informação pré-contratual	Falta /erro de informação por funcionário										1				
	Falta /erro na informação afixada						1	1			1	5	7	1	
Infraestruturas	Infraestruturas auxiliares (rampas /escadas /elevadores /outros)														
	Infraestruturas inexistentes /fora de serviço /com pagamento														
	Não disponibilização de meios a pessoas com deficiência /mobilidade reduzida														
Irregularidades no Livro de Reclamações	Falta de resposta do operador											1			
	Reclamação anulada														
	Recusa de Livro de Reclamações /Não disponibilização dos elementos de identificação														
Meio ambiente	Poluição de veículos /ruído												1		
Pagamentos/ Títulos/	Máquinas de venda de títulos /compras online /multibanco /validadores /outros														
Bilheteiras	Pagamentos														
	Pedido de reembolso /Indemnização												2		12
	Substituição de título de transporte sem custos														
	Títulos de transporte /todos os tipos de passe /multas														
Proteção de dados pessoais	Problemas com documentação /fotocópias /fotografias														
	Utilização indevida de dados pessoais														
Práticas comerciais/ Publicidade	Publicidade Enganosa														
Tarifário	Tarifário														
Outros	Falta de urbanidade /agressividade de passageiros													1	
	Greves														
	Objetos perdidos /danificados /roubo														
Subtotal por operador		2	2	13	4	7	15	202	2	3	38	74	248	42	12
TOTAL		28					636								

Tabela 3.6.4.1-1 – Número de reclamações por motivo – AML (Fonte: TML)

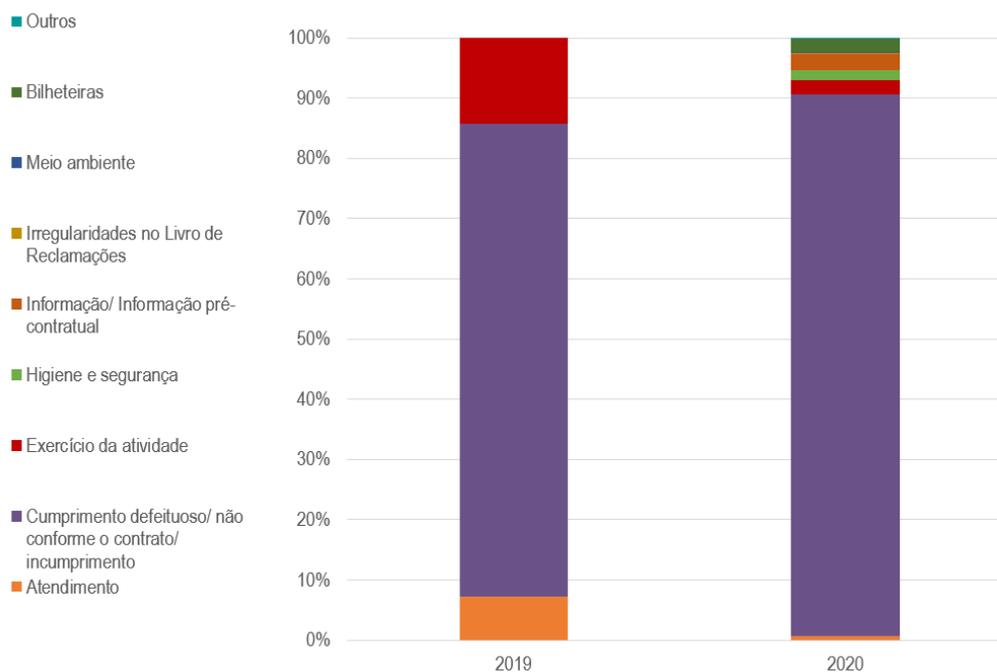


Figura 3.6.4.1-1 - Percentagem de reclamações por motivo – AML (Fonte: TML)

3.6.4.2 Operadores de transporte

Foi solicitado a cada um dos operadores com autorizações provisórias emitidas que identificassem as reclamações recebidas, por ano e assunto.

Os operadores HLM, ID, JJSA não enviaram dados para o ano de 2019 e para o ano de 2020 apenas enviaram os números totais de reclamações, respetivamente, 34, 64 e 70.

A Tabela 3.6.4.2-1 apresenta para cada um dos operadores, e para os anos em análise, o número de reclamações, em unidades, por motivo.

O operador RA indicou que no ano de 2020, assim como em 2019, não teve nenhuma reclamação na única linha para a qual enviou informação.

Assunto	Motivo	N.º de reclamações															
		BT		Scotturb		TST		Vimeca		RL		JISA		ID		HLM	
		2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Atendimento	Agressividade do colaborador/motorista			55	1			568	642								
	Atendimento sem qualidade/demorado	10		12	6	539	207	111	35	213	45						
	Crítica à conduta de funcionário/colaborador	1	4	37	89	102	194	314	310	262	45						
	Discriminação								2								
	Falta de assistência a pessoas de mobilidade reduzida/recusa de prioridade																
	Recusa de emissão de documento comprovativo de atraso																
Cláusulas Contratuais/Alteração Cláusulas Contratuais	Cláusulas contratuais gerais abusivas ou desconformes com a legislação em vigor																
Cumprimento defeituoso / não conforme o contrato/incumprimento	Baixa frequência do transporte	20	15	10	0	72	998	222	231	74	259						
	Cancelamento de serviço/supressão			11	79	1299	1495	1734	1242	429	206						
	Excesso de lotação de veículos	6			16	1148	513	82	127	134	172						
	Incumprimento de paragem/tempo insuficiente para entrada ou saída				34	12		181		35	83	124					
	Incumprimento do horário	6	4	144	235	587	311	1064	512	475	256						
	Percurso/paragem alterados		1	18	16	27	92	130	78	40	39						
	Recusa de transporte de animais/bicicletas/outros		1							1							
Exercício da atividade	Condições de transporte			41		219	350		3	167	59						
	Exercício da atividade sem licença						112				2						
Faturação/faturação incorreta	Faturação incorreta	2				31			1								
	Não emissão de fatura/recibo no ato da venda do título						2		1	9							
Higiene e segurança	Acidentes pessoais de utentes	2			2	10			4	26	8						
	Falta de condições de higiene	2			1	4	8	8	17	5	4						
	Falta de condições de segurança				39	60	8	38	51	126							
Horários de Funcionamento	Incumprimento de horários nos locais de atendimento	1				46	56	15	4								
	Serviço urgente indisponível						9										
Informação/Informação pré-contratual	Falta/erro de informação por funcionário																
	Falta/erro na informação afixada	3	1			24	15		2	13	3						
Infraestruturas	Infraestruturas auxiliares (rampas/escadas/elevadores/outros)						19										
	Infraestruturas inexistentes/fora de serviço/com pagamento							50									
	Não disponibilização de meios a pessoas com deficiência/mobilidade reduzida																
Irregularidades no Livro de Reclamações	Falta de resposta do operador																
	Reclamação anulada	8			4		14										
	Recusa de Livro de Reclamações/Não disponibilização dos elementos de identificação																
Meio ambiente	Poluição de veículos/ruído					6			2	2							
Pagamentos/Títulos/Bilhetes	Máquinas de venda de títulos/compras online/multibanco/validadores/outros	10	4	7	1	41		3									
	Pagamentos	1	1		9		13	49	18								
	Pedido de reembolso/Indemnização				7	32			2								
	Substituição de título de transporte sem custos				2												
	Títulos de transporte/todos os tipos de passe/multas	13	2	69	17			129	59	68	63						
Proteção de dados pessoais	Problemas com documentação/fotocópias/fotografias																
	Utilização indevida de dados pessoais						88										
Práticas comerciais/Publicidade	Publicidade Enganosa						47										
Tarifário	Tarifário	10			2	13			1	3							
Outros	Falta de urbanidade/agressividade de passageiros			5													
	Greves					50											
	Objetos perdidos/danificados/roubo		1			42	2										
	Outros									511	122						
TOTAL		95	34	443	538	4352	4734	4517	3380	2640	1285	-	70	-	64	-	34

Tabela 3.6.4.2-1 – Número de reclamações por motivo – Operadores (Fonte: AML)

Na figura seguinte é possível constatar que em 2020, apesar das drásticas alterações à oferta, consequência das diferentes fases de confinamento e desconfinamentos associadas à situação pandémica, os operadores, no total, reportaram um menor número de reclamações do que em 2019, ano em que entrou em vigor o passe Navegante na AML. A TST foi a empresa que recebeu o maior número de reclamações em 2020, seguida da Vimeca.

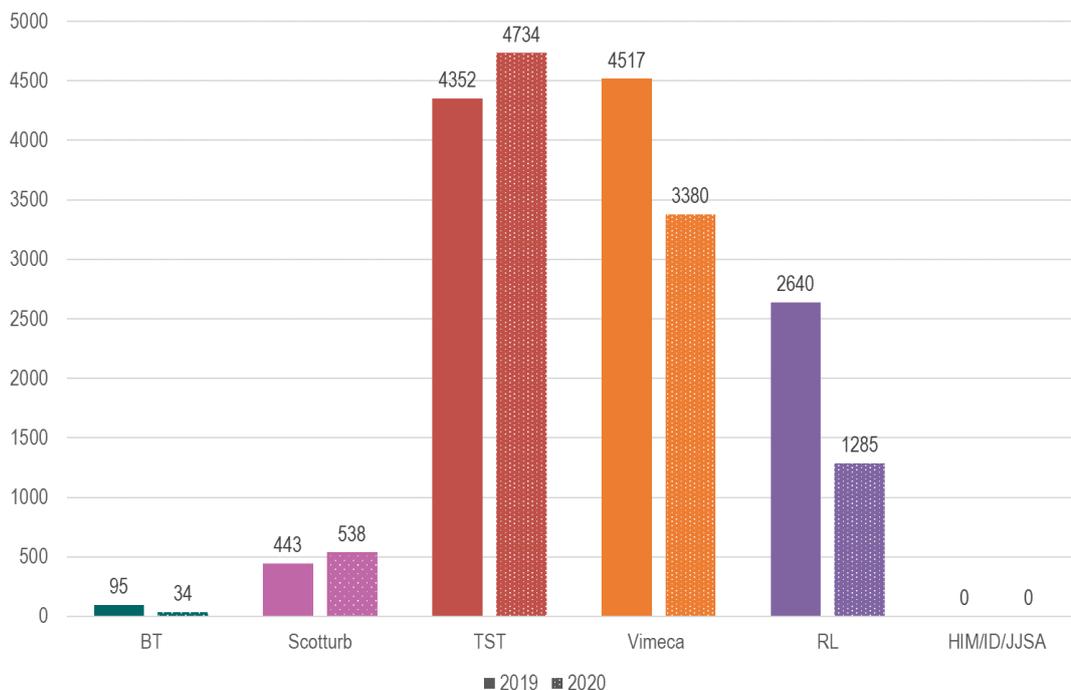


Figura 3.6.4.2-1 – Número de reclamações (Fonte: Operadores)

Quanto aos motivos de reclamação, conforme pode ser observado nos gráficos seguintes, destaca-se como o principal motivo, nos anos em análise, o cumprimento defeituoso ou não cumprimento do contrato, relacionado com a prestação do serviço de transportes. O segundo motivo evocado é o “Atendimento”.

As principais causas que, em 2020, motivaram a reclamação pelo não cumprimento do serviço de transporte foram o cancelamento de serviços (carreiras, percursos e/ou horários) e a baixa frequência dos serviços de transporte. Com a imposição pela DGS de limites à lotação dos veículos, o excesso de lotação dos mesmos foi também alvo de um número anormal de reclamações.

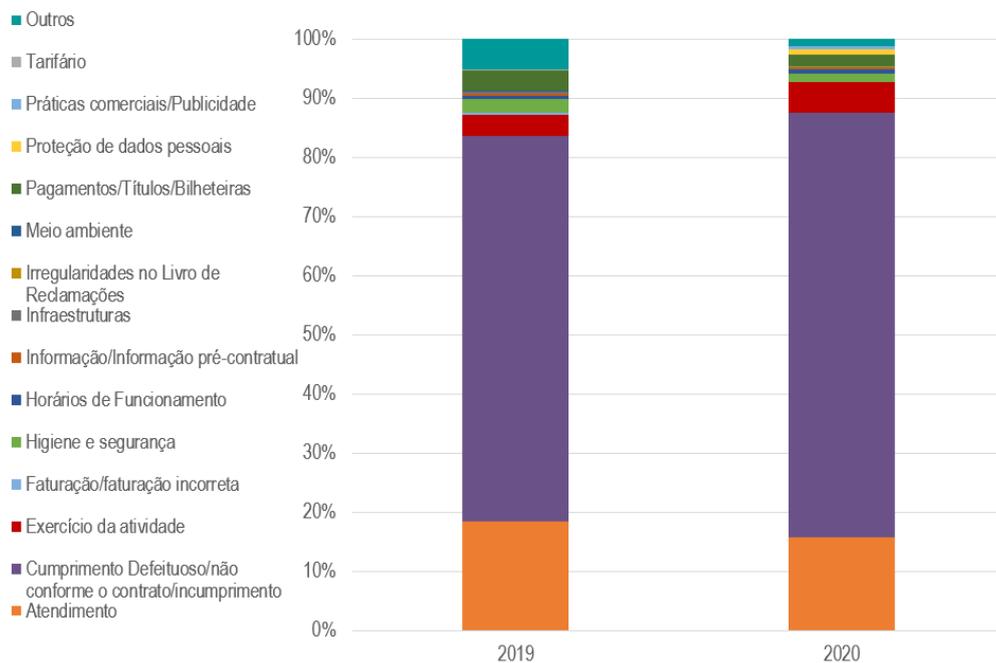


Figura 3.6.4.2-2 – Reclamações por motivo (Fonte: Operadores)

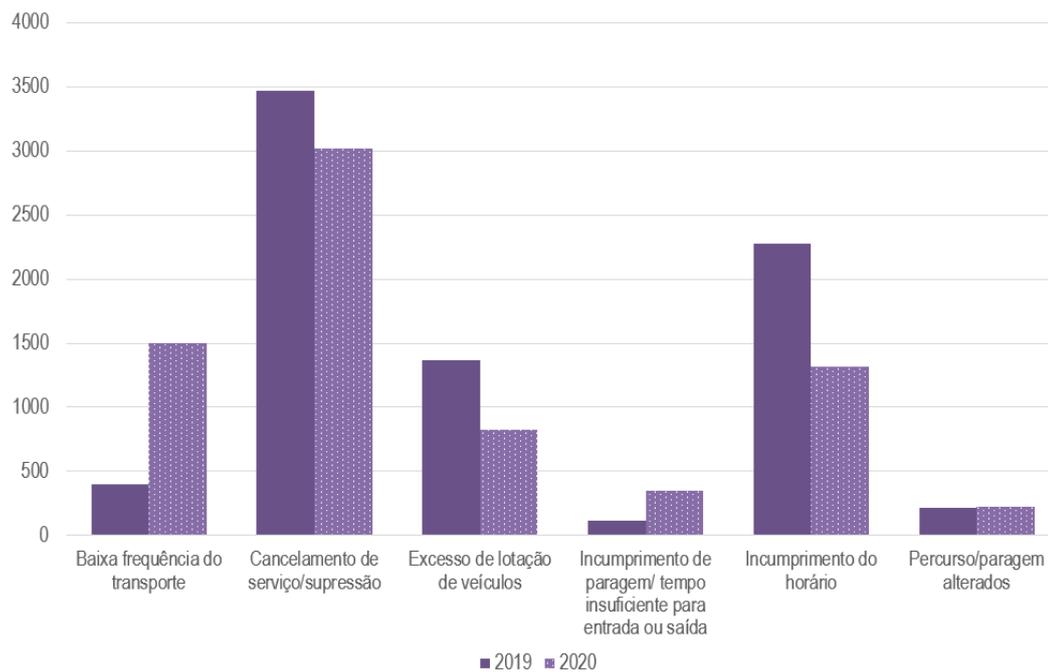


Figura 3.6.4.2-3 – Reclamações de não cumprimento por motivo (Fonte: Operadores)

3.6.5. Atendimento ao público

3.6.5.1 AML

A alteração tarifária introduzida na área metropolitana em 2019 com os novos passes Navegante levou à necessidade de criação de condições de atendimento e de tratamento específico de reclamações, tendo em conta o elevado volume de contactos telefónicos e por correio eletrónico rececionados.

Assim, conforme referido no Relatório referente ao ano de 2019, foi elaborado um conjunto de “perguntas frequentes” – F.A.Q. disponibilizados no site da AML, criado o endereço de correio eletrónico específico para o efeito novospasses@aml.pt e, devido ao elevado número de pedidos de contacto e à ausência de meios internos, recorreu-se aos serviços de um “*contact center*” externo, no momento inicial do novo sistema e depois, com a criação do passe família.

Durante o ano de 2020 manteve-se o atendimento na AML através do email e de telefone. Foram rececionados perto de 140 emails com pedidos de informação e esclarecimento de dúvidas sobre o passe Navegante, não havendo, contudo, registo do número de chamadas telefónicas recebidas.

3.6.5.2 Operadores de Transporte

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresentam-se as formas de atendimento ao público, com indicação do número de pontos de atendimento presencial, pontos de venda presencial, aplicações informáticas, contactos telefónicos, endereços eletrónicos e sítios da internet (Tabela 3.6.5.2-1).

No Anexo VII ao presente relatório, são apresentados todos os locais de atendimento físico, pontos de vendas de bilhetes, aplicações informáticas, contactos telefónicos, endereços eletrónicos e sítios da internet, para cada operador, nos anos de 2019 e 2020.

Várias empresas têm aplicações informáticas próprias para a simulação de percurso e horários (“myMafrense”, para *smartphones*, e “myBV”, para computador; “MyRL”, “MyTST” e “Scotturb”).

Alguns operadores disponibilizam ainda informação sobre o serviço de transportes em sítios de internet abertos e desenvolvidos para o efeito, com destaque para o TRANSPORLIS²⁰, criado em 1998.

Atendendo às funções da AML enquanto responsável pelo sistema tarifário na área metropolitana desde abril de 2019, foi também nessa altura necessário rever a informação ao público sobre o novo sistema e sistematizar o apoio ao cliente dado pelas diferentes empresas que disponibilizam este tarifário, bem como proceder ao reforço dos meios de atendimento conforme referido no capítulo de “Reclamações”.

- Barraqueiro Transportes

²⁰ O TRANSPORLIS (<https://www.transporlis.pt/>) é um sistema de informação multimodal da área metropolitana de Lisboa, da responsabilidade de uma parceria formada pela ANA, Carris, Câmara Municipal de Almada, Câmara Municipal do Barreiro/Transportes Coletivos do Barreiro, EMEL/Câmara Municipal de Lisboa, Fertagus, Metropolitano de Lisboa, Metro Transportes do Sul, Rodoviária de Lisboa, Transportes Sul do Tejo, Transtejo e Vimeca.



O operador dispõe de um gabinete de apoio ao cliente com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., localizado no município de Mafra. Apresenta ainda diversos agentes de vendas.

- Henrique Leonardo Mota, Isidoro Duarte e JJ Santo António

Os operadores HLM, ID e JJSa disponibilizam aos clientes um gabinete de apoio ao cliente localizado em Frielas, Loures.

- Rodoviária de Lisboa

O operador dispõe de 3 gabinetes de apoio ao cliente com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 3 pontos fundamentais da sua área de atuação operacional, a saber: Bucelas (Loures), Caneças (Odivelas) e Santa Iria (Loures). Para além disso, tem 34 pontos de venda e atendimento distribuídos em diversos agentes por todo o território de atuação.

- Rodoviária do Alentejo

O operador dispõe de 3 postos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, aquisição de títulos, etc., em 3 pontos da sua área de atuação, a saber: Évora, Montemor-o-Novo e Vendas Novas.

- Scotturb - Transportes Urbanos

O operador dispõe de 5 postos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em 5 pontos da sua área de atuação, a saber: Adroana (Alcabideche), Cascais, Mem Martins, Portela de Sintra e Sintra.

A rede de pontos de venda é composta por 20 agentes disseminados no território de atuação.

- T.S.T. - Transportes Sul do Tejo

O operador dispõe de 3 postos de atendimento presencial (gabinetes de apoio ao cliente) com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., em cada área de atuação, a saber: Cacilhas, Montijo e Setúbal. Dispõe igualmente de um conjunto de agentes disseminados no território de atuação.

A empresa disponibiliza aos utilizadores aplicação informática para busca de horários e percursos "myTST".

- Vimeca Transportes - Viação Mecânica de Carnaxide

O operador dispõe de um gabinete de apoio ao cliente com todas as funcionalidades – pedido e produção de cartões, designadamente urgentes, aquisição de títulos, alterações de perfis, etc., na sua sede em Queluz. A rede de vendas está disseminada por pontos de venda próprios e agentes.

Operador		Pontos de atendimento presencial	Pontos de venda presencial	Aplicações informáticas	Contactos telefónicos	Endereços eletrónicos	Sítios da internet
BT	2019	6	6	a)	6	2	2
	2020	6	6	a)	6	2	2
HLM	2019	4	4	a)	2	a)	1
	2020	4	4	a)	2	a)	1
ID	2019	4	4	a)	2	1	1
	2020	4	4	a)	2	1	1
JISA	2019	4	4	a)	3	a)	1
	2020	3	3	a)	2	a)	1
RA	2019	3	3	a)	3	2	1
	2020	3	3	a)	3	2	1
RL	2019	4	35	a)	1	1	1
	2020	4	34	a)	1	1	1
Scotturb	2019	1	22	a)	15	1	1
	2020	5	20	a)	20	16	1
TST	2019	3	51	2	1	1	1
	2020	3	51	2	1	1	1
Vimeca	2019	12	11	a)	12	12	1
	2020	12	11	a)	12	12	1

a) O operador não enviou dados.

Tabela 3.6.5.2-1 – Atendimento ao público (Fonte: Operadores)

Existem postos com atendimento presencial, do operador, em 12 dos 18 concelhos da área metropolitana de Lisboa, destacando-se Loures com 7 postos dos operadores (HLM, ID, JISA e RL), uma vez que também é o concelho com maior número de operadores no seu território. Por outro lado, 6 concelhos da margem sul (Alcochete, Barreiro, Moita, Palmela, Seixal e Sesimbra) não têm postos de atendimento presencial, pois os TST, que servem os 9 municípios, apenas têm três postos de atendimento localizados em Almada, Montijo e Setúbal. Nos concelhos sem os postos de atendimento presencial do operador, existem os convencionais agentes autorizados.

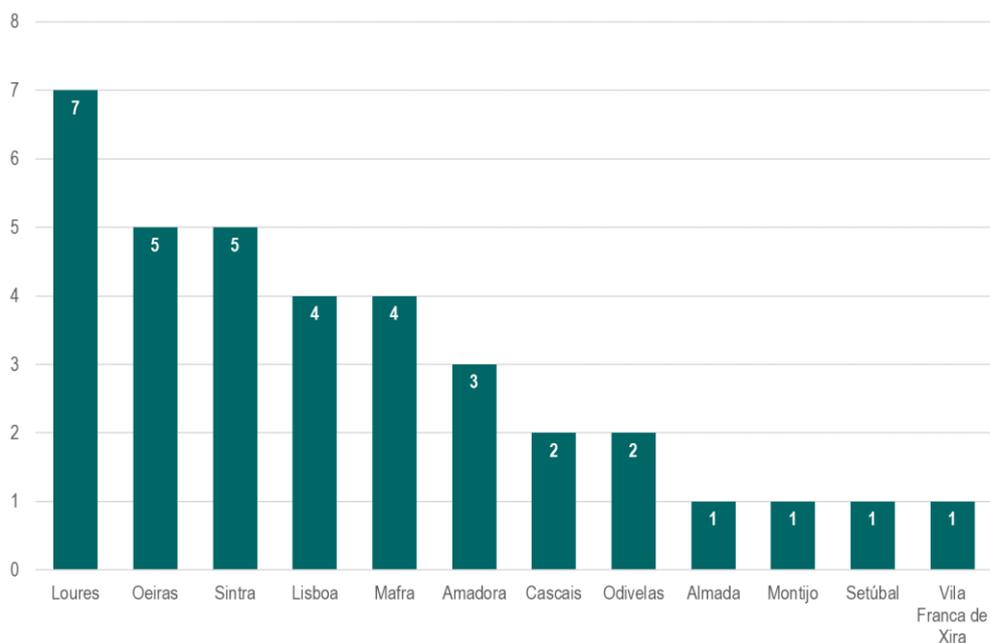


Figura 3.6.5.21 – N.º de pontos de atendimento presencial do operador, por concelho em 2020 (Fonte: Operadores)

3.6.6. Acidentes de viação

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de acidentes de viação (*safety*), em unidades, por tipo de acidente.

Os operadores BT, HLM, ID e JJSA não enviaram dados.

Motivo	N.º de acidentes de viação [Unidades]							
	2019				2020			
	RL	Scotturb	TST	Vimeca	RL	Scotturb	TST	Vimeca
Atropelamento	a)	6	9	6	a)	1	7	4
Colisão	a)	599	420	923	a)	327	639	727
Despiste	a)	2	288	0	a)	0	1	0
Outros	-	-	-	-	-	-	141	-
Subtotal	1 124	607	717	929	824	328	788	731
TOTAL	3 377				2 671			

a) O operador não enviou dados.

Tabela 3.6.6-1 – Número de acidentes de viação (Fonte: Operadores)

Da observação da figura seguinte, que sintetiza o número de acidentes, por ano e operador, assinala-se a diminuição do número de acidentes, que está também relacionada com a menor oferta prestada. A RL é a empresa que apresenta maior registo de acidentes nos anos de 2019 e 2020, apresentando uma diminuição de 27% em 2020. A Scotturb destacou-se por ser a empresa, entre as que enviaram dados, com menor número de acidentes, com uma variação de -46%. Em contraciclo com os restantes operadores, a TST reportou um aumento de 10% nos acidentes de viação.

Observando os totais anuais dos 4 operadores que enviaram dados de acidentes de viação em 2020, verifica-se uma redução de 20% do número de acidentes, face a 2019. Esta redução em 2020 é superior à redução de Veículos.Km produzidos, que foi de 16%, tanto para estes 4 operadores como para o conjunto dos 9 operadores aos quais a AML emitiu autorizações provisórias.

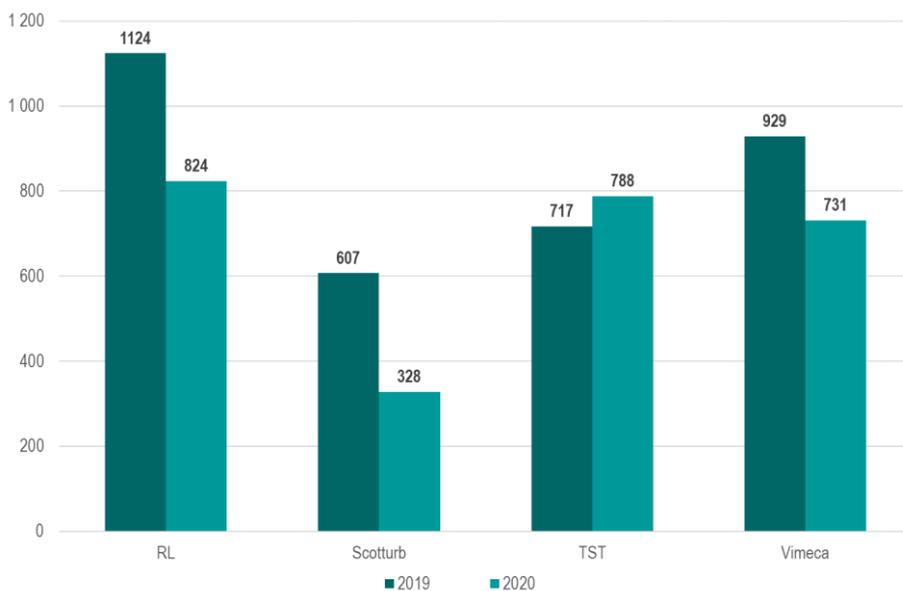


Figura 3.6.6-1 – Número de acidentes (Fonte: Operadores)

3.6.7. Incidentes de segurança

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o número de incidentes de segurança (*security*), em unidades.

Os operadores BT, HLM, ID e JJSA não enviaram dados.

Tendo em conta que os operadores comunicaram dúvidas quanto a este indicador e à sua definição, quando se solicitaram os dados aos operadores reforçou-se o esclarecimento de que os incidentes de segurança estão relacionados com o conceito de *security* (eventos não previsíveis que constituem obstruções ao normal e regular funcionamento do sistema, neste caso relacionados com a segurança do património e/ou das pessoas, cuja garantia poderá envolver forças de segurança, ex.: furto), enquanto que os acidentes de viação relacionados com o conceito de *safety* (ex.: impacto mecânico).

Constata-se a diminuição do número de incidentes atendendo à redução dos serviços. O operador com maior número de incidentes reportados em 2020 foi a RL, com 98. O operador TST comunicou que o decréscimo do número de incidentes em 2020, se deveu à redução de atividade devido à pandemia.

Operador	N.º de incidentes de segurança [Unidades]	
	2019	2020
BT	a)	a)
HLM, ID, JJSA	a)	a)
RA	0	0
RL	168	98
Scotturb	93	63
TST	45	3
Vimeca	30	30
Total	336	194

a) O operador não enviou dados.

Tabela 3.6.7-1 – Número de incidentes de segurança (Fonte: Operadores)

3.7. Sustentabilidade

3.7.1. Emissão de gases com efeito de estufa

Para cada um dos operadores, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se a emissão de gases com efeito de estufa (GEE) associado à prestação do serviço de transporte de passageiros, em tCO₂ eq, permitindo verificar se está a ser dada resposta aos compromissos assumidos por Portugal no âmbito da Cimeira COP21 de Paris, a qual tem como ambição a diminuição das emissões de CO₂ e de outros poluentes atmosféricos do setor dos transportes.

Os operadores com valores mais elevados são RL, TST e Vimeca, que são também os que apresentam maior produção. Regista-se a diminuição das emissões durante o ano de 2020 em menos 21,6%, como seria de esperar atendendo à redução da oferta.

Operador	Emissão de gases com efeito de estufa (GEE) [tCO ₂ eq]	
	2019	2020
BT	3 560,7	2 794,4
HLM, ID e JJSA	3 216,0	3 415,4
RA	a)	a)
RL	21 317,0	18 792,7
Scotturb b)	8 768,0	4 887,0
TST	24 888,0	18 716,8
Vimeca	17 404,0	15 728,0
TOTAL	79 153,7	64 334,3

a) O operador não enviou dados.

b) Face ao consumo total, o operador aplicou a taxa de 68,3% referente à operação da AML.

Tabela 3.7.1-1 – Emissão de gases com efeito de estufa (GEE) (Fonte: Operadores)

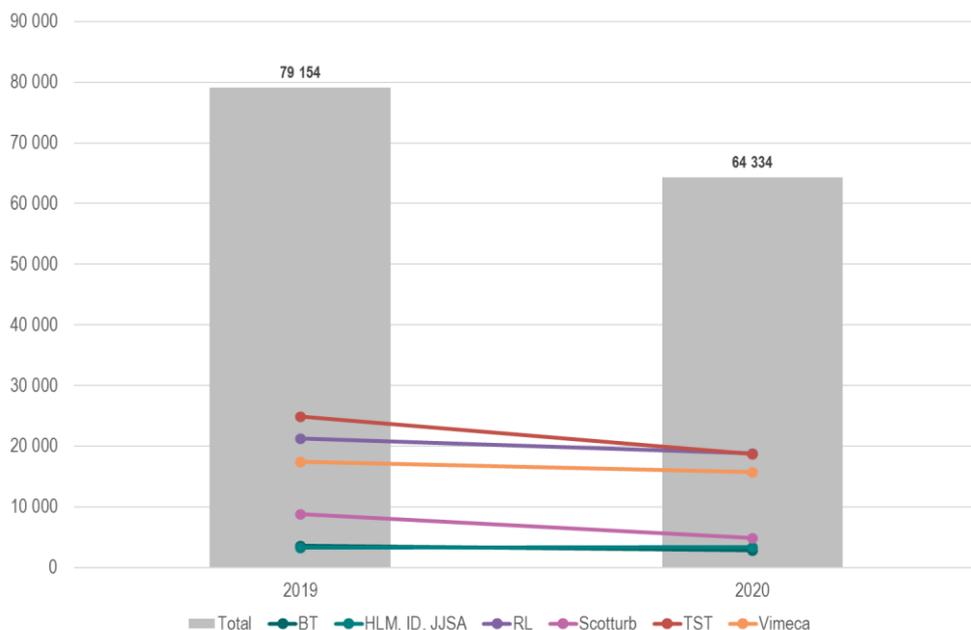


Figura 3.7.1-1 –

Emissão de gases com efeito de estufa (GEE) [tCO₂ eq] (Fonte: Operadores)

3.7.2. Consumo anual de energia

Para cada um dos operadores de serviço público, e para os anos de 2019 e 2020, apresenta-se o consumo anual de energia, por tipo de fonte (gasóleo, GPL, gás natural, eletricidade e outros), em L, KWh, m³. Neste indicador, pretende-se o consumo de energia associado ao serviço público, sendo relevante o que esteja diretamente relacionado com os veículos utilizados. Dos 9 operadores aos quais a AML emitiu autorizações, em 2019 apenas a JJSA dispôs de veículos movidos a outra fonte de combustível que não o gasóleo, o gás natural. Em 2020 à JJSA (que aumentou a sua frota) juntou-se a RL, o que justifica o aumento do consumo de energia de gás natural.

Apresentam-se na tabela seguinte os respetivos consumos anuais de gasóleo, onde é possível ver que o operador com maior consumo, é a TST, sendo também este o operador que apresenta maior número de veículos.km. A diminuição do consumo de gasóleo em 2020 em -21,08 % reflete a redução da oferta verificada.

Operador	Consumo anual energia por fonte: Gasóleo [L]	
	2019	2020
BT	1 343 644	1 054 477
HLM, ID, JJSA	1 205 587	1 261 675
RA	3 894	3 921
RL	8 327 248	7 084 367
Scotturb	4 799 221	2 774 912
TST	1 000 530	7 520 787
Vimeca	6 562 062	5 930 007
TOTAL	32 242 186	25 630 147

Tabela 3.7.2-1 – Consumo anual de energia – Gasóleo (Fonte: Operadores)

Operador	Consumo anual energia por fonte: Gás Natural [m³]	
	2019	2020
JJSA	11 060	40 244
RL	-	1 998
TOTAL	11 060	42 242

Em Tabela 3.7.2-2 – Consumo anual de energia – Gás natural (Fonte: Operador)

4. Considerações Finais

Fruto da pandemia, o ano de 2020 apresentou um carácter absolutamente excepcional para os serviços de transporte público a nível mundial, onde Portugal não foi exceção, registando-se um forte impacto na prestação e procura destes serviços patente no presente Relatório, depois de um ano de recuperação de passageiros com a introdução do novo sistema tarifário na área metropolitana de Lisboa.

A resposta e adaptação às novas exigências desta situação foi determinante para manter a prestação dos serviços de transporte público na área metropolitana, sendo fundamental o trabalho de recuperação dos utilizadores a realizar no futuro.

Durante o ano de 2020 decorreu também o concurso público internacional para aquisição de serviço público de transporte de passageiros regular por modo rodoviário na área metropolitana de Lisboa, tendo os contratos dos Lotes Noroeste (Lote 1), Nordeste (Lote 2) e Lote Sudoeste (Lote 3) sido assinados no dia 16 de dezembro de 2020 e o do Lote Sudeste (Lote 4) no dia 17 de dezembro de 2020. Neste momento, aguarda-se o visto do Tribunal de Contas.

Para além dos benefícios esperados pela disponibilização de novos serviços de transporte a toda a população da área metropolitana de Lisboa, com o alargamento da cobertura da atual rede e a melhoria da qualidade do serviço a oferecer, a centralização da recolha de dados na TML constituirá um benefício relevante para a produção deste tipo de relatórios de caracterização do desempenho sumário do serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

Para a produção do presente relatório, sublinha-se a colaboração fundamental dos operadores de transporte público, dos quais depende a maioria dos dados aqui reportados, atendendo à atual natureza das autorizações existentes. Sublinham-se, ainda, os esclarecimentos e contributos da AMT na organização da estrutura dos dados a solicitar aos operadores, facilitando a sua recolha desde a realização do último relatório anual.

Apesar da dificuldade inicial na recolha de informação junto dos operadores, a harmonização de procedimentos para a produção deste relatório tem vindo a constituir uma oportunidade de organização da informação, útil para todos os intervenientes no sistema de transportes.