

LIBERALIZAÇÃO DA ALTA VELOCIDADE EM ESPANHA: CONSEQUÊNCIAS PRESPECTIVAS

II – A chegada do primeiro operador alternativo e o seu impacto no mercado

O primeiro operador concorrente da Renfe a entrar no mercado espanhol foi a Ouigo Espanha (subsidiária do grupo SNCF francês) com o objetivo de exportar o modelo low-cost francês para Espanha. Depois de alguns meses de atraso devido à pandemia, o serviço foi lançado em Maio de 2021 no eixo Madrid – Barcelona. Como se explicou na Parte 1, historicamente a alta velocidade em Espanha era vista com um meio de transporte da classe média-alta e alta enquanto as classes baixas viajam de carro, autocarro e avião (a partir do aparecimento das companhias low-cost nos anos 2000). Em 2013, a Renfe mudou de estratégia e apostou mais no volume com uma redução média de 10% dos preços e promoções de compra antecipada. O facto é que o aumento de passageiros mais do que compensou a baixa de preços precisamente porque o mercado potencial em Espanha é muito elevado. Em 2017 o avião entre Madrid e Barcelona mantinha uma quota de mercado de cerca de 35%, um número elevadíssimo quando se compara, por exemplo, com Paris – Lyon onde é inferior a 10%. E a este alvo de procura junta-se o autocarro. Nesta procura que escolhe meios de transporte alternativos temos duas categorias muito distintas: as pessoas com meios financeiros limitados ou que vivem “normalmente” mas que não se podem permitir grandes luxos e as classes muito altas que preferem o avião por razões de comodidade, privacidade, etc. A Ouigo ataca-se diretamente à primeira categoria que na sua maioria não usava o comboio.

A SNCF exportou para Espanha a base do serviço Ouigo: preços baixos. De facto, com preços a partir de 9€ a Ouigo criou um choque em Espanha. Para poder fornecer estes preços encontra-se a mesma estratégia do que na Ouigo francesa. A frota de material circulante é constituída por unidades relativamente recentes e fiáveis da frota SNCF e é “espremida” ao máximo. Por exemplo, os horários são concebidos de forma a efetuar inversões curtas nas estações. Além disso, a venda de bilhetes é feita unicamente pela Internet o que obviamente reduz os custos devido à ausência de

pessoal comercial de venda nas estações e a política comercial baseia-se em tornar opções pagas tudo o que seja “acessório” (Wi-Fi, fichas, escolha de lugar, etc). Todavia, existem algumas diferenças notáveis em relação ao serviço francês. Primeiro, no lugar da classe única francesa foi mantida uma diferenciação em duas classes (lugares normais e XL) e sobretudo foi mantida a carruagem bar. O que torna a oferta mais do que um low-cost básico.

No eixo Madrid – Barcelona a Ouigo oferece atualmente as cinco idas e voltas previstas no pacote C da ADIF em unidade simples desde Maio de 2021. A procura atingiu muito rapidamente os objetivos da empresa com taxas de ocupação superiores a 90% inclusive próximas dos 100% durante o verão de 2021. Por consequente, nas férias de natal foi adicionada uma sexta ida e volta em vários dias para reforçar a oferta e encontram-se a decorrer ensaios de homologação em unidade múltipla. O facto é que a receção das unidades por parte das oficinas SNCF francesas tem registado atrasos significativos e a Ouigo está a adiar há vários meses a extensão da sua oferta a outras linhas de alta velocidade nomeadamente Madrid – Valencia e Madrid – Alicante. Em reação à chegada da Ouigo, a Renfe lançou o seu serviço low-cost Avlo em concorrência direta. Este serviço tinha o lançamento previsto para 6 de Abril de 2020 mas devido à pandemia foi adiado sucessivamente até Junho de 2021. Este produto da Renfe oferece preços a partir de 7€ no eixo Madrid – Barcelona com uma frota dedicada composta por Talgo S-112 modificados em classe única e sem bar. A procura também reagiu muito bem ao Avlo. A Renfe rapidamente aproveitou a possibilidade da operação em unidades múltiplas devido à existência de horários constantemente em lotação máxima. E agora, a Renfe está novamente a aproveitar muito bem as dificuldades da Ouigo ao nível do material circulante. Por exemplo, antecipou-se à operadora concorrente e abriu a ligação Avlo entre Madrid e Valência neste mês de Fevereiro com unidades S-112 AVE sem modificação de interiores onde apenas a decoração exterior foi modificada.

Em suma, a chegada da Ouigo Espanha e do Avlo da Renfe materializaram uma redução significativa de preços, mas

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)

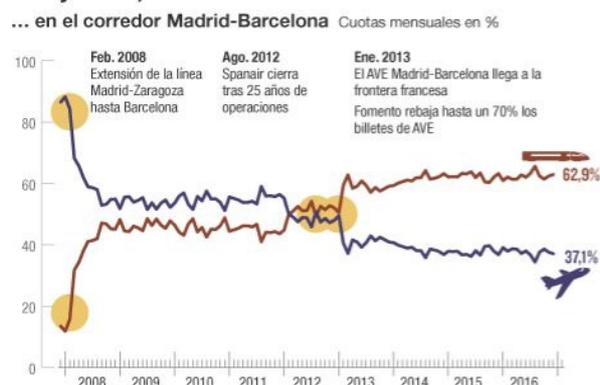
Os sócios do CEC interessados em receber o Sobre Carris digital deverão fazer o pedido para o correio electrónico cecferro@gmail.com

dependente da aceitação de condições de viagem e comerciais bastante rígidas. Um pouco como as companhias aéreas low-cost Ryanair e Easyjet. A existência destes serviços concretizou um aumento global da procura do transporte ferroviário entre Madrid e Barcelona. No entanto, esta “luta” incidiu até agora unicamente na gama média-baixa do transporte ferroviário. Agora a questão coloca-se ao nível da gama premium (sobretudo viagens de negócios) que foi um segmento que desertou o transporte ferroviário com a pandemia e o teletrabalho. Será necessário reconquistar este segmento e sobretudo atrair os passageiros que continuam a usar os serviços aéreos. A Renfe está diretamente implicada neste assunto e a Iryo será provavelmente a concorrente mais credível nesta área. Não convém esquecer que a gama premium é a mais lucrativa para uma empresa de transportes e que portanto este é um segmento chave.



1- TGV Euroduplex da Ouigo Espanha a efetuar um serviço comercial de passageiros. Fonte: SNCF

AVE y avión, frente a frente...



Fuente: Elaboración propia

2 - Evolução da quota de mercado entre a alta velocidade ferroviária e o transporte aéreo na ligação Madrid-Barcelona. Podemos observar dois pontos principais: a abertura integral da LAV Madrid-Barcelona em 2008 e a redução de preços de 2013. Fonte: El País



3- Interior de um Talgo S-112 modificado para a classe única AVLO. Fonte: Renfe

Rafael Machado

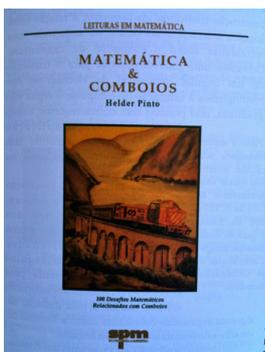
EFEMÉRIDE EM MARÇO

12 Março de 1955

O CA da CP adjudica ao “Groupement d’Étude & Electrification des Chemins de Fer en Monophasé 50 Hz” os trabalhos e fornecimentos de locomotivas, automotoras, subestações e sinalização, necessários à electrificação da Linha do Norte até ao Entroncamento e da Linha de Sintra.

Rafael Machado

AGRADECIMENTO



Foi-nos oferecido, pelo próprio autor ao CEC, um livro intitulado 'Matemática e comboios' de Helder Pinto, para a biblioteca do clube.

Helder Pinto é licenciado pela Universidade do Porto, mestre pela Universidade de Coimbra e doutorado pela Universidade de Lisboa. Atualmente é docente na Escola Superior de Educação do Instituto Piaget e faz investigação em História da Matemática na Universidade de Aveiro.

Augusto Sequeira

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

OS ANOS DOURADOS DOS CARRIS

FLÈCHE D'OR: PARIS – LONDRES DE COMBOIO

Se hoje podemos ir de Paris a Londres de comboio graças a um túnel sob o canal da Mancha, em 1929 existia uma ligação ferroviária entre as duas cidades com uma travessia de barco.

É para responder à procura de uma clientela desejosa de viajar entre Paris e Londres que a Compagnie Internationale des Wagons-Lits inaugura em 1926, uma ligação Paris-Calais, prolongada, três anos mais tarde, por uma incursão sobre carris britânicos, denominada *Golden Arrow* (Flecha Dourada).

Para assegurar a ligação, a CIWL fez construir carruagens Pullman tipo *Flèche d'Or*, onde o conforto oferecido aos viajantes proporcionava excelentes condições. Essencialmente de aço, conferindo segurança máxima, cada composição dispunha de decorações que variavam de uma carruagem para outra. Circulam *couplages*, compostas por uma carruagem acoplada a outra do mesmo tipo mas munida de cozinha, permitindo que o serviço se efectuasse em circulação.



Interrompida pela guerra, a circulação dos comboios só é retomada em 1946. A democratização do *Flèche d'Or* ocorre em 1950, com a introdução de carruagens clássicas da SNCF que se juntam às carruagens Pullman.

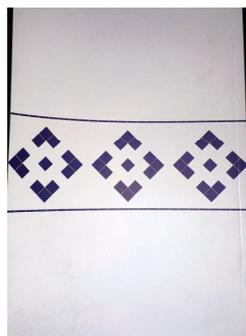
O serviço de carruagens Pullman entre Paris e Calais é suprimido no final de 1969, sendo substituído por um comboio clássico que mantém a designação. Dez anos mais tarde, a designação *Flèche d'Or* desaparece após uma carreira de cinquenta anos, mas permanece gravada na memória como um dos mais belos exemplares da CIWL.

Hoje em dia a ligação Paris-Londres é assegurada pelo Eurostar, que em média, demora 2h 54m para viajar de Paris para Londres de comboio, a uma distância de aproximadamente 342 km. Normalmente há 12 comboios a viajar diariamente de Paris para Londres e os bilhetes são vendidos a partir de € 38,50.



António Gonçalves

À VENDA NO CLUBE



Encontra-se à venda no clube o livro “Memórias Soltas do Ramal de Moura”, da autoria Ivan Valério, com 120 páginas e 70 fotos.

Na impossibilidade de deslocação ao clube, o pedido pode ser feito pelo correio electrónico do clube, no rodapé desta página, cujo valor com portes incluídos são 20,00 €.

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

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal

O CEC NA SOREFAME



Amadora Cidade

1 h · 🌐




Visita orientada às antigas instalações da Sorefame | 2, 9, 23 e 30 março

Recorda-se da antiga Sorefame?
 O Museu Municipal de Arqueologia, do Município, vai realizar uma visita orientada às instalações nos dias 2, 9, 23 e 30 de março, das 15h00 às 17h30.
 Ponto de encontro: Antigas instalações da EMEF, Rua das Indústrias, n.º 21, Amadora (junto ao Metro da Reboleira).
 Destinatários: Famílias e participantes individuais.
 N.º limitado de vagas.
 Inscrição prévia: 214369090 | museu.arqueologia@cm-amadora.pt
 É necessário, o cumprimento das normas da DGS em vigor.

#amadoracultura
 #amadoracidade



QUOTIZAÇÃO DO C.E.C.

Informamos os nossos associados, que se encontram a pagamento na nossa sede, as quotas de **2022 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**
 - Março de 2022: **5, 12, 19, 26**
 - Abril de 2022: **2, 9, 16, 23, 30**
 - Maio de 2022: **7, 14, 21, 28**
- **Eventos do clube em Março**
 - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Abril**
 - Dia: **A definir**
- **Eventos do clube em Maio**
 - Dia: **A definir**

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

Correspondência: Apartado 21495, 1134-001 Lisboa - Portugal