

# LIBERALIZAÇÃO DA ALTA VELOCIDADE EM ESPANHA: CONSEQUÊNCIAS PRESPECTIVAS

O controverso processo de liberalização dos caminhos-de-ferro europeus já começou há várias décadas primeiro com o tráfego de mercadorias e por fim, em 2020 com o tráfego de passageiros. Alguns países começaram antes, outros, no limite definido pela Comissão Europeia, e os modelos escolhidos são bastante diversos. Neste contexto, Espanha escolheu um caminho diferente da maioria. Apresento este tema em 3 partes:

- I – O contexto e a definição do modelo de abertura da Alta Velocidade Ferroviária em Espanha;
- II – A chegada do primeiro operador alternativo e o seu impacto no mercado;
- III – Viabilidade da existência de três operadores (ou mais) em concorrência direta.

### **I – O contexto e a definição do modelo de abertura da Alta Velocidade Ferroviária em Espanha**

O dia 10 de Maio de 2021 ficará gravado na história ferroviária espanhola como o primeiro dia em que um comboio concorrente da Renfe, empresa ferroviária (EF) estatal, efetuou serviço comercial pelas vias do gestor de infraestrutura (GI) Adif.

A liberalização dos caminhos-de-ferro impulsionada pela Comissão Europeia (CE) através dos seus «Pacotes Ferroviários» começou no longínquo ano de 1991 com a diretiva CE 1991/44 que abria o tráfego internacional de mercadorias à concorrência até 2007 e o de passageiros até 2010 e que impunha a separação contabilística das atividades de exploração das de gestão de infraestruturas nas antigas «redes» de cada Estado-membro. Os quatro pacotes

ferroviários seguintes incidiram sobretudo em ajustes nas datas limite de abertura e na criação de uma regulamentação técnica comum na UE : formação e certificação dos trabalhadores, gestão dos acidentes, gestão da manutenção do material circulante, gestão da certificação do material circulante, etc. Mas paralelamente, da diretiva de 1991 nasceram 3 modelos de organização do setor. Primeiro, a separação total em duas empresas da operação e da gestão da infraestrutura como em Portugal e Espanha, modelo em tempos fortemente promovido pela CE mesmo na ausência de obrigação legal de o fazer e de eventuais desvantagens organizacionais. Segundo, o modelo da “holding” com filiais separadas para o GI e as EF como em França ou na Alemanha. E por fim o modelo original de 1991 da empresa totalmente integrada mas com separação contabilística do GI e das EF no seio mesmo da organização. Portanto em 2005 Espanha optou pelo primeiro modelo e separou a RENFE em duas empresas: a Renfe Operadora (EF) e a Adif (GI). A liberalização das mercadorias seguiu-se pouco tempo depois.

De outro lado a rede ferroviária espanhola tem uma grande particularidade. De facto, desde 1988 Espanha investiu de forma significativa na construção de uma nova rede de Alta Velocidade em bitola europeia estruturalmente separada da rede convencional em bitola ibérica. Tal permitiu a exploração dos serviços de Alta Velocidade de maneira próxima ao setor aéreo: embarques e revisão dos bilhetes em terra, um controlo de segurança desde os atentados de Madrid, uma infraestrutura de topo que permite uma excelente pontualidade. Em contrapartida só uma reduzida parte da capacidade horária da

#### FICHA TÉCNICA:

#### PROPRIEDADE:

CEC-Clube dos Entusiastas do Caminho-de-Ferro

#### EDIÇÃO:

Direcção do CEC  
DISTRIBUIÇÃO: Sócios do CEC

#### REDACÇÃO:

João Augusto, Rafael Machado e Rui Ribeiro

#### EDIÇÃO DIGITAL:

João Augusto (Ficheiro em formato PDF)

Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

infraestrutura era utilizada. No início dos anos 90, o AVE (comboio de Alta Velocidade da Renfe) era visto como um serviço elitista e caro. O modelo foi progressivamente democratizado mas a imagem inicial ficou no imaginário da população.

A consequência para a Adif é fácil de conceber: um grande esforço de investimento que se traduz por fracas receitas da taxa de uso porque... há poucas circulações. Mas por outro lado para a Renfe, como para qualquer operador, o objetivo é otimizar os gastos e por isso encher ao máximo os comboios, o que reduz as circulações! Isto ilustra bem as contradições entre os objetivos do GI e das EF no modelo liberalizado europeu.

É neste contexto que a Adif vai promover e apoiar uma liberalização do mercado a começar sobretudo pela Alta Velocidade na esperança de rentabilizar os seus investimentos. Os restantes serviços, em contrato de serviço público, continuam contratualizados com a Renfe e não se prevêem grandes mudanças até 2030. De facto, até 2023 o Estado poderá continuar a adjudicar livremente esses contratos com prazos até 10 anos, depois o concurso público internacional será obrigatório.

O modelo escolhido pela maioria dos países europeus para o longo curso foi o “open-access” ou seja exactamente o que se passa no transporte aéreo. Apenas na Itália existe um operador alternativo forte nesse modelo (a NTV-

Italo desde 2012). Em Espanha a Adif e a CNMC (o equivalente da Autoridade da Concorrência) decidiram lançar um concurso público para a atribuição de três lotes. Cada lote cobre um certo número de canais horários divididos pelos três principais corredores da rede: Madrid/Barcelona, Madrid/Levante (Valença, Alicante) e Madrid/Andaluzia (Sevilha, Málaga) e é atribuído para dez anos. A capacidade oferecida é 60% mais alta do que a utilizada pela Renfe em 2019. A vantagem do sistema é de obrigar os operadores a prestarem serviços não somente no corredor mais rentável (Madrid/Barcelona) mas também nos outros dois. As possíveis desvantagens são, a longo prazo, a existência de um oligopólio de três operadores, visto que os custos de produção do transporte ferroviário são elevados, que impeça a redução de preços esperada e que possa originar piores condições de trabalho para os trabalhadores.

Em 2020 foram atribuídos os três lotes: a Renfe ficou com o maior, o A, a Trenitalia (via a Iryo) com o B e a SNCF (via a Ouigo España) com o mais pequeno, o C. Os objetivos dos três lotes são bastante diferentes. O A e o B implicam um grande volume de oferta mais dirigido ao mercado gama média – alta gama. O C inclui poucas circulações por dia e por isso, era mais dirigido a ofertas do tipo “low cost”.

**Rafael Machado, Janeiro de 2021**



asignados a la empresa ferroviaria u otro candidato<sup>7</sup> que se comprometa a una mayor utilización en un periodo de 10 años.

**Tabla 4. Configuración de la capacidad marco propuesta por ADIF AV**

| Surcos/día<br>(ambos sentidos) | Servicios<br>actuales | Paquetes propuestos por ADIF AV |            |           |            |           |           |
|--------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------|-----------|------------|-----------|-----------|
|                                |                       | A*                              |            | B         |            | C         |           |
|                                |                       | Surcos                          | %          | Surcos    | %          | Surcos    | %         |
| Madrid-Barcelona               | 58                    | 64                              | 60%        | 32        | 30%        | 10        | 9%        |
| Madrid-Valencia                | 36                    | 32                              | 62%        | 16        | 31%        | 4         | 8%        |
| Madrid-Alicante                | 20                    | 32                              | 62%        | 16        | 31%        | 4         | 8%        |
| Madrid-Sevilla                 | 46                    | 64                              | 76%        | 16        | 19%        | 4         | 5%        |
| Madrid-Málaga                  | 24                    | 32                              | 62%        | 16        | 31%        | 4         | 8%        |
| <b>Total</b>                   | <b>184</b>            | <b>224</b>                      | <b>65%</b> | <b>96</b> | <b>28%</b> | <b>26</b> | <b>8%</b> |

(\*) No se incluyen los surcos propuestos por ADIF AV entre Barcelona y Valencia.



**Contactos**

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

## TODA A LITERATURA É VIAGEM...

*“Mesmo que a rota da minha vida me leve a uma estrêla, nem por isso fui dispensado de percorrer os caminhos do mundo”*

**A Jangada de Pedra**

No Centenário de José Saramago (Prémio Nobel da Literatura), lembramos o escritor, transcrevendo um pequeno texto extraído do seu livro *O Ano da Morte de Ricardo Reis*:

*“O comboio saía do Rossio às cinco horas e cinquenta e cinco minutos, e meia hora antes de a composição entrar na linha já o cais estava apinhado de gente, pessoas de todas as idades carregando cestos, sacos, mantas, garrações, e falavam alto, chamavam uns pelos outros. Ricardo Reis acautelara-se com bilhete de primeira classe, lugar marcado, revisor cumprimentando de boné na mão, bagagem pouca, uma simples maleta, descrera do aviso de Lídia, Aquilo por lá tem de se dormir ao relento, em chegando logo veria, decerto será possível encontrar cómodos para os viajantes e peregrinos, se forem estes de qualidade. Sentado à janela, no assento confortável, Ricardo Reis olha a paisagem, o grande Tejo, as lezírias ainda alagadas aqui e além, gado bravo pastando, sobre a toalha brilhante do rio as fragatas de água-acima, em dezasseis anos de ausência esquecera-se de que era assim, e agora as novas imagens colavam-se, coincidentes, às imagens que a memória ia ressuscitando, como se ainda ontem tivesse passado aqui. Nas estações e apeadeiros entra mais gente, este comboio é trama, lugares na terceira classe não deve*

*haver nem um desde o Rossio, ficam os passageiros nas coxias atravancadas, provavelmente a invasão da segunda classe também já começou, em pouco começarão a romper por aí, não serve de nada protestar, quem quer sossego e roda livre vai de automóvel. Depois de Santarém, na longa subida que leva a Vale de Figueira, o comboio resfolga, lança jorros rápidos de vapor, arqueja, é muita a carga, e vai tão devagar que daria tempo para sair dele, apanhar umas flores nesses valados e em três passadas tornar a subir ao estribo. Ricardo Reis sabe que dos passageiros que vão neste compartimento só dois não descerão em Fátima... Na estação de Mato de Miranda, apesar de aqui ninguém ter entrado, houve demora, o respirar da máquina ouvia-se longe, lá na curva, sobre os olivais pairava uma grande paz. Ricardo Reis baixou a vidraça, olhou para fora. Uma mulher idosa, descalça, vestida de escuro, abraçava um rapazinho magro, de uns treze anos, dizia, Meu rico filho, estavam os dois à espera de que o comboio recomeçasse a andar para poderem atravessar a linha, estes não iam a Fátima, a velha viera esperar o neto que vive em Lisboa, ter-lhe chamado filho foi apenas sinal de amor, que, dizem os entendidos em afectos, não há nenhum acima deste.*

*Ouviu-se a corneta do chefe da estação, a locomotiva apitou, dez pf, pf, pf, espaçadamente, aos poucos e poucos, acelerou, agora o caminho é a direito, parece que vamos de comboio rápido.”*

**Valdemar Tomás**

## EFEMÉRIDE EM JANEIRO

**5 de Janeiro de 1875**

Início da construção da ponte Maria Pia sobre o Rio Douro, na Linha do Norte.

**Rafael Machado**

**Contactos**

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

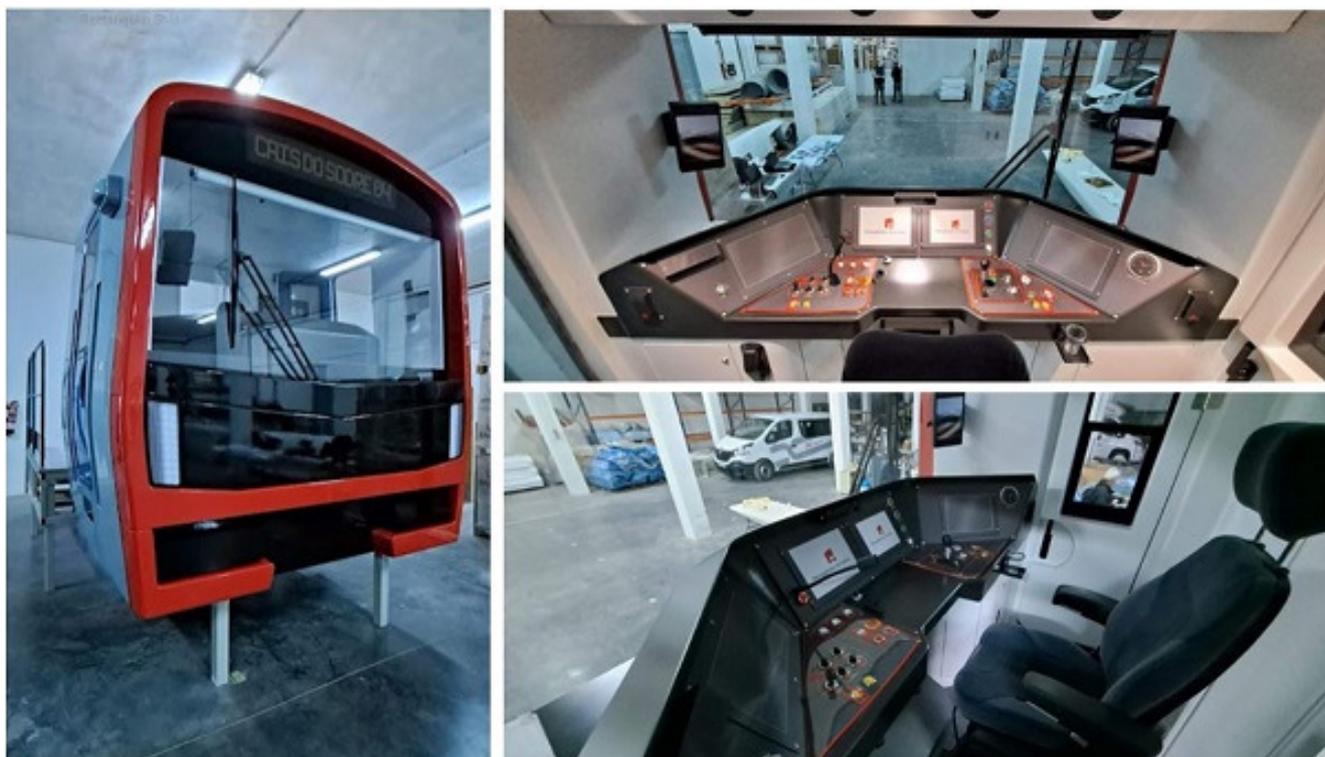
## O NOVO COMBOIO DA SÉRIE ML20

No passado dia 16 de dezembro, O ML enviou uma comitiva às instalações da **Stadler Rail**, em Valência – Espanha, para a avaliação da maqueta física da cabina de condução do novo modelo de comboios.

Nesta visita foram avaliadas e testadas as condições de ergonomia, de operação e segurança do posto de condução do comboio,

bem com avaliar os aspectos funcionais e de imagem interior e exterior da cabina.

Este novo comboio terá um posto de condução central, uma novidade no Metro de Lisboa, bem como melhorias significativas nas funções de vigilância, segurança e acessibilidade dos passageiros. Mais um passo para a modernização e qualidade do transporte.



António Gonçalves

### QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2021** e as **atrasadas**, nos seguintes montantes:

- Adultos: **€25,00/ano** ou €12,50/semestre
- Menores de 18 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre
- Maiores de 65 anos: **€23,00/ano** ou €11,50/semestre

Se não puder passar pela nossa sede e lhe for mais conveniente, pode fazer uma transferência bancária para a conta do CEC, com o seguinte IBAN: **PT50 0033 0000 1488 0040 8384 7**

**Nota:** caso opte por esta via, agradecemos que nos informe, via correio electrónico ou postal, do acto da transferência, sobretudo se o titular da conta não for o próprio associado. Facilita-se assim o trabalho do nosso tesoureiro.

- **Abertura da sede em 2022**
  - Janeiro de 2022: **22, 29**
  - Fevereiro de 2022: **5,12,19,26**
  - Março de 2022: **5,12,19,26**
- **Eventos do clube em Janeiro**
  - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Fevereiro**
  - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Março**
  - Dia: **A definir**

#### Contactos

**Site:** <http://www.cecferro.com/>

**Correspondência:** Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

**Flickr:** <http://flickr.com/photos/cecferro>

**Youtube:** <https://www.youtube.com/user/cecferro>

**Facebook:** <http://facebook.com/cec.clube>

**e-mail:** [cecferro@gmail.com](mailto:cecferro@gmail.com)