



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

Exs. ^{Mos} Senhores/as:

- **Autoridade da Concorrência**

Email:

consultapublica@concorrencia.pt

N/ Ref. 20/2026

Lisboa, 10 de Março de 2026

Assunto: Parecer jurídico e técnico relativamente à Consulta Pública sobre:
Concorrência no Setor Ferroviário de passageiros e mercadorias

Exmos. Senhores,

Autoridade da Concorrência

A Direção do SFRCI, no âmbito da consulta pública relativa ao estudo apresentado pela Autoridade da Concorrência, intitulado “*Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal*”, no qual são formuladas catorze recomendações dirigidas a diversas entidades públicas e operadores do setor, vem, por este meio, apresentar o seu **parecer jurídico e técnico**.

O presente contributo visa participar de forma construtiva no debate público sobre o futuro do setor ferroviário em Portugal, procurando analisar criticamente as recomendações apresentadas, à luz das especificidades do sistema ferroviário nacional, do enquadramento jurídico europeu e dos princípios que devem orientar a prestação de um serviço público de transporte ferroviário.

Neste contexto, o SFRCI entende ser fundamental assegurar que qualquer evolução do modelo de organização do setor ferroviário salvguarde a **existência de um sistema ferroviário público, seguro, eficiente e ambientalmente sustentável**, bem como a estabilidade operacional, a valorização dos trabalhadores ferroviários e a sustentabilidade da empresa pública **CP – Comboios de Portugal**, enquanto operador estruturante do sistema ferroviário nacional.

Assim, através do presente parecer, o *SFRCI* pretende apresentar um conjunto de considerações de natureza jurídica, económica e técnica relativamente às recomendações constantes do referido estudo, com o objetivo de contribuir para uma reflexão equilibrada sobre o desenvolvimento futuro do transporte ferroviário em Portugal.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

1. Introdução

O presente parecer é apresentado no âmbito da consulta pública relativa ao estudo da Autoridade da Concorrência sobre o funcionamento concorrencial do setor ferroviário em Portugal. O documento pretende contribuir para o debate público através de uma análise jurídica, económica e estratégica das recomendações formuladas, avaliando os seus potenciais impactos no sistema ferroviário nacional e na sustentabilidade da empresa pública CP – Comboios de Portugal.

2. Enquadramento Jurídico Europeu do Setor Ferroviário

A política ferroviária da União Europeia tem sido desenvolvida através de sucessivos pacotes legislativos destinados a promover a interoperabilidade técnica e a abertura gradual dos mercados ferroviários. O chamado Quarto Pacote Ferroviário introduziu regras adicionais sobre governação ferroviária, segurança e abertura do mercado dos serviços de passageiros.

3. Estrutura e Características do Sistema Ferroviário Português

O sistema ferroviário português apresenta especificidades estruturais relevantes que condicionam a aplicação de modelos concorrenciais típicos de mercados maiores. A dimensão relativamente reduzida da rede ferroviária, a concentração da procura em poucos eixos e a dependência de financiamento público tornam particularmente sensível qualquer processo de liberalização.

4. Papel Estratégico da Empresa Pública CP – Comboios de Portugal

A CP – Comboios de Portugal desempenha um papel central no sistema ferroviário nacional, assegurando serviços urbanos, regionais e de longo curso. Para além das funções comerciais, a empresa cumpre importantes missões de serviço público, garantindo mobilidade em territórios de baixa densidade populacional e contribuindo para a coesão territorial.

5. Argumentário Político-Estratégico em Defesa de um Sistema Ferroviário Público

A manutenção de um operador ferroviário público forte constitui uma opção estratégica de política de transportes. Em diversos países europeus, os governos optaram por preservar empresas públicas dominantes como instrumentos de política económica, ambiental e territorial.

6. Crítica Técnica ao Estudo da Autoridade da Concorrência

Embora o estudo da Autoridade da Concorrência identifique corretamente alguns desafios do setor ferroviário, a análise apresenta limitações significativas. Em particular, o estudo tende a assumir que a promoção da concorrência constitui um objetivo em si mesmo, sem avaliar plenamente os riscos de fragmentação do sistema ferroviário e de aumento de custos públicos.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

7. Alta Velocidade Ferroviária e Risco de Fragmentação do Sistema

A introdução de serviços de alta velocidade representa uma transformação estrutural no sistema ferroviário português. No entanto, a fragmentação da operação destes serviços entre múltiplos operadores pode gerar problemas significativos de coordenação, planeamento de capacidade e integração tarifária.

8. Riscos de Liberalização em Redes Ferroviárias de Pequena Dimensão

A literatura económica e a experiência europeia demonstram que a liberalização do transporte ferroviário pode produzir resultados distintos consoante as características da rede. Em sistemas ferroviários de pequena dimensão, como o português, a concorrência tende a concentrar-se em poucos corredores rentáveis.

9. Experiências Internacionais de Liberalização Ferroviária

A experiência europeia oferece exemplos variados de liberalização ferroviária. Em alguns casos, a abertura do mercado conduziu a melhorias na oferta de serviços; noutros, verificou-se aumento de custos públicos, fragmentação institucional e dificuldades de coordenação.

Quadro Comparativo Europeu

País	Modelo	Impactos	Situação Atual
Reino Unido	Privatização extensa	Fragmentação e aumento de subsídios	Reformas e renacionalizações parciais
Alemanha	Concorrência regional	Operador público mantém domínio	Deutsche Bahn dominante
França	Abertura gradual	Entrada limitada de concorrentes	SNCF continua central
Espanha	Concorrência na alta velocidade	Redução de preços em algumas rotas	Renfe continua líder

10. Conclusões e Recomendações de Política Pública

O processo de abertura do mercado ferroviário português deve ser conduzido com prudência e em articulação com a defesa do interesse público. A sustentabilidade da CP – Comboios de Portugal deve permanecer como objetivo central da política ferroviária nacional.

11. Análise crítica detalhada das 14 recomendações

O estudo da Autoridade da Concorrência apresenta um conjunto de 14 recomendações destinadas ao Governo, à entidade gestora da infraestrutura ferroviária e aos operadores ferroviários. Embora algumas dessas recomendações possam contribuir para melhorar determinados aspetos regulatórios, várias delas suscitam preocupações significativas do ponto de vista da sustentabilidade do sistema ferroviário nacional e da preservação do interesse público.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

Importa, assim, proceder a uma análise crítica individualizada.

11.1 Código do Setor Ferroviário

A recomendação relativa à elaboração de um Código do Setor Ferroviário pode contribuir para uma maior sistematização normativa. Contudo, importa considerar que o enquadramento legislativo ferroviário nacional já resulta de um processo prolongado de harmonização com o direito da União Europeia.

A criação de um código setorial poderá introduzir:

- Por em causa conhecimento regulamentar e praticas aplicadas à dezenas de anos que regem a segurança da circulação ferroviária
- duplicação normativa
- dificuldades de adaptação a futuras alterações do direito europeu.

Assim, a prioridade deverá residir na melhoria da aplicação e coordenação das normas existentes.

11.2 Procedimentos concursais de aquisição de material circulante

A disponibilização obrigatória de material circulante a novos operadores pode:

- desincentivar investimento
- prejudicar a empresa pública.

Novos operadores devem **adquirir ou financiar o seu próprio material**.

11.3 Revisão do regime de licenças

A flexibilização excessiva dos requisitos de licenciamento pode reduzir os níveis de segurança e robustez financeira exigidos aos operadores ferroviários.

O setor ferroviário caracteriza-se por:

- elevados riscos operacionais
- forte impacto potencial de acidentes
- necessidade de elevados padrões de responsabilidade civil.

Assim, os requisitos de acesso à atividade devem manter níveis elevados de exigência.

11.4 Recomendações relativas ao contrato de serviço público Estado–CP

As recomendações que visam introduzir alterações significativas no contrato de serviço público celebrado entre o Estado e a empresa pública CP – Comboios de Portugal levantam preocupações relevantes.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

Os contratos ferroviários de serviço público caracterizam-se por horizontes temporais longos precisamente para garantir:

- estabilidade financeira
- previsibilidade regulatória
- capacidade de planeamento de investimentos.

Alterações frequentes durante a vigência contratual podem comprometer esses objetivos.

11.5 Nova contratualização após o contrato com a CP

A recomendação de promoção sistemática de concursos públicos internacionais após o termo do contrato atual deve ser analisada à luz das características estruturais do mercado ferroviário português.

O direito europeu permite expressamente a adjudicação direta de contratos de serviço público a operadores internos, sempre que tal seja justificado por razões de eficiência ou interesse público.

Neste contexto, a adjudicação direta à empresa pública, constituir a solução mais adequada.

11.6 Fim do contrato Estado–Fertagus

Ao contrário de outras recomendações, a proposta de reavaliar o modelo de concessão no eixo ferroviário Norte-Sul revela-se pertinente.

O termo da concessão constitui uma oportunidade para:

- reavaliar o modelo de serviço
- analisar necessidades de transporte no corredor
- ponderar diferentes soluções organizacionais.
- com 25 anos de operação privada, não foi adquirido um único comboio, degradado as condições de utilização por parte dos clientes.
- custos de subsidiação estatais muito elevados.
- Dívidas constantes à IP relativamente a taxa de utilização da infraestrutura.

Neste contexto, a adjudicação direta à empresa pública, constitui a solução mais adequada.

11.7 Repartição da capacidade ferroviária

A proposta de limitar a capacidade atribuída a um operador pode introduzir distorções na gestão eficiente da infraestrutura ferroviária.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

A capacidade ferroviária deve ser atribuída prioritariamente com base em critérios de:

- eficiência operacional
- interesse público
- otimização da circulação ferroviária.
- Evitar a saturação dos canais numa infraestrutura que apresenta falta de investimento e deficiências elevadas.

11.8 Acordos-quadro de capacidade

Os acordos-quadro constituem instrumentos importantes para garantir estabilidade na exploração ferroviária.

A introdução de processos concorrenciais frequentes para atribuição de capacidade pode aumentar:

- custos administrativos
- incerteza regulatória
- complexidade operacional.

11.9 e 11.10 Acesso a material circulante

A imposição de mecanismos de disponibilização de material circulante a terceiros levanta problemas significativos.

O material circulante constitui um ativo estratégico das empresas ferroviárias. A sua disponibilização obrigatória pode:

- desincentivar investimento
- transferir riscos financeiros para o operador público
- distorcer a concorrência.

Qualquer operador que pretenda entrar no mercado deve **assegurar o financiamento do seu próprio material circulante**.

11.11 Liberalização da contratação de energia de tração

Num mercado com número reduzido de operadores, a liberalização do fornecimento de energia pode não gerar benefícios económicos relevantes.

Pelo contrário, pode introduzir maior complexidade administrativa.

11.12 Acesso a recursos humanos

A recomendação relativa à facilitação do acesso a recursos humanos especializados suscita preocupações significativas.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

A mobilidade artificial de trabalhadores entre operadores pode:

- fragilizar o operador público
- gerar instabilidade laboral
- comprometer a retenção de competências técnicas.
- financiar concorrentes privados com dinheiros do operador público, pois dessa forma, não tem custos com recrutamento e formação.

11.13 e 11.14 Serviços de bilhética

A abertura integral de dados comerciais e sistemas de bilhética pode favorecer intermediários digitais em detrimento dos operadores ferroviários.

É essencial garantir equilíbrio entre:

- transparência
- proteção de dados
- autonomia comercial dos operadores.

12. Riscos para os trabalhadores ferroviários

Diversas organizações europeias representativas dos trabalhadores ferroviários, incluindo a European Transport Workers' Federation, têm alertado para os riscos associados a processos de liberalização ferroviária acelerados.

Entre os principais riscos identificados destacam-se:

12.1. Pressão descendente sobre condições laborais

A concorrência entre operadores pode conduzir a estratégias de redução de custos laborais, incluindo:

- externalização de serviços
- precarização do emprego
- redução de salários.

12.2. Fragmentação da força de trabalho ferroviária

A existência de múltiplos operadores pode fragmentar a organização do trabalho ferroviário, dificultando:

- planeamento de carreiras
- formação profissional
- mobilidade interna.
- fiscalização por parte do regulador



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

12.3. Perda de competências técnicas

O setor ferroviário depende de profissionais altamente especializados, como:

- as Tripulações dos comboios (Revisores e Maquinistas – trabalhadores com responsabilidades acrescidas na segurança da circulação ferroviária de passageiros em Portugal)
- Trabalhadores do comercial
- Operadores de Material e Manobras
- Técnicos de manutenção

A fragmentação do setor pode dificultar a retenção e transmissão destas competências.

13. Experiências problemáticas de liberalização ferroviária

A experiência internacional demonstra que a liberalização ferroviária nem sempre produz os resultados esperados.

13.1 O caso do Reino Unido

A privatização do sistema ferroviário britânico nos anos 1990 conduziu a uma profunda fragmentação do setor.

Entre os principais problemas identificados destacam-se:

- aumento significativo dos subsídios públicos
- complexidade institucional
- dificuldades de coordenação operacional.
- Múltiplos acidentes ferroviários com danos físicos para os clientes
- custo do transporte ferroviário mais elevado para os clientes

Nos últimos anos, o governo britânico iniciou um processo de reforma do sistema ferroviário tendo renacionalizado novamente o transporte ferroviário.

13.2 Renacionalizações ferroviárias na Europa

Em vários países europeus verificaram-se processos de renacionalização ou reforço do papel do Estado no setor ferroviário.

Estas decisões foram motivadas por fatores como:

- necessidade de garantir continuidade do serviço público
- dificuldades financeiras de operadores privados
- importância estratégica da ferrovia para políticas climáticas.



Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante

13.3. Alemanha

Apesar da abertura do mercado, a empresa pública Deutsche Bahn continua dominante.

13.4. França

A liberalização foi gradual e fortemente regulada, mantendo a centralidade da SNCF.

13.5. Espanha

Mesmo após abertura à concorrência, a empresa pública Renfe mantém posição central.

14. Soberania do sistema ferroviário nacional

O sistema ferroviário constitui uma infraestrutura estratégica para qualquer país.

Para além da sua função de transporte, a ferrovia desempenha um papel fundamental em diversas políticas públicas:

- transição energética
- coesão territorial
- mobilidade sustentável
- segurança económica.

Neste contexto, a existência de um operador público forte — como a CP – Comboios de Portugal — constitui um elemento essencial da soberania do sistema ferroviário nacional.

A liberalização do setor deve, por conseguinte, ser conduzida com prudência, garantindo que:

- garantir estabilidade laboral no sector ferroviário
- não compromete a sustentabilidade do operador público
- não fragmenta o sistema ferroviário
- não transfere ativos estratégicos financiados com recursos públicos para operadores privados.

Com os melhores cumprimentos,

A Direção do SFRCI

VNCONF - Dados pessoais