



# TRANSPORTE FERROVIÁRIO EM PORTUGAL 2024

Análise Estatística

Outubro | 2025

## Índice

---

|      |                                   |    |
|------|-----------------------------------|----|
| 1.   | Introdução .....                  | 3  |
| 2.   | A Rede Ferroviária Nacional ..... | 6  |
| 2.1. | Tarifação da infraestrutura ..... | 10 |
| 3.   | Transporte de passageiros .....   | 13 |
| 3.1. | Oferta e procura .....            | 13 |
| 3.2. | Base tarifária média.....         | 18 |
| 4.   | Transporte de mercadorias .....   | 20 |
| 5.   | Qualidade do serviço .....        | 22 |
| 5.1. | Pontualidade e regularidade.....  | 23 |
| 5.2. | Reclamações dos passageiros ..... | 24 |
| 6.   | Conclusões .....                  | 26 |

## Siglas

---

**AMT** – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes  
**CKm** – Comboio-quilómetro  
**CP** – Comboios de Portugal, E.P.E.  
**IP** – Infraestruturas de Portugal, S.A.  
**LKm** – Lugar-quilómetro  
**PKm** – Passageiro-quilómetro  
**RFN** – Rede Ferroviária Nacional  
**TKm** – Tonelada-quilómetro  
**TUIS** – Tarifas de utilização das instalações de serviço  
**TUI** – Tarifas de utilização da infraestrutura

## 1. Introdução

---

Ao abrigo das atribuições, competências e poderes definidos nos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) tem como um dos seus objetivos estratégicos contribuir para a conceção e implementação de políticas públicas de mobilidade sustentável e promover uma literacia geral em matéria de mobilidade e transportes. A AMT tem vindo a prosseguir esses objetivos, por via, entre outras iniciativas, da divulgação de estudos e análises estatísticas focados em determinados setores ou modos de transporte sob o seu âmbito regulatório.

Na presente análise estatística, a AMT divulga dados relevantes sobre o transporte ferroviário pesado em Portugal, procurando contribuir para a informação de decisores públicos, de *stakeholders* do setor e dos cidadãos em geral. Os dados provêm da recolha anual de informação levada a cabo pela AMT junto das cinco empresas que operam no setor:

- A Infraestruturas de Portugal, S.A. (**IP**), enquanto gestor da infraestrutura ferroviária nacional, empresa detida a 100% pelo Estado Português. A IP resulta da fusão, em 2015, entre (i) a REFER –

Rede Ferroviária Nacional, E.P.E. e (ii) a EP – Estradas de Portugal, S.A., assumindo assim em conjunto (mas com separação contabilística) as atividades de gestão das redes rodoviária e ferroviária nacionais (RRN e RFN);

- A Comboios de Portugal, E.P.E. (**CP**), detida pelo Estado Português, e a Fertagus – Travessia do Tejo, S.A. (**Fertagus**), do Grupo Barraqueiro, enquanto operadores de transporte ferroviário de passageiros;
- A Medway – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. (**Medway**), do grupo MSC<sup>1</sup>, e a Captrain Portugal, S.A. (**Captrain**), detida pelo Estado Francês através da SNCF<sup>2</sup>, enquanto operadores de transporte ferroviário de mercadorias atualmente em atividade.

A Tabela 1 apresenta uma caracterização sumária de cada uma das empresas de transporte. Além destas, foi ainda registada uma atividade residual no transporte de mercadorias pelas empresas espanholas Renfe Mercancias SME, S.A. (pertencente ao Grupo Renfe, detido pelo Estado Espanhol) e Transfesa Logistics, S.A. (empresa do Grupo DB, detido pelo Estado Alemão).

---

<sup>1</sup> O Grupo MSC é um conjunto de empresas multinacionais com sede na Suíça dedicada ao transporte marítimo de contentores e à operação de cruzeiros de passageiros. Integra ainda atividades complementares em logística intermodal, incluindo transporte ferroviário, bem como a gestão de terminais portuários e serviços associados às cadeias de abastecimento.

<sup>2</sup> A Société Nationale des Chemins de fer Français é a empresa pública francesa responsável pela exploração do transporte ferroviário de passageiros e mercadorias. A sua atividade inclui ainda a gestão e manutenção de infraestruturas ferroviárias, bem como serviços de mobilidade associados em território nacional e internacional.

**Tabela 1 – Caracterização sumária das 4 principais empresas de transporte ferroviário em operação (2024)**

| Empresa Ferroviária                                     | Comboios de Portugal, E.P.E.                                               | Fertagus – Travessia do Tejo, S.A.                         | Medway – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. <sup>3</sup>                                             | Captrain Portugal, S.A.                                                                      |
|---------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Capital Social (10<sup>3</sup>€)</b>                 | 212.635,7                                                                  | 2.744,5                                                    | 162.865,9                                                                                                   | 8.681,6                                                                                      |
| <b>Acionistas</b>                                       | Estado Português (100%)                                                    | Grupo Barraqueiro (100%)                                   | Grupo MSC (96,3%)<br>CP, E.P.E. (3,7%)                                                                      | Grupo SNCF (100%). A SNCF é detida a 100% pelo Estado Francês                                |
| <b>Atividade</b>                                        | Transporte de passageiros e reparação e manutenção de material ferroviário | Transporte de Passageiros                                  | Transporte de Mercadorias                                                                                   | Transporte de Mercadorias                                                                    |
| <b>Serviços</b>                                         | Urbanos, Suburbanos, Longo Curso, Regionais, Internacionais, Turísticos    | Urbanos e Suburbanos entre Setúbal e Lisboa (Roma-Areeiro) | Transporte nacional e internacional                                                                         | Transporte nacional e internacional                                                          |
| <b>Gestão de Estações</b>                               | Não. As estações são geridas pela IP                                       | 6 estações da Linha do Sul, as restantes pela IP           | n.a.                                                                                                        | n.a.                                                                                         |
| <b>Início da atividade</b>                              | Séc. XIX                                                                   | 1999                                                       | 2009 (cisão do transporte de mercadorias da CP e constituição da CP Carga). Em 2016, foi adquirida pela MSC | 2008 (com a designação de Takargo). Em 2022, foi vendida pelo Grupo Mota Engil ao Grupo SNCF |
| <b>Obrigações de Serviço Público (OSP)</b>              | Sim                                                                        | Sim                                                        | n.a.                                                                                                        | n.a.                                                                                         |
| <b>Contrato de Serviço Público</b>                      | <b>Regime Jurídico Subjacente</b>                                          | DL 137-A/2009 (na redação atual)                           | n.a.                                                                                                        | n.a.                                                                                         |
|                                                         | <b>Início</b>                                                              | 01/01/2020                                                 |                                                                                                             |                                                                                              |
|                                                         | <b>Fim</b>                                                                 | 31/12/2029 <sup>5</sup>                                    |                                                                                                             |                                                                                              |
| <b>Volume de negócios<sup>6</sup> (10<sup>3</sup>€)</b> | 302,8                                                                      | 36,2                                                       | 91,3                                                                                                        | 19,9                                                                                         |
| <b>Comboios-km realizados (10<sup>3</sup>)</b>          | 27 165,6                                                                   | 1 759,8                                                    | 3 768,2                                                                                                     | 1 140,0                                                                                      |
| <b>Pass./Toneladas transportados (10<sup>6</sup>)</b>   | 188,3                                                                      | 30,5                                                       | 6,3                                                                                                         | 1,5                                                                                          |
| <b>Efetivo (Maquinistas)</b>                            | 3 871<br>(876)                                                             | 179<br>(44)                                                | 621<br>(293)                                                                                                | 110<br>(46)                                                                                  |

<sup>3</sup> A Medway – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. exerce igualmente atividade em Espanha e em França, onde abriu sucursais em 2018 e 2024, respetivamente. Assim, os valores apresentados nesta tabela refletem a atividade desenvolvida em Portugal e nos referidos países. No relatório de 2023 [link], o efetivo referia-se apenas à atividade desenvolvida em Portugal.

<sup>4</sup> Este Decreto-Lei altera as bases da concessão. O contrato de concessão inicial foi integralmente renegociado em 2005 e manteve-se em vigor (com uma renovação em 2010) até 31 de dezembro de 2019, altura em que o Governo decretou, através do Decreto-Lei n.º 174-A/2019, de 18 de dezembro, a extensão do seu prazo até 30 de setembro de 2024. Em setembro de 2024, Decreto-Lei n.º 57-C/2024, de 24 de setembro, procede à prorrogação do prazo da concessão até 31 de março de 2031.

<sup>5</sup> Com possibilidade de prorrogação por 5 anos.

<sup>6</sup> Valor total de vendas e prestações de serviços (não inclui, e.g., subsídios à exploração)

O processo de recolha, tratamento e consolidação dos dados apresentados neste documento foi conduzido pelo Observatório da AMT, que disponibiliza no website do Observatório [\[Link\]](#) um conjunto de relatórios dinâmicos interativos (*dashboards*) que complementam este documento.

Refira-se ainda que a presente análise estatística sucede às seguintes três publicações da AMT relativas ao mercado ferroviário:

- “*4ª Consulta aos representantes dos utilizadores dos serviços ferroviários e utilizadores da infraestrutura ferroviária em Portugal*” (novembro de 2023) [\[Link\]](#).
- “*Transporte ferroviário em Portugal - 2022*” (dezembro de 2023) [\[Link\]](#).
- “*Transporte ferroviário em Portugal - 2023*” (novembro de 2024) [\[Link\]](#).

Esta síntese retrata, maioritariamente, os anos de 2022 a 2024, com enfoque neste último ano, não obstante existirem alguns indicadores cuja análise recua até ao ano de 2019, abarcando

assim um exercício antes do período atípico relacionado com a COVID-19.

O próximo capítulo apresenta indicadores da Rede Ferroviária Nacional (RFN), não apenas relativos às suas características físicas, mas também relativos à sua utilização, bem como à evolução das tarifas cobradas às empresas de transporte ferroviário pela utilização da mesma.

No capítulo 3 analisa-se o transporte ferroviário de passageiros, designadamente, a evolução da oferta e da procura por tipo de serviço e operador, bem como a base tarifária média.

O capítulo 4 debruça-se sobre o transporte de mercadorias incluindo uma análise da evolução da oferta e da procura, da carga média por comboio e da distância média percorrida por tonelada.

Por fim, no último capítulo, são sintetizados alguns indicadores relativos à qualidade do serviço de transporte de passageiros: pontualidade, regularidade, evolução do número de reclamações e os motivos das mesmas.

## 2. A Rede Ferroviária Nacional

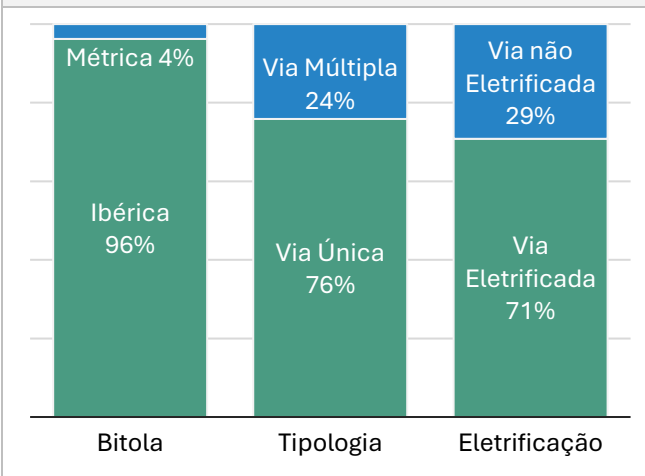
A Rede Ferroviária Nacional (RFN) registava, no final de 2024 uma extensão total<sup>7</sup> em exploração<sup>8</sup> de 2.527 km, a que correspondiam, respetivamente, uma densidade por área e por população residente de 2,8km/100km<sup>2</sup> e 2,5km/10.000Hab (Portugal Continental).

A Figura 1 permite caracterizar a RFN em relação a três parâmetros fundamentais: a bitola, o número de vias e a eletrificação. Como se observa, a rede é maioritariamente em bitola ibérica (1668mm), divergindo apenas na Linha do Vouga (90,5 km), com bitola métrica (1000mm). Quanto à tipologia, predominam as linhas de via única (76%) sobre as de via dupla (22%) ou superior (2%).

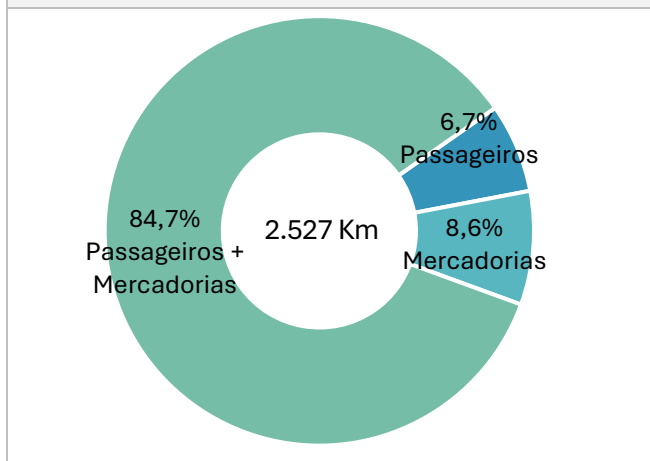
Cerca de 1.790 km da rede encontra-se eletrificada, o que corresponde a 71% da sua extensão total em exploração, um patamar que foi atingido em 2021 com a conclusão da eletrificação da Linha do Minho.

A Figura 2 caracteriza de forma agregada a utilização da rede quanto ao tipo de transporte verificando-se que na maior parte da sua extensão (84,7%), as vias são usadas simultaneamente por serviços de passageiros e de mercadorias, sendo que 6,7% da rede é utilizada apenas por serviços de passageiros (e.g., Linha de Cascais, 25,5 km, Linha do Vouga, 90,5 km, Linha de Guimarães, 30,5 km) e 8,5% apenas por serviços de mercadorias (e.g., Linha de Vendas Novas, 69,4 km, Linha de Sines, 50,7 km, Ramal de Neves Corvo, 31,2 km).

**Figura 1 – Caracterização geral da Rede Ferroviária Nacional, quanto à bitola, tipologia e eletrificação da via, em 2024.** (Fonte: INE e IP)



**Figura 2 – Caracterização geral da utilização da Rede Ferroviária Nacional, quanto aos serviços de transporte, em 2024.** (Fonte: IP)



<sup>7</sup> Os valores utilizados referem-se à extensão da RFN independentemente da tipologia da via (via única, via dupla ou superior) e não aos quilómetros lineares de via (kmlv). A RFN em exploração compreende 3.225 kmlv.

Não inclui os ramais privados de acesso a instalações de serviço de carga e descarga de mercadorias.

O valor apresentado não inclui a rede não explorada, que são cerca de 1.095km.

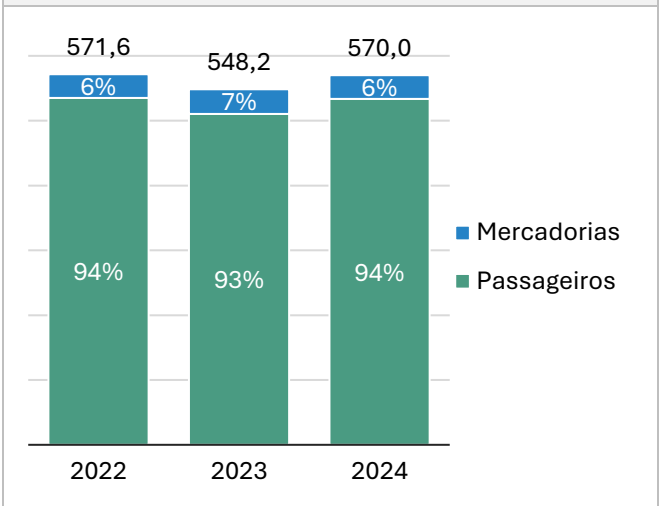
<sup>8</sup> Os valores consideram a Linha da Beira Alta apesar do troço Pampilhosa-Guarda (cerca de 156km) ter estado encerrado desde abril de 2022. Em novembro de 2024 abriu o troço entre a Guarda e Celorico da Beira. E apenas em setembro de 2025 abriu na sua totalidade.

Não obstante a extensão apresentada, devido às obras de modernização em curso na Linha da Beira Alta esta esteve fechada na maioria da sua extensão durante o ano de 2024, impossibilitando o transporte de passageiros e mercadorias o que obrigou a CP a ajustar a oferta, com alterações de horários e transbordos rodoviários, bem como os operadores de transporte de mercadorias a recorrer a alternativas. As obras, iniciadas em abril de 2022, foram inicialmente previstas para nove meses, mas sucessivos adiamentos estenderam a reabertura total para setembro de 2025.

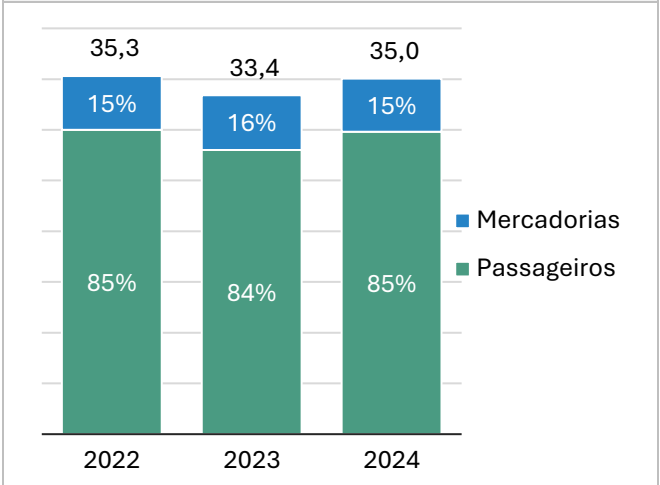
A Figura 3 e a Figura 4 caracterizam a procura da RFN por parte das empresas de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias, em termos de comboios e comboios-quilómetro (CKm). Após a redução verificada em 2023 fruto das greves que afetaram os serviços da CP e da IP nos primeiros sete meses do ano, em 2024 registou-se uma normalização da procura da RFN que permitiu que fossem atingidos valores próximos dos registados em 2022.

Relativamente à distribuição por tipo de transporte (mercadorias e passageiros), conforme esperado, observa-se que o mercado do transporte de passageiros é amplamente dominante quer em termos de comboios realizados, quer em termos de CKm, com percentagens relativamente ao total de 94% (comboios) e 85% (CKm).

**Figura 3 – Procura na RFN, em 2024, em termos de comboios (10<sup>3</sup>) realizados. (Fonte: IP)**

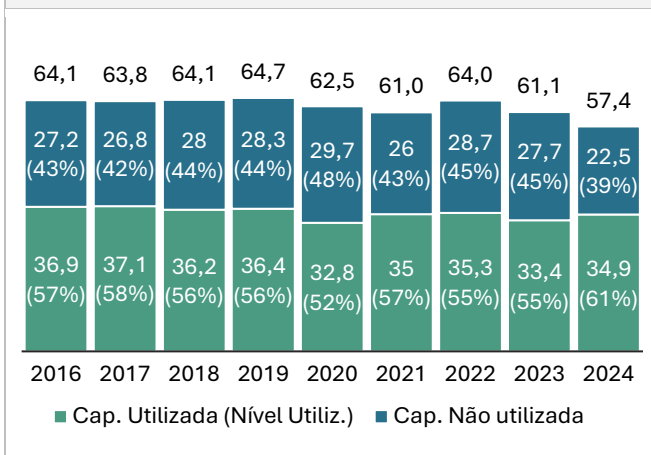


**Figura 4 – Procura na RFN, em 2024, em termos de CKm (10<sup>6</sup>) realizados. (Fonte: IP)**



Segundo a IP, em 2024 a capacidade utilizável<sup>9</sup> global anual da RFN ascendeu a 57,4 milhões de CKm, tendo o seu nível de utilização (*i.e.*, o rácio entre as capacidades utilizada e utilizável) sido de 61%. Na Figura 5 apresenta-se a evolução destes dois parâmetros ao longo do período 2016-2024, durante o qual a capacidade utilizável reduziu 10,5% e a capacidade utilizada 5,4%. A redução da capacidade utilizável resulta, maioritariamente, das obras em curso, em particular na Linha de Cascais e na Linha do Norte.

**Figura 5** – Utilização da Rede Ferroviária Nacional em termos de **capacidade utilizável e utilizada anual** (em 10<sup>6</sup> CKm), e nível de utilização global em % (período 2015-2024) (Fonte: IP)



No que respeita à intensidade de utilização diária – parâmetro obtido pela divisão dos CKm

realizados pela extensão da linha<sup>10</sup> e pelo número de dias do ano – o valor nacional tem-se mantido, ao longo dos últimos anos, entre 38 e 39, tendo descido para a casa dos 36 em 2020, devido às restrições à circulação impostas pelas medidas implementadas relacionadas com a COVID-19, e em 2023, devido às greves já mencionadas. Este indicador pode ser interpretado como o número médio de comboios que passaram, por dia, em cada km de extensão da linha.

Na Figura 6 estão representados os valores da intensidade de utilização das principais linhas e ramais da rede, em 2024, bem como o seu nível de utilização (rácio entre a capacidade utilizada e a capacidade utilizável). Destacam-se as linhas urbanas e suburbanas de Lisboa – as Linhas de Sintra, de Cintura e de Cascais – com valores 5 e 4 vezes superiores à média nacional (37,8). Segue-se a Linha do Norte, com um valor de 114 (o triplo da média nacional). O Ramal da Lousã (1,7 Km que liga Coimbra-B a Coimbra-A) aparece em quarto lugar com a particularidade de ter uma via única.

Em termos de nível de utilização destaca-se a Linha de Cascais, como resultado em grande medida das obras em curso e da redução substancial da capacidade utilizável. Em seguida, e à semelhança dos anos anteriores, destacam-se a Linha do Norte, o Ramal de Braga, o Ramal de Alfarelos e a Linha de Guimarães. Com os menores níveis de utilização destacam-se a Linha

<sup>9</sup> Os conceitos de capacidade utilizável e utilizada podem resumir-se da seguinte forma:

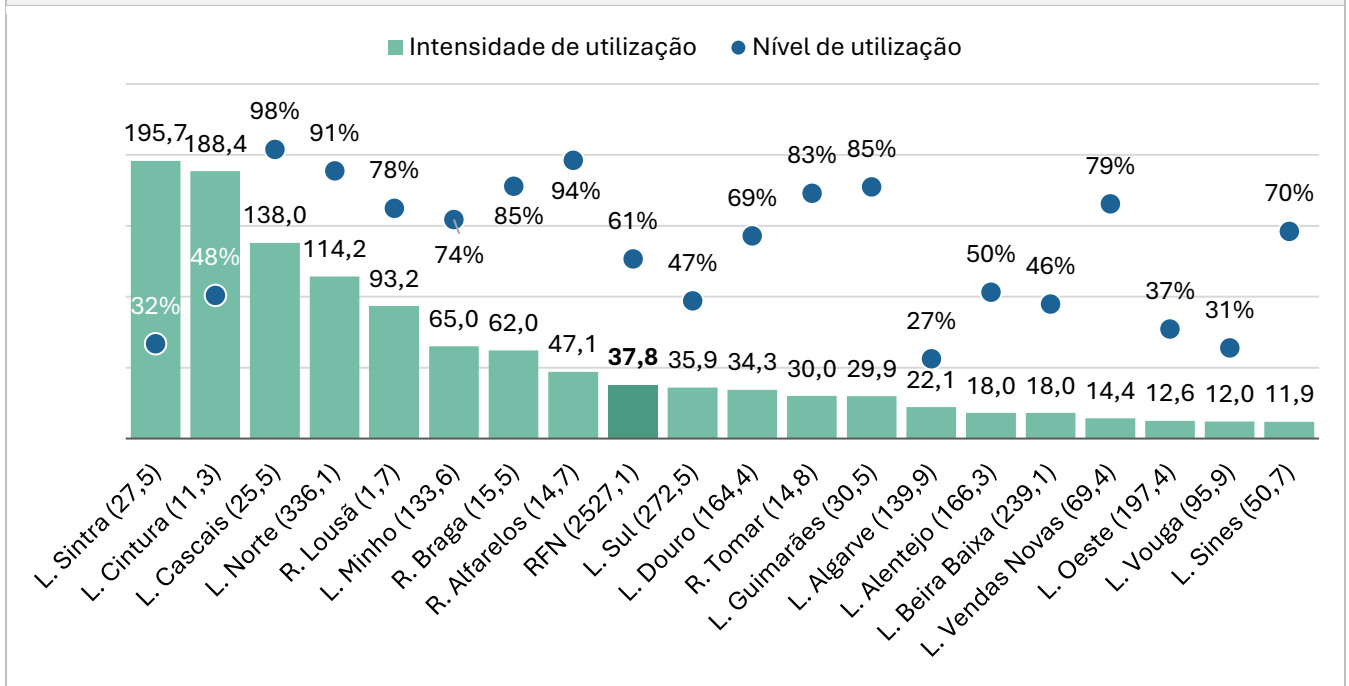
Capacidade utilizável – capacidade máxima de uma determinada infraestrutura ferroviária, por exemplo de uma linha, em termos de CKm anuais, considerando o tipo de infraestrutura em causa e o sistema de controlo e comando da circulação existente, bem como a aplicação dos fatores de correção regulamentarmente admitidos.

Capacidade utilizada – Capacidade efetivamente utilizada, durante um ano, de uma determinada infraestrutura ferroviária, medida em comboios-quilómetro.

<sup>10</sup> À semelhança do que acontece no restante documento, são utilizados os quilómetros da extensão da RFN em exploração independentemente da tipologia da via (via única, via dupla ou superior). Exemplificando, num troço da RFN com 100km de extensão e com tipologia de via dupla são considerados 100 km e não 200 km (1 km de via dupla tem 2 km de extensão de via férrea). Normalmente os quilómetros das vias são medidos em quilómetro linear de via (kmlv). Naturalmente, uma linha com maior número de vias tenderá a ter uma menor intensidade por via para o mesmo número de CKm registados que uma linha com menos vias.

do Algarve e a do Vouga, ambas de via única e utilizadas, quase exclusivamente, para o transporte de passageiros.

**Figura 6 – Intensidade e nível de utilização e das principais linhas da RFN (2024), em CKm/[km\*dia]. (Fonte: IP)**



## 2.1. Tarifação da infraestrutura

---

Enquanto gestor da infraestrutura, a IP elabora e publica, anualmente, no seu *website*, um documento designado de Diretório da Rede com informação relativa às características técnicas e operacionais da RFN, aos termos e condições de acesso à infraestrutura e de prestação de serviços, incluindo o regime de tarifação. Assim, pela utilização da rede e prestação de outros serviços ferroviários são cobradas às empresas ferroviárias tarifas de utilização da infraestrutura (TUI) relativas ao pacote mínimo de acesso<sup>11</sup> (PMA), tarifas de utilização das instalações de serviço (TUIS) (e.g., estações e terminais de mercadorias)<sup>12</sup> e outras tarifas relativas aos serviços adicionais (e.g. abastecimento de energia, manobras e estacionamento de material circulante) e auxiliares (e.g. disponibilização de

serviços de telecomunicação não incluídos no PMA, fornecimento de mão-de-obra).

A Figura 7 apresenta a evolução das tarifas médias de utilização da infraestrutura (TUI) por CKm, por tipo de serviço, entre 2018 e 2024, registando-se, neste período, um aumento superior a 25% no transporte de passageiros, com destaque para o aumento de 18% verificado em 2024. Este aumento reflete a variação de cerca de 20% dos valores unitários, por CKm, do Pacote Mínimo de Acesso<sup>13</sup> publicados no Diretório da Rede de 2024. No transporte de mercadorias o valor de 2024 é praticamente o mesmo que o de 2018, o que significa uma redução em termos reais. No mesmo período, entre 2018 e 2024, o Índice de Preços no Consumidor subiu 17,0%.

---

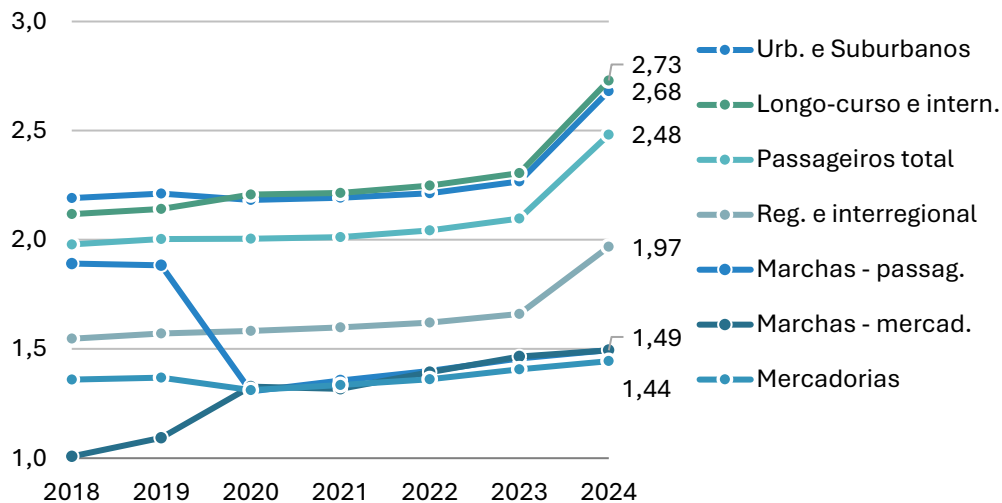
<sup>11</sup> De acordo com o Decreto-Lei n.º 217/2015, “O pacote mínimo de acesso inclui: a) O tratamento dos pedidos de capacidade de infraestrutura ferroviária; b) O direito de utilização da capacidade concedida, incluindo o socorro ferroviário; c) A utilização da infraestrutura ferroviária, nomeadamente de agulhas e entroncamentos; d) O comando da composição, incluindo a sinalização, a regulação, a expedição e a comunicação e transmissão de informações sobre o movimento da composição; e) A utilização de meios de alimentação elétrica para tração, quando disponíveis; f) Quaisquer outras informações necessárias à execução ou operação do serviço para o qual a capacidade foi concebida.” As tarifas do PMA são calculadas pela multiplicação de um fator pelos CKm realizados variando esse fator com o tipo de

serviço, as linhas utilizadas e o tipo de tração (elétrica ou não elétrica).

<sup>12</sup> A utilização das estações e apeadeiros é tarifada em função das paragens comerciais realizadas por cada comboio (circulação) e variam de acordo com a tipologia de cada estação ou apeadeiros, classificados de A (as mais caras) a D (as mais baratas).

<sup>13</sup> O parecer da AMT n.º 79/AMT/2024 [\[link\]](#) relativo à homologação das Taxas de Utilização da Infraestrutura do Pacote Mínimo de Acesso, aborda em maior detalhe o processo e os valores fixados.

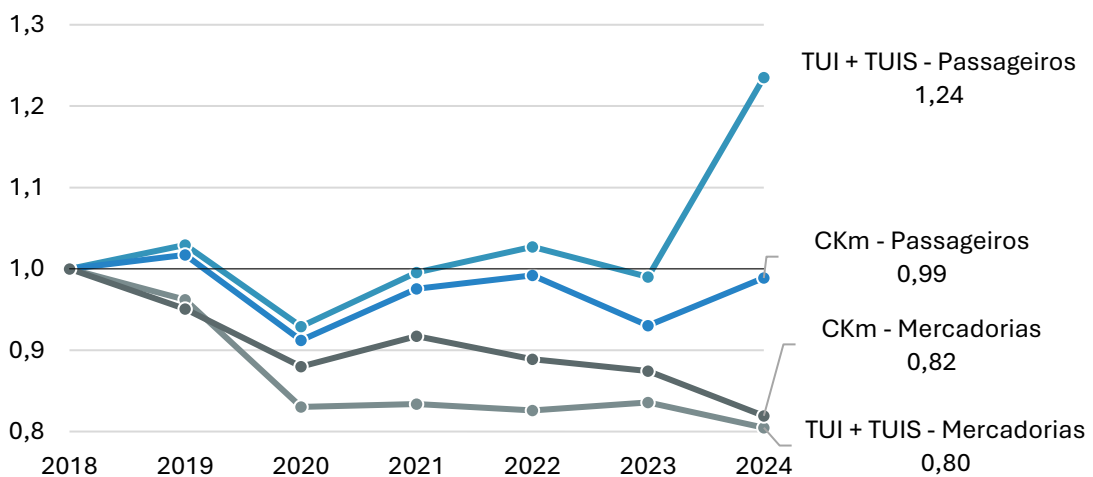
**Figura 7 – Tarifa média de utilização da infraestrutura (TUI), por tipo de serviço, em euros por CKm. (Fonte: AMT)**



A Figura 8 compara a evolução da oferta, medida em CKm, com as tarifas cobradas pela IP pela utilização da infraestrutura, incluindo o Pacote Mínimo de Acesso (TUI) e as tarifas das instalações de serviço (TUIS). Verifica-se que, o transporte de mercadorias e o de passageiros seguiram tendências opostas. No transporte de passageiros (somando os vários tipos de serviços), a oferta, em CKm, apresentou, em 2024,

um valor próximo do registado em 2018, enquanto o montante cobrado pela IP pela utilização da infraestrutura aumentou cerca de 24%, com especial destaque para 2024 (+25% relativamente a 2023). No transporte de mercadorias o valor pago pelos operadores registou uma redução superior à da oferta em CKm (-20% e -18%, respetivamente).

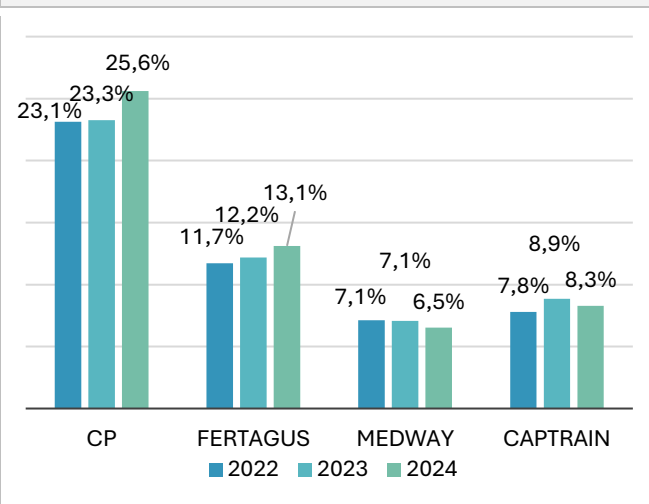
**Figura 8 – Evolução da oferta (CKm) e do montante global cobrado pela IP pelas tarifas de utilização (TUI e TUIS), como índices relativos ao ano de 2018 (Fonte: AMT)**



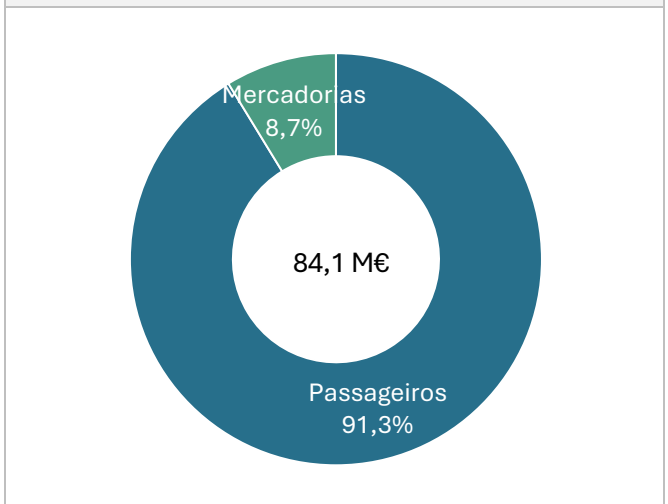
A Figura 9 apresenta o peso das tarifas (soma da TUI e TUIS) nas receitas tarifárias das empresas ferroviárias, verificando-se que o mesmo é consideravelmente maior para a CP, ou seja, foi a empresa onde uma maior fatia das receitas é utilizada no pagamento do acesso à infraestrutura. Isto deve-se, por um lado, a uma TUI mais elevada para os serviços de passageiros (ver Figura 7) e, por outro, a menores receitas

tarifárias por passageiro-km (PKm) (ver capítulo 3.2. Base tarifária média). Na Fertagus, as tarifas de infraestrutura têm representado um peso menor face às receitas tarifárias, o que poderá dever-se, por um lado, a uma base tarifária média mais elevada e, por outro, ao facto de não ter de pagar à IP as taxas de utilização de 6 das 13 estações que utiliza, por ser responsável pela sua gestão<sup>14</sup>.

**Figura 9 – Peso das tarifas da infraestrutura (TUI e TUIS) nas receitas tarifárias dos operadores de transportes**  
(Fonte: TUI: IP; receitas: operadores)



**Figura 10 – Receitas provenientes da tarifa da infraestrutura (TUI e TUIS) cobrada pela IP: proporção por tipo de transporte (2024)**  
(Fonte: IP)



<sup>14</sup> Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coina e Penalva

### 3. Transporte de passageiros

---

Os serviços públicos de transporte ferroviário de passageiros em Portugal são, atualmente, prestados pelos operadores CP e Fertagus, conforme já foi anteriormente referido. A CP explora os seguintes serviços:

- Longo-curso (serviços “Intercidades”, “Alfa Pendular” e internacionais);
- Regionais e Inter-regionais;
- Urbanos e suburbanos de Lisboa que ligam Lisboa a Azambuja, Sintra, Setúbal (Praias do Sado) e Cascais,
- Urbanos e suburbanos do Porto que ligam o Porto a Aveiro, Caíde, Braga e Guimarães.

A Fertagus explora o serviço público de transporte suburbano no Eixo Ferroviário Norte-Sul entre as

estações de Setúbal e Roma-Areeiro (Lisboa), cerca de 54 km.

Verifica-se que, em geral, em cada percurso, opera apenas uma das empresas – no entanto, entre as estações de Setúbal e Pinhal Novo (4 estações, 13 km) e entre as estações de Campolide e Roma-Areeiro (4 estações, 4 km) os passageiros podem optar por um dos dois operadores uma vez que ambos exploram serviços de transporte ferroviário urbano de passageiros nestes troços. Esta opção ficou facilitada com a implementação do passe intermodal a partir de abril de 2019, que permite, sem custos acrescidos, a utilização de qualquer dos operadores.

Em 2024, destaca-se a introdução pela CP, em outubro, do chamado Passe Ferroviário Verde, que permite por 20 euros mensais aceder a serviços Intercidades, Regionais e Inter-regionais.

#### 3.1. Oferta e procura

---

O ano de 2024 ficou marcado por um ligeiro aumento da oferta de serviços, atingindo valores semelhantes aos de 2022, principalmente por parte da CP, depois de em 2023 ter registado uma redução devido às greves verificadas nos primeiros sete meses do ano. Relativamente à procura, manteve-se, a tendência crescente, tanto no número de passageiros como nos PKm.

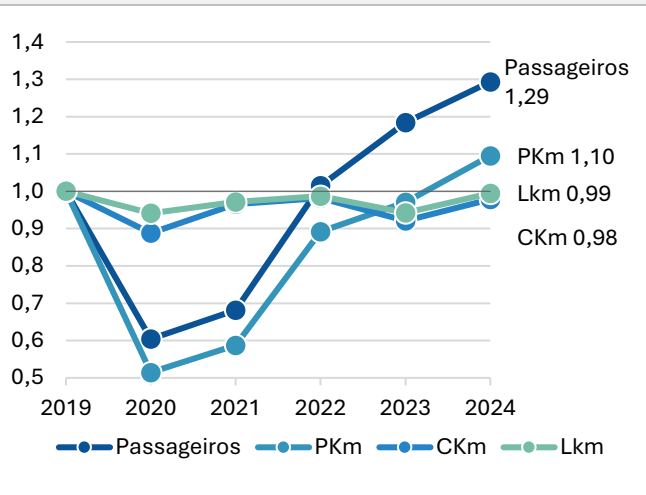
A Figura 11 apresenta um índice da evolução dos principais indicadores da oferta e da procura evidenciando-se as quebras registadas nos anos de 2020 e 2021, fundamentalmente no lado da procura<sup>15</sup>, constituindo-se 2022 como um ano de recuperação, e 2023 e 2024 como anos de

crescimento, tendo registado um número total de passageiros transportados superior ao registado em 2019 de +18% e +29%, respetivamente. A oferta tem-se mantido relativamente estável, registando, em 2024, valores semelhantes aos de 2019, quer em termos de comboios, quer em termos de CKm.

---

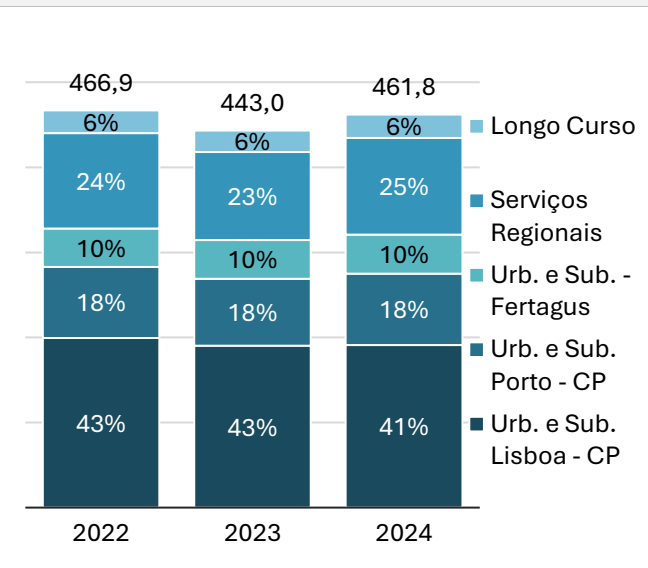
<sup>15</sup> O relatório publicado em 2023 publica uma análise mais detalhada dos impactos da COVID-19.

**Figura 11 – Evolução da oferta e procura (PKm, Passageiros, LKm e CKm) como índices relativos ao ano de 2019** (Fonte: AMT)



Conforme se pode observar na Figura 12, em 2024 realizaram-se um total de 462 mil comboios. Um valor 4% acima do ano anterior, tendo sido mais acentuado o crescimento nos serviços regionais

**Figura 12 – Evolução e caracterização da oferta por tipo de serviço, em número de comboios (10<sup>3</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)

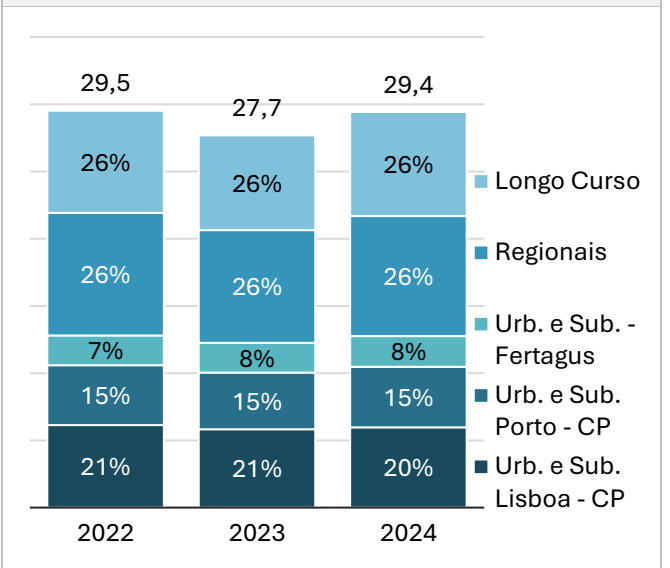


A procura manteve a sua trajetória ascendente, tendo-se registado, entre 2023 e 2024 um

(+10%), nos serviços de longo curso (+8%) e nos urbanos e suburbanos do Porto (+6%). Estes aumentos refletem, essencialmente, a recuperação da redução verificada em 2023 pelo efeito das greves. Não obstante a recuperação verificada, os serviços urbanos e suburbanos de Lisboa da CP mantiveram um número de comboios semelhante ao ano anterior, após uma redução de cerca de 4,5% de 2022 para 2023.

Em termos de CKm registou-se um aumento de 6%, repondo os níveis de 2022 (Figura 13). Destaca-se, contudo, o aumento da oferta da Fertagus (+4%), em especial no mês de dezembro fruto do reforço da oferta que entrou em vigor nesse mês com o objetivo de dar resposta ao aumento da procura que se tem verificado. No caso dos serviços regionais e dos urbanos e suburbanos de Lisboa da CP apesar da recuperação de 2024 ainda não foram atingidos os CKm de 2022.

**Figura 13 – Evolução e caracterização da oferta por tipo de serviço, em número de CKm (10<sup>6</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)



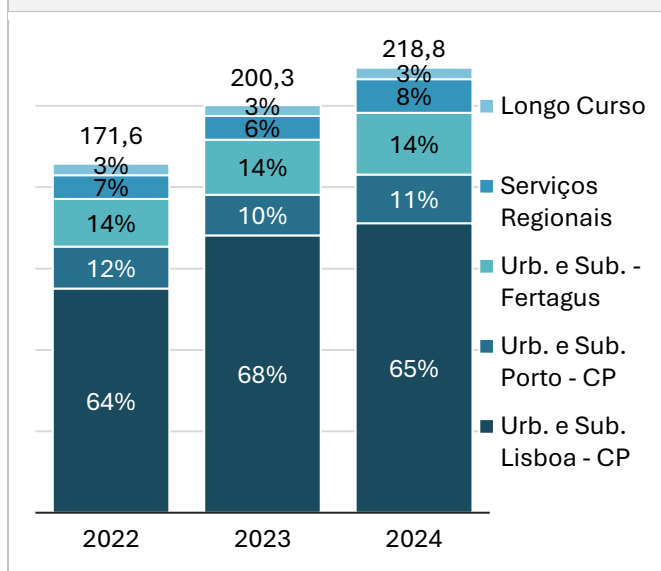
crescimento de 9% no número de passageiros e de 13% nos PKm (ver Figura 14 e Figura 15). Este

crescimento foi transversal a todos os tipos de serviços, em especial, nos serviços regionais (+41% de passageiros), nos urbanos e suburbanos do Porto (+20%) e nos serviços da Fertagus (+12%).

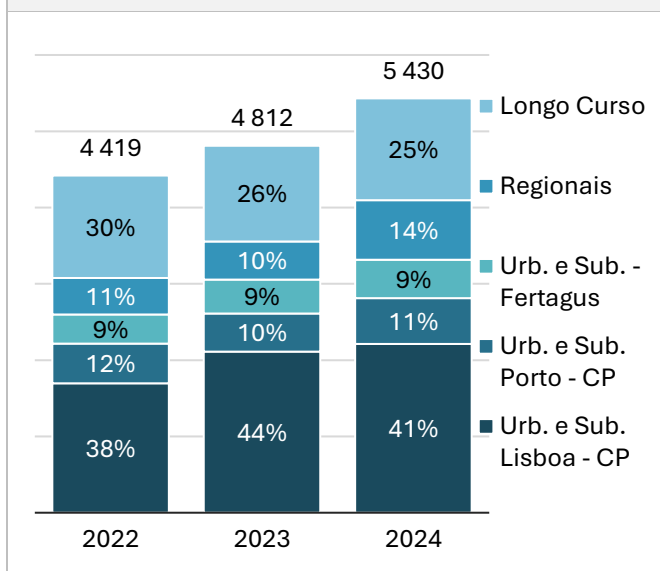
Considerando a evolução desde 2022, sobressaem os acréscimos da procura nos serviços regionais (+41% dos passageiros e 63% dos PKm), principalmente em 2024, nos serviços urbanos e suburbanos de Lisboa da CP (+29% de

passageiros e +63% de PKm), nos serviços urbanos e suburbanos da Fertagus (+30% de passageiros) e nos urbanos e suburbanos do Porto (+16% nos passageiros e PKm). Em sentido contrário, os serviços de longo curso foram os que tiveram a pior evolução, tendo mantido o número de passageiros e registado um decréscimo dos PKm (-1%).

**Figura 14 – Evolução e caracterização da procura por tipo de serviço, em termos de passageiros (10<sup>6</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)



**Figura 15 – Evolução e caracterização da procura por tipo de serviço, em termos de PKm (10<sup>6</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)



Relativamente à segmentação da procura, a Figura 14 e a Figura 15 mostram que em 2023 os serviços urbanos e suburbanos representaram 90% dos passageiros e 70% dos PKm. A diferença entre os dois valores está relacionada com a distância média percorrida pelos passageiros, que no caso dos serviços urbanos e suburbanos (17 Km) é significativamente inferior ao que se verifica nos serviços regionais (48 Km) e de Longo Curso (233 Km).

Em termos de quota de mercado, a CP detinha (em termos de passageiros e PKm) 82% dos serviços suburbanos de Lisboa, cabendo à

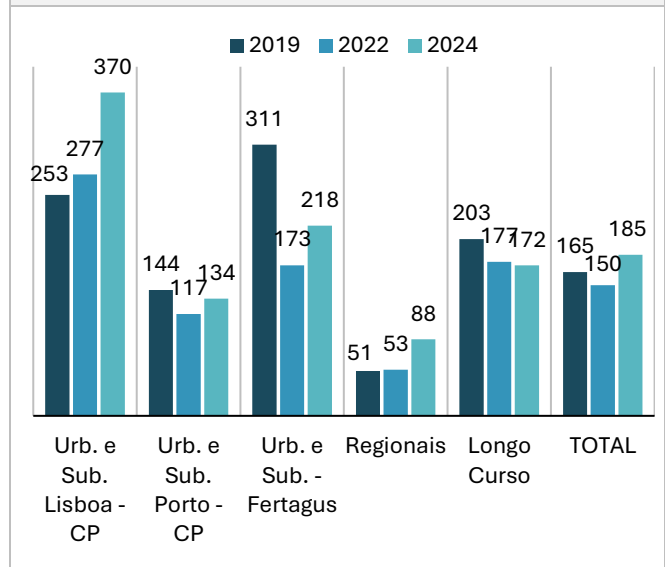
Fertagus os restantes 18%. Em termos nacionais a CP é responsável por 86% dos passageiros e 91% dos PKm.

Quanto ao rácio PKm/CKm (Figura 16), que representa o número de passageiros que em média encontraríamos num comboio num determinado momento, ou seja, a ocupação média por comboio, em 2024 destacaram-se os serviços urbanos e suburbanos de Lisboa da CP com um aumento de 46% face ao valor de 2019 (de 253 para 370). No mesmo sentido evoluíram os serviços regionais que registaram, em 2024, um acréscimo de 48% e 70% relativamente a 2023 e

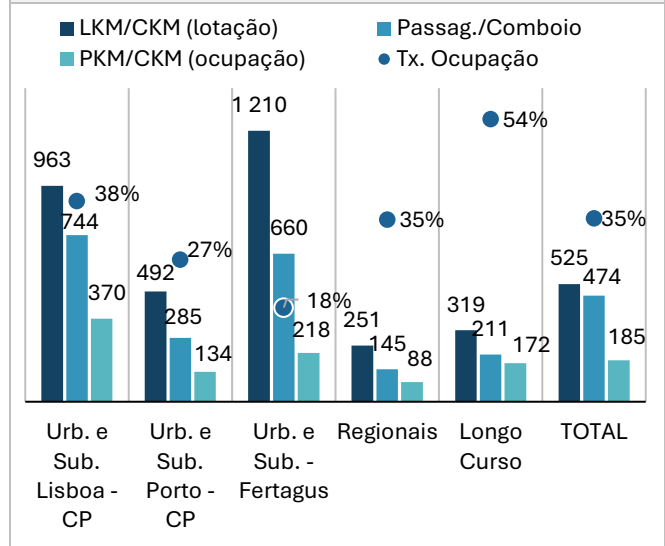
2019, respetivamente. Em sentido contrário, os restantes serviços ainda apresentaram valores inferiores aos registados em 2019. Nos serviços da Fertagus o rácio aumentou 26% entre 2022 e 2024, e, relativamente a 2019 deve ser tida alguma prudência na análise do indicador devido a uma alteração de metodologia de cálculo dos PKm da parte deste operador<sup>16</sup>.

A Figura 17 apresenta um conjunto de indicadores relacionados com a oferta e a procura de cada um dos serviços, designadamente, o rácio entre os lugares-quilómetro (LKm) e os CKm, que representa o número médio de lugares oferecido em cada comboio (lotação), e o rácio entre o número de passageiros e o número de comboios, que é independente do número de Km realizados por cada passageiro, e que traduz uma melhor aproximação ao número máximo de passageiros verificado em média em cada viagem. Em termos de oferta destacam-se os comboios da Fertagus com uma média de 1.210 lugares por comboio, seguidos dos urbanos e suburbanos de Lisboa da CP com 963 lugares por serviço.

**Figura 16 – Rácio PKm/CKm por tipo de serviço, em 2019, 2022 e 2024 (Fonte: Operadores)**



**Figura 17 – Rácios da oferta e procura, por tipo de serviço (2024): LKm por CKm, passageiros por comboio, PKm por CKm e taxa de ocupação (PKm/LKm)**



<sup>16</sup> A Fertagus passou a utilizar uma nova metodologia de cálculo do número de passageiros e, especialmente, dos passageiros-quilómetro (PKm), o que provocou uma quebra de série, pelo que os dados devem ser analisados com esta prerrogativa em mente. Esta alteração provocou, por exemplo,

que a distância média percorrida por um passageiro nos transportes da Fertagus passasse de cerca de 24 Km, em 2021, para 16 Km, em 2022 e 2023.

Em termos de taxas de ocupação média destacaram-se os comboios de longo curso com 54% (-2% que no ano anterior). Os urbanos e suburbanos de Lisboa da CP registaram uma taxa de ocupação de 38%, subindo 9 p.p. e 11 p.p. relativamente a 2022 e 2019, respetivamente. Na Fertagus registou-se, em 2024, um aumento de 3 p.p. relativamente a 2022, encontrando-se, ainda assim, abaixo dos valores de 2019, o que poderá ser provocado pela já referida alteração de metodologia de cálculo do número de passageiros e PKm e não uma efetiva redução da procura. O

destaque vai para os serviços regionais que registaram um aumento de 14 p.p. entre 2019/2022 e 2024, com particular ênfase nos últimos meses do ano.

De referir ainda que os valores apresentados são valores médios, e não refletem, por exemplo, as diferenças existentes nos dias úteis, em que se registam nas horas de ponta taxas de ocupação de cerca do dobro das verificadas nos restantes períodos do dia.

### 3.2. Base tarifária média

---

A Base Tarifária Média (BTM), calculada através da divisão da receita tarifária<sup>17</sup> (sem IVA) pelos PKm, representa a receita unitária por PKm dos operadores, tendo ascendido a 5,9 cent/PKm em 2024.

A Figura 18 pormenoriza os valores da BTM para cada tipo de serviço, em 2023 e 2024, e apesar do valor global se ter mantido, destaca-se a redução significativa verificada nos serviços regionais (-27%), que resulta de um aumento da utilização dos serviços (+58% de PKm) bastante superior ao aumento da receita tarifária (+15%). Em sentido contrário, evidenciam-se os serviços de longo curso com uma subida de 5% na BTM que resultou de um aumento das receitas tarifárias (+11%) superior aos PKm (+6%).

Conforme referido, a BTM espelha a situação na ótica das empresas, mas não reflete de forma clara o impacto sobre valores pagos pelos utilizadores do transporte ferroviário (os passageiros). Isto porque a BTM inclui as compensações tarifárias pagas pelos poderes públicos aos operadores, designadamente, as compensações relativas aos passes intermodais. A Figura 19 permite perceber a fração das receitas tarifárias que corresponde a compensações tarifárias.

Assim, além da BTM, a Figura 18 apresenta, igualmente, a receita tarifária por PKm, excluindo as compensações tarifárias, que pode ser interpretada como uma aproximação aos preços unitários do transporte (por PKm). Este rácio,

registou, entre 2023 e 2024, uma variação de +1%, não sendo, contudo, transversal a todos os serviços. Conforme já referido, nos serviços regionais desceu (-27%) e nos serviços de longo curso subiu (+5%). No caso dos transportes de longo curso os valores são iguais em ambos os indicadores pois não existe pagamento de compensações tarifárias relacionadas com estes serviços.

Nos serviços urbanos de Lisboa verificou-se um aumento de 9% no rácio, fruto de um aumento de receita da venda de títulos superior ao aumento dos PKm.

A discrepância entre os valores nos serviços urbanos e suburbanos de Lisboa e do Porto estará muito relacionada com as características da área de atividade de cada um deles. Os transportes ferroviários urbanos e suburbanos de Lisboa inserem-se totalmente dentro da área metropolitana de Lisboa, tendo, por isso, sido abrangidos pela redução expressiva verificada nos preços dos passes intermodais. No caso dos serviços urbanos e suburbanos do Porto, essa redução não teve um impacto tão significativo nos preços do transporte ferroviário, uma vez que parte considerável da rede se encontra fora da área metropolitana do Porto, abrangendo diversas comunidades intermunicipais (CIM do Cávado, CIM do Ave, CIM do Tâmega e Sousa e CIM da Região de Aveiro), e não sendo, por isso, abrangida por um passe intermodal único. Antes da entrada em vigor do Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART)<sup>18</sup>, em abril de 2019, verificava-se uma

---

<sup>17</sup> Inclui as receitas provenientes da venda de títulos de transporte (bilhetes, passes e assinaturas), bem como as receitas provenientes de compensações tarifárias, designadamente, as compensações relacionadas com os passes intermodais (PART), o Passe 4\_18, o Passe sub23 e o

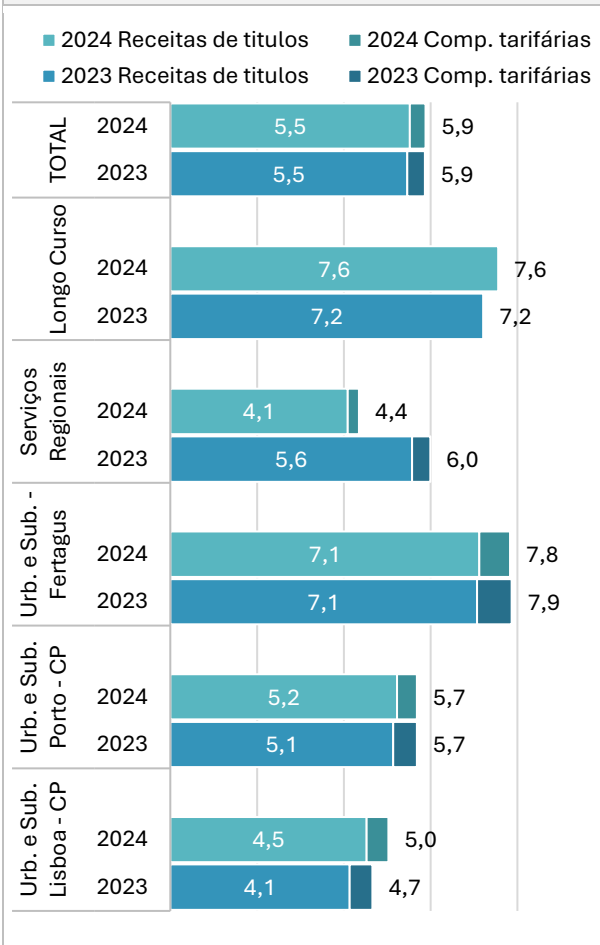
Passe social +. Não inclui as indemnizações compensatórias pagas pela prestação de obrigações de serviço público.

<sup>18</sup> Mecanismo de financiamento das autoridades de transportes para o desenvolvimento de ações que promovam a redução tarifária nos sistemas de transporte público

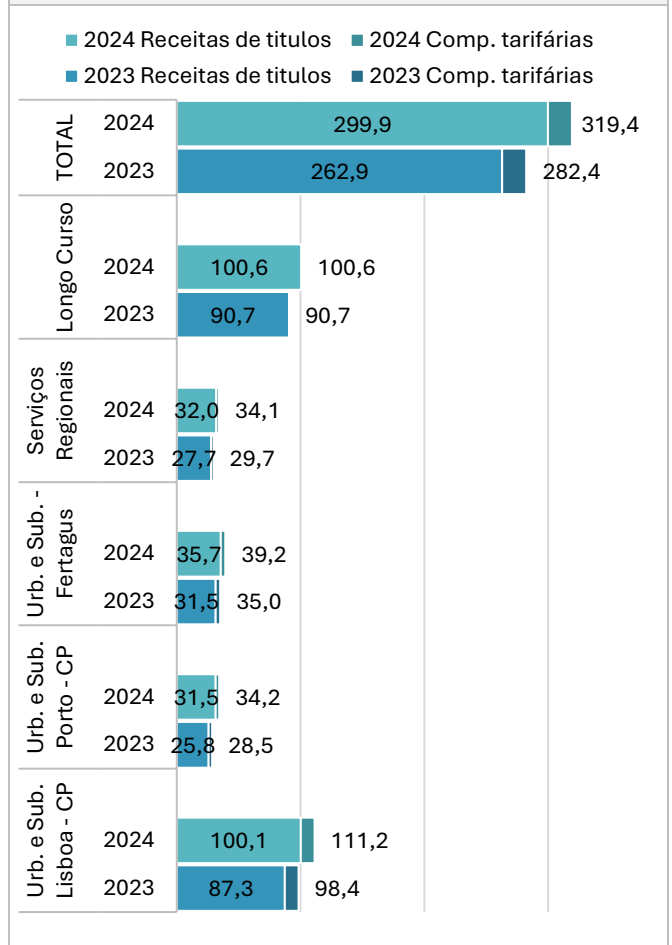
situação inversa, ou seja, os urbanos e suburbanos do Porto apresentavam valores inferiores, até porque estes serviços têm-se caracterizado por um percurso médio dos

passageiros significativamente superior ao verificado nos serviços urbanos e suburbanos de Lisboa da CP (25,2 km vs 15,6 km, em 2024).

**Figura 18 – Base tarifária média (BTM) por operador e por serviço, em cent./PKm, em 2023 e 2024. (Fonte: AMT)**



**Figura 19 – Receita tarifária, com e sem compensações tarifárias, em 2023 e 2024, em milhões de euros. (Fonte: Operadores)**



coletivo, bem como o aumento da oferta de serviços e expansão da rede. Na prática traduziu-se numa redução do preço dos títulos de transporte, numa simplificação tarifária através da redução do número de passes, assim como, numa

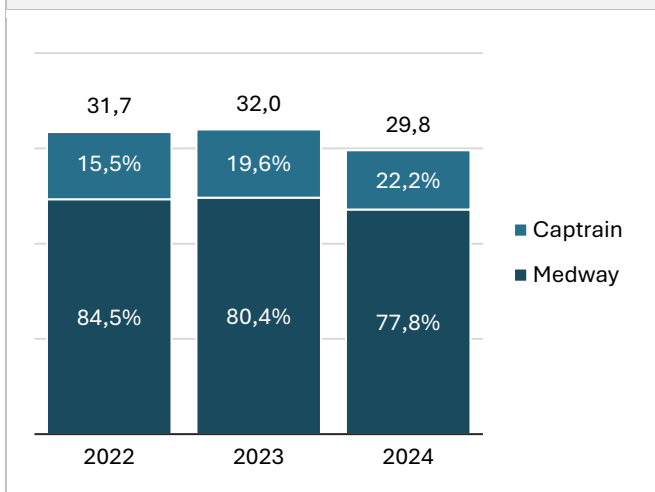
ampliação da intermodalidade (com o mesmo título estão agora acessíveis um maior número de operadores).

## 4. Transporte de mercadorias

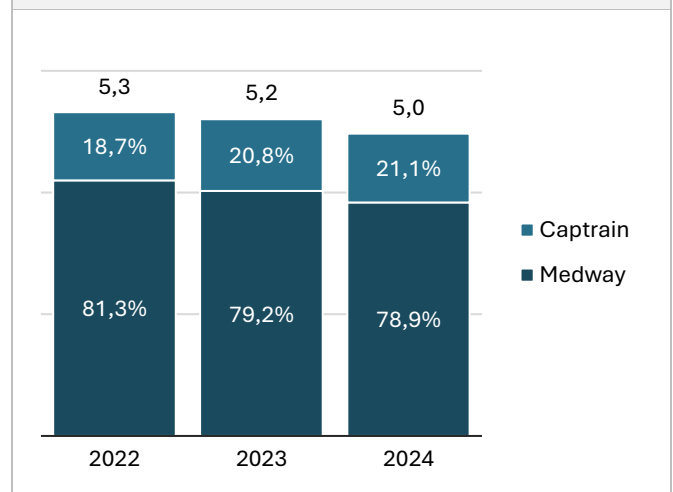
Os operadores ferroviários Medway e Captrain (ex-Takargo) detinham, em 2024, 100% do transporte ferroviário de mercadorias efetuado em território nacional, situação que se verifica desde o início da operação da Takargo, em 2008. Com apenas dois operadores ativos o mercado continua a apresentar uma estrutura fortemente concentrada. A Medway mantém uma presença muito forte, detendo cerca de 80% do mercado, em termos de toneladas-quilómetro (TKm), com destaque para o transporte nacional, que representou, em 2024, 86% da sua atividade em território nacional, sendo o restante transporte internacional<sup>19</sup>.

Como ilustram os gráficos das figuras seguintes, o volume global de atividade do transporte ferroviário de mercadorias em território nacional registou uma contração entre 2022 e 2024, sobretudo em termos de toneladas transportadas (-8%), TKm transportadas (-6%) e CKm efetuados (-7%). Já no relatório do ano anterior se havia assinalado a descida acentuada verificada desde 2019. De referir, que esta redução tem sido compensada, em parte, pelo aumento da atividade em Espanha, em especial no caso da Medway.

**Figura 20 – Evolução da oferta, em termos de comboios (10<sup>3</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)



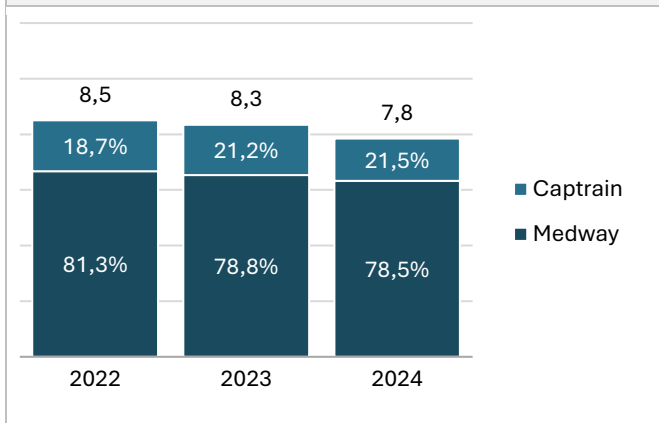
**Figura 21 – Evolução da oferta, em termos de CKm (10<sup>6</sup>) realizados.** (Fonte: Operadores)



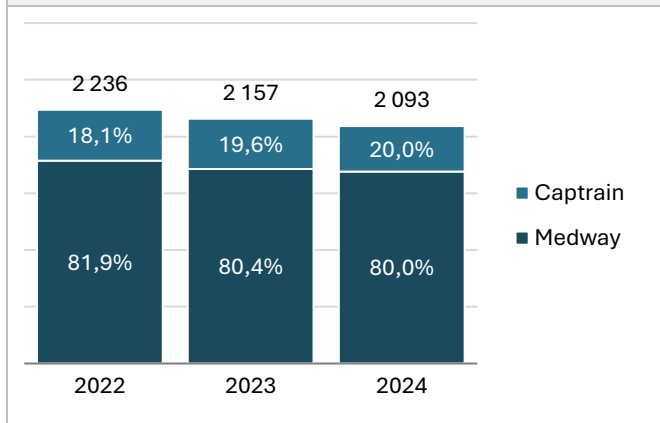
<sup>19</sup> Os valores apresentados neste capítulo incluem apenas os CKm produzidos em serviço comercial em território nacional (excluindo-se as marchas, à semelhança da metodologia do capítulo do transporte de passageiros). Quer isto dizer que nas estatísticas relativas aos serviços internacionais (serviços com origem ou destino fora do território nacional) são contabilizados apenas os CKm e as TKm realizadas dentro do território nacional de serviços que tem como origem ou destino um país estrangeiro, de acordo com as normas

estatísticas nacionais e internacionais. Esses valores não incluem o transporte com origem e destino em Espanha que representou cerca de 1/3 das TKm realizadas pela Medway em 2024. A Captrain realiza maioritariamente serviços em território nacional, existindo uma empresa do grupo a operar em Espanha.

**Figura 22 – Evolução da procura, em termos de toneladas (10<sup>6</sup>) transportadas. (Fonte: Operadores)**



**Figura 23 – Evolução da procura, em termos de TKm (10<sup>6</sup>) transportadas. (Fonte: Operadores)**

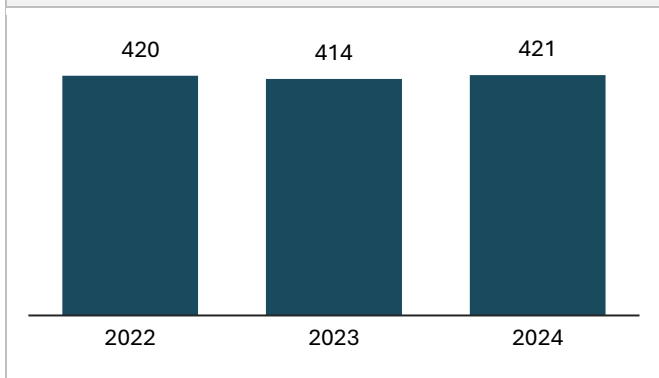


O número médio de toneladas transportadas por comboio, dado pelo rácio TKm/CKm, manteve-se relativamente estável no período em análise (Figura 24). A distância média percorrida pelas mercadorias, dada pelo rácio TKm/t (Figura 25), manteve-se igualmente estável, registando um valor de 267 km em 2024.

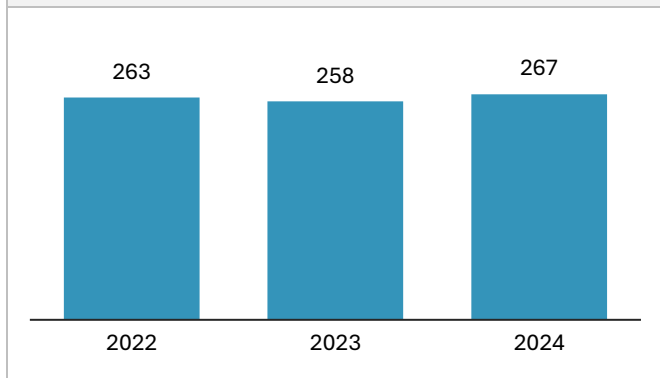
A análise estatística relativa ao transporte rodoviário de mercadorias, publicada pela AMT<sup>20</sup>,

compara-o com o transporte ferroviário, evidenciando as diferenças nas distâncias médias percorridas e nos pesos transportados. Nesse Documento fica patente a utilização do transporte rodoviário para distâncias e pesos menores, tendo o transporte rodoviário transportado, em média, em 2023, 8 toneladas por viagem, num percurso de 70 km.

**Figura 24 – Evolução do rácio TKm/CKm (n.º médio de toneladas de carga transportadas por comboio), em toneladas (Fonte: Operadores)**



**Figura 25 – Evolução do rácio TKm/t (distância média percorrida por tonelada de carga), em km (Fonte: Operadores)**



<sup>20</sup> “Transporte rodoviário de mercadorias (2023) – Análise estatística”, disponível em [https://www.amt-autoridade.pt/media/5224/analise\\_estatistica\\_rodovia\\_mercadorias\\_2023.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/5224/analise_estatistica_rodovia_mercadorias_2023.pdf)

## 5. Qualidade do serviço

---

A otimização da qualidade do serviço prestado pelas empresas ou operadores do setor constitui para a AMT um dos princípios orientadores da sua atividade e das suas políticas regulatórias em prol do interesse público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável. Este desígnio está bem patente nos estatutos da AMT, desde logo, na al. m) do n.º 1 do artigo 5.º que estabelece a atribuição de *“promover a defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes em relação aos preços, aos serviços e respetiva qualidade”*.

Neste âmbito, são apresentados neste capítulo indicadores relativos ao desempenho dos

operadores em termos de pontualidade e regularidade, e são analisadas as reclamações e os seus motivos<sup>21</sup>. A AMT publica semestralmente no seu website e no website do Observatório os relatórios das reclamações, atualizando, simultaneamente, no website do Observatório relatórios dinâmicos (*dashboards*) com dados das reclamações por entidade, desde 2019.

Adicionalmente, a AMT tem publicado<sup>22</sup> os resultados das consultas realizadas por esta autoridade junto dos utilizadores dos serviços ferroviários nacionais, tendo a última sido publicada no final do ano de 2023. Este ano serão publicados os resultados de uma nova consulta.

---

<sup>21</sup> As reclamações respeitam às submetidas através do Livro de Reclamações (nos formatos físico e eletrónico) e às diretamente apresentadas à AMT, não se considerando as reclamações dirigidas diretamente pelos consumidores e

utentes às entidades reguladas através dos meios de reclamação próprios de que dispõem.

<sup>22</sup> Disponível em [https://www.amt-autoridade.pt/media/4096/relatorio-consulta-ferrovia\\_2023.pdf](https://www.amt-autoridade.pt/media/4096/relatorio-consulta-ferrovia_2023.pdf)

## 5.1. Pontualidade e regularidade

Em matérias de pontualidade e regularidade dos serviços de transporte de passageiros, em 2024 verificou-se um aumento acentuado da percentagem de comboios com atraso, tendo ambos os operadores registado os valores mais baixos da pontualidade desde, pelo menos, 2015. Os serviços de longo-curso registaram índices de pontualidade de 40%, querendo isto dizer que 60% dos comboios chegaram com atraso. Seguiram-se os serviços urbanos e suburbanos de Lisboa, que registaram a maior queda do índice de pontualidade neste período.

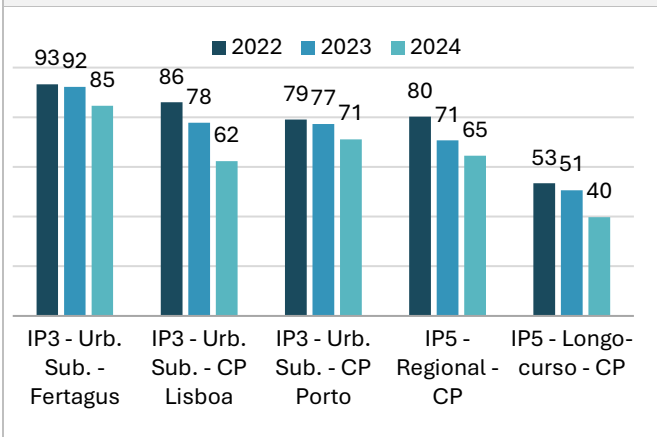
Relativamente aos comboios suprimidos verificou-se uma redução substancial relativamente ao ano anterior, voltando aos níveis de 2022. Lembra-se que o ano de 2023 ficou marcado pelas greves realizadas por trabalhadores tanto da CP, como da IP, tendo sido a causa de 90% dos 34,7 mil comboios suprimidos nesse ano.

A Fertagus, como habitualmente, apresentou os melhores índices de pontualidade e regularidade, seguindo-se os serviços urbanos e suburbanos da CP do Porto.

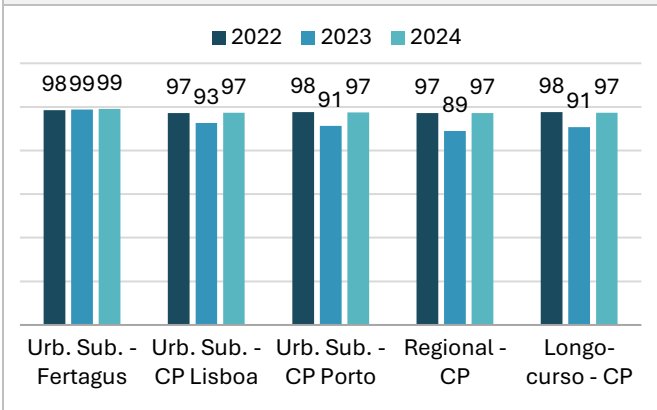
A CP destacou como principais fatores com implicações negativas na regularidade e pontualidade as intervenções de modernização e conservação que têm sido feitas na infraestrutura e que implicam a imposição de limites de velocidade, bem como as avarias na sinalização e, ainda, os atrasos decorrentes da entrada e saída de passageiros.

A Fertagus destacou como principais causas para a supressão ou atraso dos comboios, as greves dos trabalhadores da IP, trabalhos na via realizados pela IP e ainda algumas situações de doença súbita de clientes.

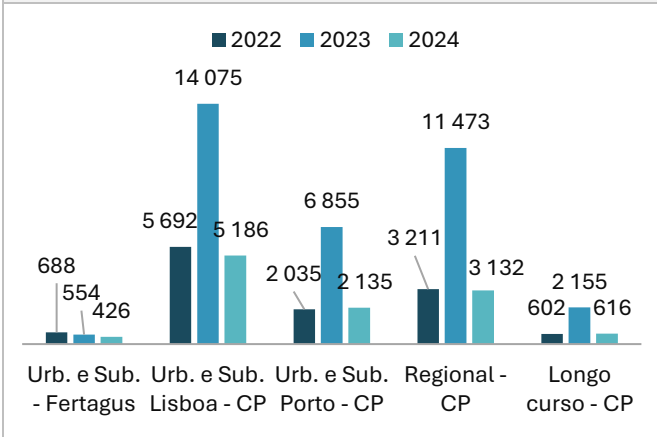
**Figura 26 – Índices de pontualidade de 3 e 5 min, em %, por tipo de serviço** (Fonte: operadores)



**Figura 27 – Índice de Regularidade (IR), em %, por tipo de serviço** (Fonte: operadores)



**Figura 28 – Comboios suprimidos por tipo de serviço** (Fonte: Operadores)

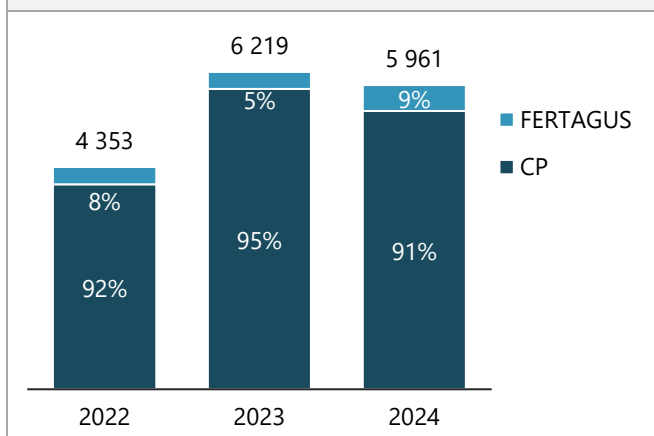


## 5.2. Reclamações dos passageiros

Em 2024, os operadores de transporte ferroviário de passageiros registaram um total de 5.961 reclamações, o que se traduziu numa redução do número de reclamações de 4%, relativamente a 2023, mas, ainda assim, 37% acima do valor de 2022 (Figura 29). Esta evolução compara com o aumento do número de passageiros de 27% e 9% relativamente a 2022 e 2023, respetivamente (capítulo 3.1).

A variação do número de reclamações não foi uniforme nos dois operadores, tendo-se registado na CP um aumento de 36% entre 2022 e 2024 (+47% de 2022 para 2023 e -7% de 2023 para 2024). Na Fertagus, aumentaram 50% (-1% de 2022 para 2023 e +52% de 2023 para 2024).

**Figura 29 – Número de reclamações por empresa de transporte ferroviário de passageiros.** (Fonte: AMT)



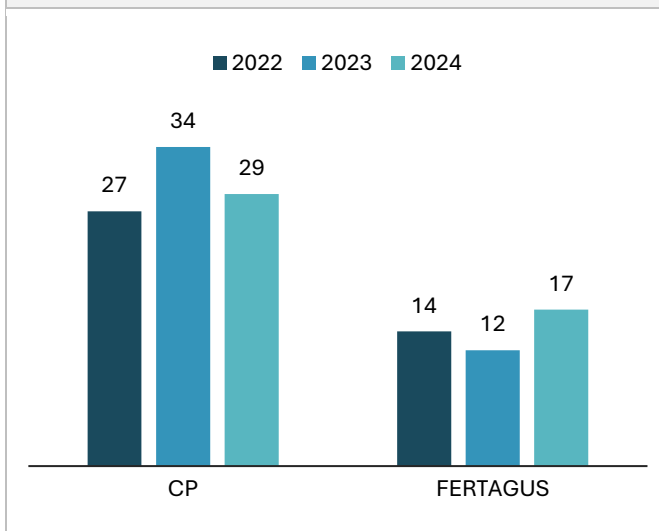
Em termos relativos, medido pelo número de reclamações por milhão de passageiros, a CP

apresenta um valor bastante superior ao da Fertagus, como se observa na Figura 30. No período em análise, a CP registou um pico de reclamações por passageiro em 2023 relacionado, em grande medida, com as perturbações identificadas no subcapítulo anterior, principalmente, as greves ocorridas. De facto, em 2024, as reclamações onde os passageiros expressam apenas o seu descontentamento em relação às greves, sem qualquer outro motivo associado, diminuíram 84% (Figura 31).

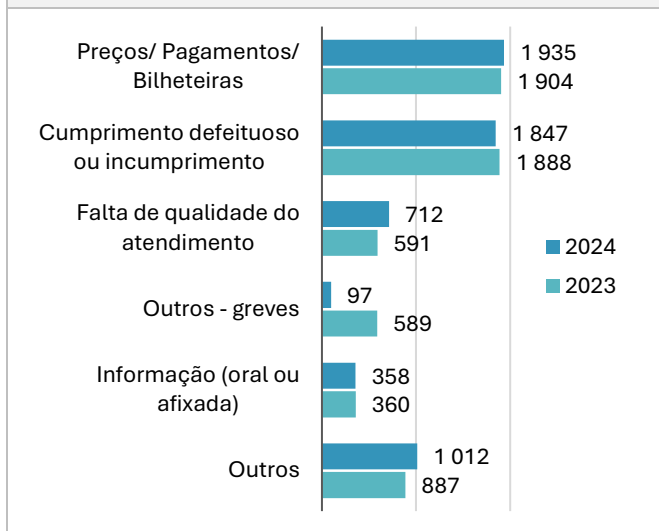
Dentro dos motivos principais as questões relacionadas com preços, pagamentos e bilheteiras foram as mais reclamadas representando 32% do total (Figura 31), um valor semelhante ao do ano anterior. Estas reclamações englobam situações de insatisfação relativas a títulos de transporte (18%, +101% que em 2023), designadamente, multas e coimas, pedidos de reembolso (7% das reclamações totais do setor), e problemas nas bilheteiras e nas máquinas automáticas de venda de títulos (7%).

O segundo motivo principal mais reclamado está relacionado com o cumprimento defeituoso ou o incumprimento do serviço, tendo registado 31% do total das reclamações do setor. Destas destacaram-se o incumprimento de horários (20%) que subiu, em 2024, 31% relativamente a 2023, em linha com a deterioração dos índices de pontualidade referidas anteriormente (capítulo 5.1 Pontualidade e regularidade).

**Figura 30 – Número de reclamações por milhão de passageiros transportados** (Fonte: AMT)



**Figura 31 – Distribuição das reclamações pelos motivos principais** (Fonte: AMT)



**Tabela 2 – Motivos secundários mais referidos nas reclamações, perfazendo 80% do total de reclamações, em 2024. Foram agrupados pelos motivos principais definidos pela Direção-Geral do Consumidor** (Fonte: AMT)

| Motivo principal<br>(definidos pela DG Consumidor)                          | Motivo secundário<br>(definidos pela AMT)                                      | Porcentagem |
|-----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| Cumprimento defeituoso ou incumprimento                                     | Incumprimento de horários do transporte                                        | 20%         |
|                                                                             | Cancelamento do serviço                                                        | 5%          |
|                                                                             | Excesso de lotação                                                             | 3%          |
| Preços /Pagamentos /Bilheteiras                                             | Títulos de transporte                                                          | 18%         |
|                                                                             | Pedido de reembolso                                                            | 7%          |
|                                                                             | Problemas com bilheteiras e máquinas de venda de títulos                       | 7%          |
| Falta de qualidade do atendimento<br>ineficiente, demorado ou sem qualidade | Crítica à conduta de funcionário                                               | 8%          |
|                                                                             | Atendimento deficiente, demorado ou sem qualidade                              | 3%          |
| Informação                                                                  | Falta/erro na informação afixada                                               | 4%          |
| Exercício da Atividade                                                      | Problemas técnicos com material circulante                                     | 3%          |
| Proteção de dados pessoais                                                  | Problemas com documentação                                                     | 3%          |
| Infraestruturas                                                             | Infraestruturas auxiliares (ex: rampas, escadas, elevadores, portas de acesso) | 3%          |

## 6. Conclusões

---

A presente análise sobre o “Transporte Ferroviário em Portugal - 2024” tem por objetivo principal facilitar a consolidação de conhecimento sobre o mercado, contribuindo para uma visão integrada e holística do mesmo. Para a sua elaboração foram utilizados dados do Observatório da AMT, recolhidos junto do gestor da infraestrutura (IP) e das empresas de transporte ferroviário de passageiros (CP e Fertagus) e de mercadorias (Medway e Captrain). No website do Observatório<sup>23</sup> são divulgados um conjunto alargado de relatórios dinâmicos (*dashboards*) com informação complementar do setor.

De entre os conteúdos do documento, destacam-se os seguintes:

1. A Rede Ferroviária Nacional tem-se mantido relativamente estável nos últimos anos tendo registado, em 2024, 2.527 km de extensão em exploração, dos quais 71% encontram-se eletrificado e 76% são em via única;
2. Nas tarifas de utilização de infraestrutura destaca-se o aumento das relativas ao transporte de passageiros, em particular, nas tarifas associadas ao Pacote Mínimo de Acesso, em 2024. As tarifas referentes ao transporte de mercadorias têm-se mantido relativamente estáveis, em termos médios;
3. No transporte de passageiros, manteve-se a tendência de crescimento do número de passageiros e passageiros-km, atingindo, em 2024, valores 29% e 11% acima dos valores de 2019, respetivamente, destacando-se o crescimento nos serviços urbanos e suburbanos da região de Lisboa. No mesmo período, a oferta decresceu ligeiramente, o que tem provocado taxas de ocupação crescentes.
4. No final de 2024, fruto da introdução pela CP, em outubro, do chamado Passe Ferroviário Verde, que permite por 20 euros mensais aceder a serviços Intercidades, Regionais e Inter regionais, o número de passageiros e passageiros-km aumentou consideravelmente nestes serviços.
5. Em termos da qualidade do serviço de transporte de passageiros destacou-se, por um lado, a diminuição do número de comboios suprimidos, em 2024, depois de um ano de 2023 que ficou marcado pelas greves realizadas por trabalhadores tanto da CP, como da IP e que foram a causa de 90% dos 34,7 mil comboios suprimidos nesse ano. Por outro lado, destacou-se a degradação dos indicadores de pontualidade, verificando-se um aumento acentuado da percentagem de comboios com atraso, tendo ambos os operadores registado os valores mais baixos da pontualidade desde, pelo menos, 2015. Os serviços de longo-curso, por exemplo, registaram índices de pontualidade (IP5) de 40%. Tanto a CP como a Fertagus referem, como uma das causas, os trabalhos de modernização e conservação da via realizados pela IP e que implicam a imposição de limites de velocidade.
6. No transporte de mercadorias continuam em operação a Medway e a Captrain com cerca de 80% e 20% do mercado, respetivamente, registando, o mercado, uma tendência de redução quer em termos de toneladas transportadas, quer em termos de toneladas-quilómetro.

---

<sup>23</sup> <https://observatorio.amt-autoridade.pt/>

