

AMOLIS - ASSOCIAÇÃO METROPOLITANA DE OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO DE LISBOA

De forma a potenciar uma visão integrada no âmbito da Mobilidade Urbana e de criar sinergias entre os vários Operadores de transporte, apresenta-se o seguinte Plano de Atividades da AMOLIS para o período de 2023 a 2025.

PLANO DE ATIVIDADES

(aprovado na Reunião do Conselho Diretivo de 16.01.2023)

1. Plano Estratégico 2023-2025:

Elaborar um Plano Estratégico a 3 anos (2023-2025) que tenha como objetivos principais:

- Definir uma visão que permita alinhar as escolhas estratégicas a fazer pelos Operadores de transporte na promoção do transporte público na AML;
- Posicionar a AMOLIS enquanto potenciador da Mobilidade no âmbito do Desenvolvimento Sustentável;
- Definir políticas de Promoção da Mobilidade.
- Estabelecer mecanismos de promoção da intermodalidade, com especial relevo para a visão integrada e sistémica das ofertas dos operadores.
- Estabelecer os mecanismos e as ferramentas de partilha, em tempo real, com os clientes, da informação sobre a circulação dos vários operadores e das respetivas ligações.

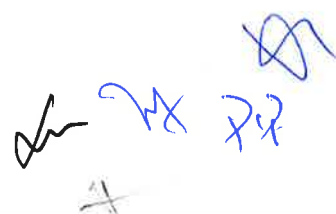
2. Definir a Orientação e o Posicionamento dos Operadores de Transporte:

Definir uma visão partilhada que estruture a Orientação e Posicionamento dos Operadores de Transporte no que diz respeito a áreas estratégicas, tais como:

- Bilhética (desmaterialização, procedimentos, canais de venda, custos, etc.);
 - No contexto atual, a desmaterialização da bilhética afigura-se como prioritária no âmbito das melhoras práticas implementadas no setor dos transportes a nível internacional. A facilidade do uso e a acessibilidade aos transportes conferidas pelas soluções de desmaterialização assumem elevada relevância para o cliente, que de modo crescente exige a sua disponibilização como meio facilitador da sua rotina.
 - Neste âmbito, deverá a AMOLIS assumir como uma das suas prioridades a implementação de projetos de mobile *ticketing* e EMV em todos os operadores da AML, permitindo assim generalizar o uso destas novas formas de acesso ao TP, definindo como ambição máxima abranger os títulos mensais multioperador do atual

tarifário e não ficar limitado a títulos ocasionais, apenas válidos em alguns operadores.

- A desmaterialização da bilhética confere também vantagens para os operadores, que compensam o desvio de clientes dos canais de venda e suportes tradicionais e seu consequente impacto financeiro, nomeadamente:
 - Redução do investimento em diversos consumíveis associados à venda de títulos tradicional;
 - Potencial redução do investimento em máquinas de venda automática e necessária manutenção;
 - Potencial de redução de meios (materiais e humanos) nos postos de venda assistidos e, deste modo, permitir a aposta e a melhoria do acompanhamento dos clientes nos locais de embarque/desembarque;
 - Potencial redução do investimento em contratos de transporte de dinheiro;
 - Novos canais de comunicação com grande proximidade dos clientes (*apps mobile*);
 - Facilidade de recolha de dados sobre os clientes, simplificando projetos de CRM;
 - Angariação de novos clientes que valorizam a inovação e o *ease of use*;
 - Conferir uma imagem moderna e dinâmica aos operadores que implementam estas soluções.
- Para possibilitar a concretização desta visão, será necessário:
 - Iniciar um processo de análise junto de todos os membros da AMOLIS para avaliar o ponto de situação dos seus projetos de desmaterialização;
 - Garantir a partilha de informação com incidência nos membros com projetos em curso ou implementados, que possam contribuir para a melhor integração;
 - Definir *standards* comuns, que garantam uma experiência harmoniosa para os clientes, independente de qual o operador onde realizam as suas viagens;
 - Definir procedimentos comerciais comuns, possibilitando a criação de tarifários dinâmicos, baseados na utilização que garantam as melhores tarifas para os clientes (limites diários, semanais, mensais);
 - Definir procedimentos igualmente comuns no referente a pós venda e resolução de problemas relativos a todos os meios de bilhética.
 - Fomentar contactos com as entidades intervenientes na desmaterialização, sobretudo a TML, com incidência no processo de simplificação e desmaterialização progressiva de documentos e títulos de transporte.
- o Informação, numa lógica de *Mobility As a Service*
 - Tendo em conta o posicionamento definido para a bilhética, a estratégia global dos membros da AMOLIS deve focar-se na promoção da lógica de *Mobility as a Service* (MaaS), permitindo aos clientes dos transportes dos operadores da AML ter uma experiência de deslocações diárias com o máximo de serviços integrados e disponíveis numa mesma plataforma.
 - Os principais benefícios de um modelo MaaS são sempre para os clientes, no sentido em que lhes confere uma plataforma integrada onde poderão satisfazer todas as suas



necessidades de mobilidade, mas esse facilitismo do usufruto do transporte público ou privado, traz também benefícios claros para os operadores de transporte, que procuram sempre formas de atrair novos clientes simplificando a sua experiência. Acresce que a aposta numa única solução, robusta, integrada e que dê resposta aos objetivos estratégicos estabelecidos, permitirá aumentar a eficácia dos investimentos, evitando a dispersão de recursos (financeiros, materiais e humanos) por várias soluções, com todos os ganhos de escala que resultam desta situação.

- No contexto atual, olhando para os segmentos mais jovens, crescentemente influenciados pela tecnologia, ter o controlo da mobilidade integrado numa ferramenta indispensável do seu quotidiano, o *smartphone*, aumenta exponencialmente as hipóteses de termos novas adesões ao transporte público.
- Para este efeito será necessário garantir em primeiro lugar o cumprimento do elencado no referente a desmaterialização da bilhética. Quando todos os membros da AMOLIS tiverem implementado tecnologias que permitam validação nos protocolos NFC, BLE e EMV, será possível investir numa plataforma comum de oferta de serviços de mobilidade. Esta plataforma deverá então integrar não só os operadores de TP, mas também possibilitar parcerias com outros meios de mobilidade como táxis, TVDE's, car sharing, modos suaves, entre outros.
- O desafio principal que a AMOLIS deverá assumir, para criar uma plataforma de MaaS, é reunir o consenso da diversidade de stakeholders envolvidos, num ecossistema já por si bastante complexo.

3. Estabelecer o consenso entre os vários operadores quanto às iniciativas estratégicas que visa colocar a UE no rumo a uma transição energética, com o objetivo último de alcançar a neutralidade carbónica até 2050:

- A economia circular é fundamental para a descarbonização do setor dos transportes e mobilidade, já que o sucesso dos modelos de mobilidade partilhada é essencial na para alavancagem das alterações tecnológicas projetadas para a mobilidade (ex. autonomização), e pode induzir uma redução das emissões até 25%, em 2050. O impacto mais relevante da circularidade refere-se ao aumento significativo da utilização de transportes coletivos que induz uma redução no consumo de energia total dos transportes entre 3% e 2% em 2030 e 2050, respetivamente.
- Assim, como principais drivers de descarbonização do setor dos transportes, deve ser considerado:
 - Mais eficiência e reforço dos sistemas de transporte público;
 - Mobilidade ativa e suave;
 - Maior eficiência, associada à mobilidade partilhada e aos veículos autónomos;
 - Eletrificação;
 - Biocombustíveis e hidrogénio

4. Criar estratégias e medidas que contribuam para a promoção do Desenvolvimento Sustentável na Mobilidade Urbana, no âmbito dos Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável:



- Revisão dos horários comerciais em vigor das operadoras de transporte, por forma a otimizar os atuais rebatimentos, reduzindo tempos de espera, tornando, assim, o transporte público mais apelativo para o cliente;
 - Desenvolvimento de um sistema de informação digital integrado, com partilha em tempo real, dos horários e das informações de serviço dos vários meios de transporte, permitindo ao cliente controlar os tempos de espera e otimizar a gestão do tempo nos seus percursos;
 - Desenvolvimento de uma *App*, como desenvolvimento suplementar do ponto anterior, que integre a oferta dos vários modos e operadores de transporte e que possibilite aos utilizadores obter soluções de percurso mais rápidas e cómodas, mesmo em contexto de alterações de serviço. Essa *App* deverá disponibilizar mapa, simulador, georreferenciação, informação de alterações de serviço e notificações;
 - Aumento do número, modernização e standardização do tipo de equipamentos para estacionamento de bicicletas, que ofereçam mais segurança ao utilizador deste modo de mobilidade suave.
5. *Benchmark* de entidades ligadas aos transportes (Operadores de transporte, Associações internacionais, entre outros):
- Estabelecer um processo de *benchmarking*/intercâmbio de boas práticas entre as entidades constituintes da Associação, mediante reunião de interlocutores designados pelos membros da Assembleia Geral/Conselho Diretivo e seleção das áreas de estudo.
6. Estreitar o relacionamento com associações congéneres (nacionais e internacionais):
- Estabelecer contactos de trabalho e estratégia com entidades associativas locais estrangeiras, de natureza voluntária, que reúnam transportadores de passageiros nos vários modos, com o objetivo de permitir troca de experiências comuns e facilitar escolha de opções estratégicas perante desafios financeiros, políticos e normativos;
 - Organizar eventos de visibilidade (p/ex. 1.º aniversário) para atrair novos membros da área metropolitana para a associação;
 - Estabelecer um grupo de trabalho entre membros portugueses da UITP para alinhar posições perante assuntos de interesse transversal;
 - Facilitar a adesão de membros da AMOLIS e de outras entidades portuguesas à UITP;
7. Refletir sobre as atuais Políticas de Transporte e propor alterações que potenciam serviços de transporte público atrativos, eficientes e sustentáveis, podendo proceder-se à sua divulgação através de *newsletters* eletrónicas, através da promoção e divulgação de artigos de opinião de *influencers* de referência no mercado de transportes, ou ainda por via da realização de um seminário anual.
8. Elaborar Plano Anual de Orçamento.
9. Efetuar um levantamento de toda a informação necessária para a emissão das várias tipologias de títulos de transporte em vigor para desenvolvimento posterior de uma abordagem comum junto da AMA - Agência para a Modernização Administrativa e da TML no sentido da automatização do processo de verificação do acesso a tarifários bonificados. Trata-se atualmente de um processo



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature on the left and several smaller initials (PP, WX, and others) on the right.

consumidor de tempo nos postos dos operadores e no BackOffice que poderá ser automatizado com mecanismos de validação com Autoridade Tributária e Segurança Social.

10. Criar fórum de discussão e análise das matérias objeto de contratualização com a TML designadamente ao nível dos preços em particular sempre que existam alterações contratuais de algum operador.

ORÇAMENTO ANUAL 2023

(aprovado na Reunião do Conselho Diretivo de 16.01.2023)

Atualmente, o orçamento da AMOLIS conta como fonte de receitas as quotas cobradas aos associados e apresenta uma componente de despesa que integra consumos gerais com o objetivo de assegurar os serviços da associação, assim como os valores previstos para o serviço de contabilidade e de fiscal único, os quais lhe permitirão cumprir os requisitos legais a que está obrigada, no que se refere à prestação e certificação legal de contas.

Resumo do orçamento de 2023

Receitas	48.000 €
Quotizações	48.000 €
10 Associados	
4 800 € Quota anual	
Despesas	36.000 €
Material de Escritório	1.500 €
Gastos de Deslocação	2.500 €
Comunicações	1.000 €
Fiscal Único	3.000 €
Contabilista	3.000 €
Rendas	0 €
Conferência/Seminário	20.000 €
Site institucional	5.000 €
Gastos de pessoal	0 €
Resultado líquido	12.000 €

O cenário utilizado para a elaboração do orçamento contempla a quotização dos 7 membros fundadores e dos 3 novos associados admitidos em 2022, o que, considerando as despesas do quadro



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials, located at the bottom right of the page.

acima, permite obter um resultado positivo de €12.000,00, considerando a organização de um Seminário dedicado à mobilidade urbana e a implementação do novo site institucional.

Contudo, considerando que não foram apresentadas estimativas de despesa no que se refere a rendas e a gastos com pessoal, o eventual aumento do nível de despesa deverá alertar para a necessidade de equacionar a política de financiamento da AMOLIS, seja através do incremento do valor das quotas, da obtenção de novos associados ou da submissão de candidaturas a fundos onde se possam enquadrar algumas das atividades desenvolvidas.

[Handwritten signature]

PAVÃO

Presidente

[Large handwritten signature]

Os Rêis do Conselho

