



**SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS
DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

VNCONF -
Dados
pessoais

À AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA
Avenida de Berna, n.º 19
1050-037 Lisboa
Portugal

Sua Referência

Sua Comunicação

Nossa Referência
70/2026_AD

Data
24/03/2026

Assunto: Consulta pública – concorrência setor ferroviário

Exmos. Senhores,

O SMAQ – Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses, na qualidade de estrutura representativa de trabalhadores do setor ferroviário, apresenta a sua pronúncia no âmbito da consulta pública promovida pela Autoridade da Concorrência relativa ao estudo sobre a concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal.

O SMAQ reconhece utilidade ao exercício de análise realizado pela Autoridade da Concorrência, em particular no levantamento de vários constrangimentos que afetam o funcionamento do setor ferroviário nacional, designadamente em matérias como a disponibilidade de material circulante, as instalações de serviço, a energia de tração, a capacidade da infraestrutura e a disponibilidade de recursos humanos qualificados.

Importa, em primeiro lugar, reforçar que o mercado ferroviário português está juridicamente aberto à concorrência, tanto no transporte de mercadorias como no transporte de passageiros, em resultado do enquadramento europeu do setor.

No transporte ferroviário de mercadorias, essa abertura é já uma realidade consolidada, pois vários operadores atuam no mercado nacional, com investimento em material circulante e presença efetiva na rede ferroviária.

No transporte ferroviário de passageiros, o enquadramento jurídico europeu também permite a entrada de novos operadores no mercado. Esse mesmo enquadramento reconhece, contudo, a legitimidade dos contratos de serviço público ferroviário como instrumento de política pública para assegurar serviços de transporte de interesse geral, com continuidade, previsibilidade e cobertura territorial adequada.

A ferrovia não pode ser tratada como um mercado indiferenciado. Trata-se de um setor tecnicamente exigente, que depende de investimentos muito elevados em infraestruturas, material circulante e sistemas tecnológicos, fortemente regulado e diretamente ligado a elevados padrões de segurança e à



SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

VNCONF -
Dados
pessoais

atuação de profissionais altamente qualificados. Por essa razão, a organização do setor ferroviário deve ser analisada tendo em conta a sua especificidade técnica, operacional e social.

A experiência europeia demonstra que a abertura do mercado ferroviário coexistiu, em muitos casos, com a manutenção de operadores públicos incumbentes e com o recurso a contratos de serviço público para assegurar serviços de transporte no interesse geral.

Em França, a SNCF continua a assegurar uma parte importante dos serviços ferroviários regionais e suburbanos ao abrigo de contratos celebrados com o Estado e com as regiões.

Na Alemanha, os serviços ferroviários regionais são organizados pelas autoridades públicas dos Estados federados e prestados ao abrigo de contratos de serviço público, sendo uma parte relevante da operação assegurada pela DB Regio, empresa do grupo público Deutsche Bahn.

Em Espanha, a Renfe continua a operar numerosos serviços ao abrigo de contratos de serviço público celebrados com o Estado, coexistindo com novos operadores em determinados segmentos, nomeadamente na alta velocidade.

Em Itália, a Trenitalia, empresa pública do grupo Ferrovie dello Stato, assegura serviços regionais ao abrigo de contratos de serviço público celebrados com as regiões, coexistindo igualmente com concorrência em segmentos específicos do mercado.

Estes exemplos demonstram que a existência de operadores públicos fortes, assentes em contratos de serviço público, não constitui obstáculo à concorrência no setor ferroviário. Pelo contrário, integra o modelo adotado na União Europeia, que concilia a abertura de mercado em determinados segmentos com a manutenção de um operador público incumbente, com dimensão, capacidade e autonomia de gestão, incluindo para concorrer a serviços além-fronteiras.

Em Portugal, a exploração da maioria dos serviços ferroviários de passageiros encontra-se enquadrada no contrato de serviço público celebrado entre o Estado e a CP – Comboios de Portugal. Este modelo tem permitido assegurar estabilidade operacional, capacidade de planeamento integrado e coerência no funcionamento do sistema ferroviário nacional.

No caso da ligação ferroviária entre Lisboa e a Margem Sul do Tejo, atualmente explorada pela Fertagus, trata-se de uma concessão atribuída pelo Estado na sequência de um concurso público internacional realizado no final da década de 1990 para a exploração do serviço ferroviário suburbano no eixo ferroviário Norte-Sul. O contrato de concessão foi celebrado em 1999, tendo sido posteriormente objeto de renegociações e prorrogações contratuais.

Trata-se de um eixo importante de mobilidade na Área Metropolitana de Lisboa, com forte procura pendular na ligação entre as duas margens do Tejo. Neste contexto, importa ponderar a coerência global do modelo de organização do sistema ferroviário nas grandes áreas urbanas. Neste enquadramento, deve ser ponderada a integração deste eixo no modelo de exploração pública



SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

VNCONF -
Dados
pessoais

assegurado pela CP, por forma a garantir coerência operacional, gestão integrada da oferta e melhor utilização dos recursos disponíveis no sistema ferroviário nacional.

A existência de operadores distintos num eixo estrutural do sistema pode introduzir fragmentação operacional, dificultar a articulação da oferta e limitar economias de escala relevantes para o funcionamento da rede ferroviária. Estes efeitos tendem a acentuar-se quando a exploração de serviços no mesmo eixo se encontra repartida por múltiplos operadores, com prejuízo para a coordenação da oferta e para a eficiência global do sistema.

A experiência europeia demonstra que as redes suburbanas de grande dimensão e elevada procura tendem a assentar em modelos de exploração integrados, que permitem maior coordenação do planeamento da oferta, melhor gestão do material circulante e maior flexibilidade operacional na resposta às necessidades de mobilidade da população.

A reflexão promovida pela Autoridade da Concorrência identifica igualmente vários constrangimentos estruturais relevantes no funcionamento do setor ferroviário português.

Entre esses constrangimentos incluem-se limitações na disponibilidade de material circulante adequado às características da rede ferroviária nacional, condicionamentos técnicos associados à própria infraestrutura ferroviária e dificuldades relacionadas com a disponibilidade de recursos humanos qualificados, em particular maquinistas devidamente formados e certificados para a exploração ferroviária.

Importa igualmente assegurar que os investimentos públicos realizados no sistema ferroviário, designadamente na aquisição de material circulante, se orientem prioritariamente para o reforço do serviço público ferroviário, garantindo a fiabilidade e a estabilidade da operação. Esses investimentos não devem traduzir-se em mecanismos que permitam a transferência para operadores privados de ativos financiados com recursos públicos sem a correspondente assunção de risco de investimento.

Estes fatores mostram que a organização do sistema ferroviário não pode ser analisada apenas numa perspetiva abstrata de concorrência, devendo ter em conta a realidade técnica e operacional da rede.

Um dos aspetos mais relevantes para o funcionamento do sistema ferroviário prende-se com a disponibilidade de profissionais qualificados, em particular no que respeita aos maquinistas.

A condução ferroviária constitui uma atividade altamente especializada, sujeita a requisitos rigorosos de formação, certificação profissional e aptidão médica e psicológica, definidos no quadro regulatório europeu e nacional aplicável à segurança ferroviária. A formação inicial de maquinistas envolve processos exigentes, custos elevados e períodos prolongados de aprendizagem, incluindo formação específica para a infraestrutura, para o material circulante e para as regras operacionais.

Estas exigências não constituem meras barreiras administrativas à entrada no mercado. Correspondem a requisitos essenciais para garantir elevados níveis de segurança na circulação ferroviária e na prestação do serviço de transporte, não podendo ser objeto de redução ou simplificação com o objetivo de acomodar dinâmicas de mercado ou diminuir custos de formação.



SINDICATO NACIONAL DOS MAQUINISTAS DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Neste contexto, o SMAQ entende que qualquer reflexão sobre o funcionamento do setor ferroviário deve reconhecer plenamente a importância da formação, da certificação e da valorização profissional dos maquinistas, assegurando a manutenção dos níveis de exigência atualmente em vigor.

Do ponto de vista laboral, qualquer evolução futura da organização do setor ferroviário deverá assegurar a salvaguarda dos direitos dos trabalhadores envolvidos, incluindo a manutenção da antiguidade, da categoria profissional, do regime remuneratório, da proteção social e dos direitos decorrentes dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho.

Sem estas garantias, existe o risco de que a concorrência se traduza em práticas de dumping social, através da compressão salarial, da degradação das condições de trabalho, da erosão de direitos consagrados ou da desvalorização das qualificações profissionais. Num setor onde a segurança depende diretamente da qualificação e da experiência dos trabalhadores, tal abordagem teria consequências negativas não apenas para os trabalhadores, mas também para o próprio funcionamento do sistema ferroviário.

A organização do setor ferroviário não pode ser desenhada à custa da fragmentação do sistema, da degradação do serviço público ou da desvalorização das condições de trabalho. Qualquer evolução futura do setor ferroviário português deverá, por isso, assegurar simultaneamente a garantia de um serviço público ferroviário capaz de promover a coesão territorial, a preservação de elevados padrões de segurança da circulação ferroviária, a valorização da formação e da qualificação profissional dos trabalhadores e a salvaguarda dos direitos laborais, incluindo a estabilidade das carreiras ferroviárias no setor.

A discussão sobre o funcionamento do setor ferroviário deve ter sempre presente que o objetivo das políticas públicas de transporte não é promover a concorrência como fim em si mesmo, mas assegurar um sistema ferroviário seguro, eficiente e integrado, capaz de responder às necessidades de mobilidade das populações. Qualquer evolução do modelo de organização do setor deverá, assim, ser avaliada à luz do seu impacto na qualidade do serviço prestado, na segurança da circulação ferroviária, na sustentabilidade do sistema e na valorização dos profissionais que asseguram diariamente o funcionamento da ferrovia.

Com os nossos melhores cumprimentos,

A Direção do SMAQ

VNCONF - Dados pessoais