

Versão preliminar do Estudo “Concorrência no sector do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal”

PARECER

1. Enquadramento

O presente contributo incide sobre o estudo da Autoridade da Concorrência (AdC) relativo à promoção da concorrência no sector ferroviário em Portugal.

Reconhece-se a relevância do sector ferroviário para a economia, para a mobilidade de pessoas e bens e para a descarbonização, conforme referido no estudo. Contudo, considera-se que a abordagem adoptada assenta numa perspectiva centrada na concorrência como instrumento principal de política pública, desvalorizando E secundarizando a natureza do transporte ferroviário enquanto serviço público essencial.

2. Natureza do transporte ferroviário

O transporte ferroviário deve ser entendido como:

- Um **serviço público essencial**, estruturante da mobilidade nacional;
- Um instrumento de **coesão territorial e social**;
- Um factor determinante para a **transição energética e redução de emissões**;
- Um pilar da **soberania económica e logística do país**.

Neste contexto, a sua organização não pode ser subordinada a uma lógica mercantil ou concorrencial, devendo antes assentar numa visão integrada de serviço público.

3. Limitações da abordagem centrada na concorrência

O estudo da AdC assume que a promoção da concorrência conduz a ganhos de eficiência, redução de preços e melhoria da qualidade do serviço. No entanto, esta relação não é universal nem automática, sendo altamente dependente das características estruturais do sector ferroviário.

Importa salientar que:

- A chamada “concorrência pelo mercado”, através de concursos públicos, não configura uma verdadeira concorrência, mas sim a substituição de um operador por outro em regime de monopólio concessionado;
- A fragmentação do sistema pode comprometer a eficiência global, aumentando custos de coordenação e dificultando o planeamento integrado;
- A introdução de operadores privados tende a concentrar-se em segmentos mais rentáveis, podendo desvalorizar serviços de menor procura, mas elevado interesse público.

4. Barreiras identificadas: causas estruturais

O estudo identifica várias barreiras à entrada e à concorrência, nomeadamente:

- Acesso ao material circulante;
- Limitações da infraestrutura ferroviária;



- Acesso a recursos humanos especializados;
- Condicionantes técnicas da rede

Contudo, consideramos que estas barreiras resultam sobretudo de:

- **Décadas de desinvestimento público no sector ferroviário;**
- **Fragmentação institucional e organizacional do sistema ferroviário;**
- **Separação entre infraestrutura e operação**, dificultando a articulação e a eficiência;
- Políticas orientadas para a liberalização em detrimento do reforço do operador público.

Assim, a solução não passa pela introdução de novos operadores, mas sim pelo reforço estrutural do sistema público existente.

5. Impactos potenciais das recomendações

As recomendações apresentadas pela AdC, designadamente:

- Promoção de concursos públicos internacionais para contratos de serviço público;
- Limitação da adjudicação directa ao operador público;
- Incentivo à subconcessão de serviços;

A facilitação da entrada de novos operadores pode ter como consequência:

- A **privatização progressiva de segmentos do sector ferroviário;**
- A **fragmentação da rede e da operação;**
- A **subordinação do serviço a critérios de rentabilidade económica;**
- Pressão sobre as **condições laborais e estabilidade do emprego;**
- Risco de degradação do serviço em zonas menos rentáveis.

6. Alternativa de política pública

Em alternativa à abordagem centrada na liberalização, propõe-se:

Reforço do operador público

- Investimento continuado na CP enquanto operador público;
- Aquisição de material circulante e modernização da frota;
- Reforço dos recursos humanos e valorização dos salários e das profissões.

Integração do sistema ferroviário

- Reforço da articulação entre infraestrutura e operação;
- Planeamento estratégico centralizado;
- Redução da fragmentação organizacional.

Política integrada de mobilidade

- Articulação entre modos de transporte;
- Tarifários acessíveis e socialmente justos;
- Garantia de cobertura territorial equilibrada.

Investimento público estruturante

- Expansão e modernização da rede ferroviária;
- Prioridade ao transporte ferroviário de mercadorias público;

- Eliminação de estrangulamentos na infraestrutura.

7. Conclusão

O estudo da Autoridade da Concorrência apresenta um conjunto de diagnósticos relevantes, mas enquadrados numa visão que privilegia a concorrência como solução principal para os desafios do sector.

Considera-se que:

- **A concorrência não responde às necessidades estruturais do sistema ferroviário nacional;**
- **O transporte ferroviário deve ser organizado como um serviço público integrado, e não como um mercado fragmentado;**
- **A prioridade deve ser o reforço do investimento público, da capacidade operacional e da qualidade do serviço prestado às populações e à economia.**

Neste sentido, defende-se uma revisão das recomendações apresentadas, privilegiando uma abordagem centrada no interesse público, na coesão territorial e no desenvolvimento sustentável do sector ferroviário em Portugal.

Lisboa, 6 de Abril de 2026

A direcção da FECTRANS

