

PORTUGAL EXPORTA

FERROVIA EM ESPANHA

FICHA SETORIAL DE ENTRADA NO MERCADO



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal

MARÇO/ 2025

Índice

PRINCIPAIS <i>INSIGHTS</i>	2
RECOMENDAÇÕES	4
ABORDAGEM AO MERCADO	4
ABORDAGEM AO CLIENTE	6
OPÇÕES DE COMUNICAÇÃO	7
CONSUMO	7
DIMENSÃO E COMPORTAMENTO DO MERCADO	7
CARACTERÍSTICAS DO CONSUMO	17
OFERTA PORTUGUESA	21
QUADRO LEGAL E REGULAMENTAR	23
TRIBUTAÇÃO	23
FORMALIDADES	24
ENTRAVES	26
CONCORRÊNCIA	26
CONCORRÊNCIA ESTRANGEIRA	26
CONCORRÊNCIA LOCAL	27
COMUNICAÇÃO	29
FEIRAS SETORIAIS	29
PUBLICAÇÕES SETORIAIS	30
ASSOCIAÇÕES SETORIAIS	30
TENDÊNCIAS	31
CONSUMO	31
ANÁLISE SWOT	35
PONTOS FORTES	35
PONTOS FRACOS	35
OPORTUNIDADES	36
AMEAÇAS	37
NOTA FINAL	38

PRINCIPAIS *INSIGHTS*

- **Indústria competitiva:** Espanha dispõe de um tecido industrial muito competitivo, altamente profissional e fortemente integrado. Detém uma liderança significativa, a nível mundial, em termos de tecnologia, inovação e desenvolvimento ferroviário (ex. implementação de sinalização ERMTS, de participação em vários projetos de inovação Shift2Rail), assim como de produção de material de alta tecnologia destinado à indústria ferroviária¹.
- **Infraestrutura Ferroviária:** com uma rede ferroviária de 15.652 km de extensão, 1.496 estações, 38 terminais de transportes de mercadorias e 2.023.057 viagens realizadas em 2023².
- **Transporte Ferroviário de mercadorias:** este tipo de transporte garante a melhor combinação intermodal com as grandes plataformas logísticas e portuárias a nível de importações e exportações. Neste contexto, Espanha desempenha um papel essencial como porta de entrada da Europa com portos multimodais, segundo o *Administrador de Infraestructuras Ferroviarias* de Espanha (ADIF).
- **Alta Velocidade:** segunda rede mais extensa do mundo, depois da China, com cerca de 4.000 Km de vias. Através da plataforma tecnológica de arquitetura aberta – DaVinci – é efetuada a gestão integral de processos, sistemas e utilizadores, permitindo igualmente telecomandar e monitorizar linhas geridas por outros centros de controle. Este modelo tem vindo a ser seguido em outros países, como por exemplo, Marrocos, Reino Unido ou Colômbia³.
- **Tráfego Ferroviário:** gerido através de uma rede de Centros de Gestão de Tráfego a qual controla e coordena a exploração ferroviária (ADIF).
- **Integração territorial e motor da economia:** extensa rede ferroviária ao longo de todo o território espanhol e com uma indústria altamente internacionalizada, que está presente em mais de 100 países⁴. O setor é responsável por 33.000 empregos diretos e uma contribuição de cerca de 7,4% para o PIB industrial de Espanha⁵.
- **Quota de mercado:** o transporte ferroviário de mercadorias continua muito longe do nível alcançado noutros países europeus. Na última década, as quotas ferroviárias têm-se situado entre os 4% e 6% do transporte de mercadorias, uma percentagem muito inferior aos 17% da média europeia⁶.

¹ Fonte: [Ferroviario | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

² Fonte: <https://www.adif.es/sobre-adif/red-ferroviaria/informacion-general/>

³ Fonte: <https://www.adif.es/-/davinci/>

⁴ Fonte: [Mafex](#)

⁵ Fonte: <https://www.energynews.es/>

⁶ Fonte: [Foro de Logística](#)

- **Desafio e mudanças significativas:** apesar das suas numerosas vantagens, a logística ferroviária em Espanha enfrenta desafios relacionados com infraestruturas obsoletas em algumas regiões. De um modo geral, o setor ferroviário encontra-se em grande mudança, face à necessidade de dar respostas globais aos desafios da sustentabilidade, à redução dos custos energéticos, ao envelhecimento demográfico e às novas necessidades do consumidor.
- **Aposta em I&D + Inovação:** a indústria ferroviária espanhola tem vindo a assentar na investigação e inovação (4% da faturação das empresas do setor é destinado a ações de I&D, assim como ao desenvolvimento tecnológico, segundo a ADIF).
- **Sustentabilidade:** o comboio é percecionado como o transporte mais sustentável e amigo do ambiente, comparativamente aos restantes meios de transporte coletivos. De facto, Espanha tem vindo a reduzir o consumo de energia, recorrendo cada vez mais a fontes de energia renováveis, o que torna o comboio um dos meios de transporte mais sustentáveis, com menos emissões de CO2 e maior grau de eficiência⁷.
- **Aposta estratégica do Estado:** o esforço de investimento por parte do Orçamento Geral do Estado, por um lado, e dos Fundos Europeus de Recuperação, por outro, confluem no sentido da eclosão dos Corredores do Atlântico e do Mediterrâneo e da modernização da rede convencional. Nos últimos 40 anos, este setor absorveu cerca de um terço dos 340.000 milhões de euros investidos nas infraestruturas de transportes em Espanha⁸.
- **Investimento em infraestruturas no setor ferroviário:** de acordo com a *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC), em 2023, tal investimento ascendeu a 1.960 milhões de euros, representando um aumento de 38,4% relativamente a 2022, dos quais cerca de 61% correspondem a investimentos da ADIF- Alta Velocidade, concentrando-se sobretudo em novas linhas de alta velocidade (1.502 milhões de euros).

Espanha: Investimento em infraestruturas no setor ferroviário (2021-2023)

	Concepto	2021	2022	2023
ADIF	Líneas convencionales y de alta velocidad	50.178.204	79.387.440	200.778.064
	Principales Estaciones	11.597.126	17.272.897	34.029.028
ADIF-AV	Líneas convencionales y de alta velocidad	817.160.384	1.189.135.872	1.502.483.328
	Principales Estaciones	202.685.072	130.031.216	222.221.184

Fonte: *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, 2023

⁷ Fonte: <https://www.transportes.gob.es/ferroviario>

⁸ Fonte: [Spending Review da AIREF](#)

- Quanto ao investimento em infraestruturas planeado para o período de 2024-2035, prevêem-se 47.847 milhões de euros para projetos de proximidade, metro, transvias e ferrovia convencional, para além dos 16.514 milhões de euros necessários para completar a rede de alta velocidade⁹.

RECOMENDAÇÕES

Abordagem ao Mercado

- **Especificidades territoriais e administrativas:** Espanha caracteriza-se pela sua autonomia territorial, tanto a nível jurídico, como administrativo. É fundamental ter em conta as especificidades e idiosincrasias de cada uma das 17 comunidades autónomas, com competências diversas, de entre outras, ao nível das infraestruturas e transporte ferroviário.
- **Estrutura funcional:** existem várias entidades que regulam certas atividades essenciais, designadamente: a supervisão da segurança e da interoperabilidade, da responsabilidade da *Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria* (AESF); a supervisão da igualdade na adjudicação de capacidades e outras funções afins (regulador), pela [*Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios*](#) do *Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible*; além dos órgãos de homologação, dos organismos interministeriais, entre outros.
- **Supervisão e regulação do setor:** a [*Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*](#) é a entidade competente para supervisionar e controlar o correto funcionamento do setor ferroviário. No exercício desta função, a CNMC publica anualmente um relatório através do qual se descreve a situação do setor do ponto de vista das infraestruturas ferroviárias e do transporte de passageiros e de mercadorias. Este organismo submete igualmente os critérios a consulta pública com o objetivo de supervisionar os normativos ferroviários ([*Previsiones del sector transporte de mercancías en 2024: Retos y oportunidades en España | Anibal Blanco*](#)).
- **Preparação prévia:** para a apresentação de projetos, é essencial que as empresas portuguesas procedam previamente a uma análise de custo/benefício das iniciativas a realizar, definam o seu posicionamento no mercado em termos de soluções a propor, procurem realizar alianças estratégicas, sobretudo com empresas locais para formulação de consórcios, em função das características das convocatórias. Destaque para a necessidade das empresas portuguesas conhecerem, em profundidade, os respetivos procedimentos, tais como a carga fiscal aplicada

⁹ Fonte: <https://economia3.com/2024/12/09/686484-espana-necesita-150833-millones-de-inversion-en-proyectos-de-transporte-prioritarios/>

no mercado, certificados necessários para o envio dos produtos, transporte, logística, entre outros.

- **Inteligência competitiva:** as empresas que pretendam obter informação relativa a licitações e concursos de projetos ferroviários a desenvolver em Espanha poderão fazê-lo, através de:
 - [ADIF](#), entidade responsável pela gestão da rede ferroviária em Espanha (ver em “[Perfil del Contratante](#)” e em “[ADIF Alta Velocidad](#)”).
 - “[Búsqueda de expedientes - ADIF](#)”, acesso a informação pormenorizada sobre as licitações em curso, adjudicações, alterações de contrato, entre outros.
 - “[Validación de productos ferroviarios - ADIF](#)”, licitações e validação de produtos utilizados no âmbito ferroviário.
- **Assessoria:** o comércio intracomunitário de material ferroviário é um processo particularmente complexo, sendo aconselhável que a empresa recorra à assistência de especialistas e à consultadoria para identificar soluções logísticas e suporte noutras operações. Por outro lado, a AICEP Espanha constitui igualmente um veículo facilitador e de apoio às empresas portuguesas nos contactos necessários no mercado.
- **Pensamento de longo prazo:** normalmente, a vida útil dos elementos que integram o setor ferroviário é extensa, podendo medir-se em décadas, pelo que as decisões tomadas têm implicações a longo prazo. Por conseguinte, é essencial considerar, entre outros fatores, a evolução previsível de cada elemento, as prestações exigidas e as necessidades da procura, apenas para citar alguns.
- **Ações estratégicas:** com o objetivo de promover e fortalecer a presença das empresas interessadas neste mercado, identificando novas oportunidades de negócio, aconselha-se a implementação de ações estratégicas, como por exemplo: missões comerciais, participações agrupadas nas feiras mais representativas do setor, missões inversas, que incluam coordenação de agendas de representações oriundas deste mercado, reuniões bilaterais e visitas técnicas.
- **Feiras, colóquios e fóruns:** recomenda-se a preparação de um programa de visitas a feiras neste mercado. A [Rail Live](#) é o evento de referência em inovação, investimento e transformação digital no sector ferroviário, reunindo grande parte dos líderes locais e internacionais da cadeia de valor. Além disso, a participação em seminários e fóruns permite estabelecer redes de contacto e acompanhar as tendências-chave do setor. Estes eventos reúnem especialistas, agentes científico-tecnológicos e reguladores, facilitando a identificação de oportunidades comerciais e/ou de investimento.

Abordagem ao Cliente

- **Estratégias inovadoras de comunicação:** visam sobretudo melhorar a experiência do cliente, aumentar a quota de mercado e robustecer a imagem das empresas do setor, através de canais digitais como as redes sociais, plataformas *online* com ofertas promocionais de serviços e interação direta com os utilizadores para recolha de opiniões (para clientes mais jovens), e meios de comunicação tradicionais para segmentos mais seniores; mensagens personalizadas ou ofertas adaptadas às necessidades de cada grupo ou segmento, constituem uma oportunidade de abordagem aos clientes sem precedentes para as empresas ferroviárias.
- **Estratégias de marketing diferenciadoras:** patrocínios, eventos e iniciativas promocionais diversas, destacando os valores e vantagens relativamente à concorrência, como por exemplo, o preço, comodidade, velocidade ou impacto ambiental da rede ferroviária. Por sua vez, é essencial compreender os fatores-chave da decisão do consumidor enquanto ferramenta de gestão e de melhoria contínua da oferta.
- **Estratégias de *targeting*:** analisar as necessidades e preferências das várias constelações de segmentos de clientes é crucial para a personalização das ofertas e para atrair cada grupo de clientes de forma eficaz. De salientar que existem vários segmentos de clientes no setor ferroviário, como por exemplo, viajantes de negócios, os quais priorizam a rapidez, a pontualidade, acesso a *WIFI* de alta velocidade e espaços tranquilos para poderem trabalhar durante o percurso; os turistas que são mais sensíveis à experiência de viagem, comodidade e relação qualidade-preço, podendo estar mais interessados em pacotes integrados de serviços, tais como alojamento, entrada em atrações turísticas, entre outros; viajantes culturais que procuram sobretudo ofertas especiais para eventos culturais /ou festivais, sendo, em geral, mais flexíveis em termos do preço e tempo; ou os viajantes regulares que procuram programas de fidelização e de ofertas de subscrição vantajosas, sendo a fiabilidade, preço e frequência, essenciais às suas deslocações diárias/semanais entre a sua residência e respetivo local de trabalho.

Opções de Comunicação

- **Comunicação baseada na sustentabilidade:** a opinião pública neste mercado tem, em geral, uma perceção do transporte ferroviário como sinónimo de progresso, identificando-o cada vez mais com o desenvolvimento sustentável.
- **Estratégias de comunicação distintivas:** estruturar uma narrativa de produto que incorpore conceitos adequados à realidade atual, atendendo às especificidades e idiossincrasias inerentes a cada uma das comunidades autónomas. Devem as mesmas identificar-se igualmente com práticas de consumo sustentáveis e aludir à natureza diferenciada do produto/serviço.
- **Foco no cliente:** adaptação da estratégia de comunicação ao mercado-alvo. É fundamental que se proceda a uma comunicação personalizada: cada cliente é único, com necessidades específicas, e em vez de se disponibilizarem soluções genéricas, deve procurar-se entender os desafios individuais de cada cliente, propondo soluções que se ajustem às suas necessidades.
- **Presença digital:** presença ativa nas redes-sociais e meios digitais, dada a sua abrangência de audiências.
- **Imagem corporativa (federar o *know-how*):** é recomendável a apresentação de uma visão integrada do sistema ferroviário e respetiva cadeia de valor. É igualmente conveniente que se proceda à agregação do conhecimento sobre esta indústria, como forma de tornar mais competitivas e eficazes as estratégias de marketing e de comunicação.
- **Consolidação de redes de *networking*:** a realização de eventos diversos, tais como seminários, palestras, *think thanks*, entre outros, com o envolvimento de empresas, especialistas e académicos do setor, com vista a um melhor conhecimento internacional do setor, visando facilitar e tornar mais robustos os respetivos negócios.

CONSUMO

Dimensão e Comportamento do Mercado

Principais Redes/ Serviços Ferroviários de Espanha:

- AVE (Alta Velocidade): operado pela RENFE, liga cidades como Madrid, Barcelona, Sevilha, Valência e Málaga.
- AVLO: serviço de alta velocidade *low cost*, operado por RENFE, dispondo de ligações entre as principais cidades espanholas.
- Ouigo España (Alta Velocidade): operado por SNCF, oferece ligações entre Madrid e Barcelona, tendo planos de expansão para outras rotas.

- Iryo: participada das empresas Trenitalia, Air Nostrum e Globalvía, oferece serviços de alta velocidade nos corredores-chave como Madrid-Barcelona e Madrid-Levante.
- Cercanías: operado principalmente pela RENFE, liga as áreas metropolitanas e os arredores, constituindo um meio de transporte essencial como transporte diário de milhares de passageiros.

Organização e Estrutura Funcional do Sistema ferroviário

- De acordo com o [Observatorio del Ferrocarril en España](#) (OFE) e [Fundación de los Ferrocarriles Españoles](#), o sistema ferroviário em Espanha é constituído por várias redes, designadamente, pela *Red Ferroviaria de Interés General* (RFIG), Portos da Rede Ferroviária e Redes Ferroviárias autónomas.
- A RFIG é um conjunto de infraestruturas ferroviárias em todo o território nacional, sendo a mais extensa e a que suporta o maior volume de tráfego. Esta rede é, na sua maioria, administrada pela ADIF.
- A RFIG é constituída pela extinta rede *Ferrocarriles de Vía Estrecha* (FEVE) a rede de Portos públicos e a linha Figueres-Perpignan (LFP Perthus) e pela ADIF- Alta Velocidade (ADIF-AV), sendo competência do *Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana* (MITMA). Por sua vez, os portos da rede ferroviária são geridos pelas respetivas autoridades portuárias.

Características básicas da *Red Ferroviaria de Interés General* (2022-2023)

Año	Longitud	% vía no electrificado	% vía única
2022	15.859	35,2%	61,0%
2023	15.665	34,3%	60,5%

Fonte: *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, 2023

- A redução da extensão relativamente a 2022 deve-se ao encerramento do troço Tarancón-Utiel², em março de 2023, assim como à saída da RFIG da linha 412 Huéneja Dólar - Minas del Marquesado, conforme resolução da *Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible* de 16 de junho de 2023.
- Segundo a secretaria supracitada, o maior esforço de investimento nesta rede foi efetuado pela ADIF-AV, designadamente:
 - Nova linha Pola de Lena – Bif. Pajares (49,574 Km), conhecida como “Variante de Pajares”, que veio reduzir o tempo de viagem entre Madrid e as Astúrias em mais de uma hora;

- Concessão da nova variante da linha entre Xàtiva e La Encina, a qual pressupõe a recuperação do antigo traçado da linha 300, entre La Encina Ag. 2,9 e Bif;
 - Moixent (3,576 Km de via dupla e 21,480 Km de via única). De assinalar que a ADIF cedeu cerca de 41 Km à ADIF-AV do anterior traçado de via dupla com bitola ibérica para a respetiva conversão em bitola padrão e desenvolvimento da rede de alta velocidade.
 - Concessão comercial da eletrificação entre Cáceres/Mérida/Badajoz (199,511 Km);
 - Avanços nas obras de construção do trajeto Talayuela/Plasencia da LAV Madrid-Extremadura;
 - Implementação do RTMS no eixo Atlântico;
 - Modernização da LAV Madrid-Sevilla;
 - Avanços na construção da ligação de alta velocidade entre Murcia e Almería, assim como a respetiva eletrificação.
- Redes ferroviárias autónomas que funcionam sob dependência de certas comunidades autónomas, correspondendo às redes de FGC (*Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*), FGV (*Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana*), ETS (*Euskal Trenbide Sarea – Red Ferroviaria Basca*) e à SFM (*Serveis Ferroviaris de Mallorca*).
 - A gestão nacional de infraestruturas ferroviárias é assegurada pela [ADIF](#) e por um operador nacional (RENFE-Operadora), independentes entre si.
 - Vários organismos regulam certas atividades essenciais: supervisão de segurança e de interoperabilidade, da responsabilidade da [Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria](#) (AESF); supervisão de igualdade na adjudicação de capacidades e outras funções afins (Regulador), através da [Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#) (CIAF), responsável pela investigação de acidentes graves na rede ferroviária e demais incidentes; para além de outros órgãos de homologação e organismos interministeriais.

Rede Ferroviária Espanhola de acordo com Bitola e Administração

(em 31 de dezembro de 2023)



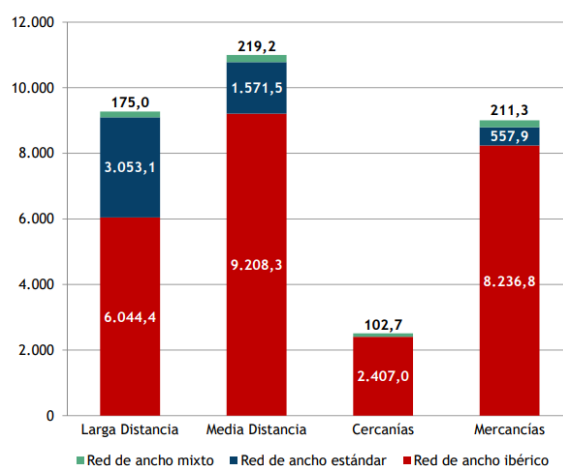
Fonte: Relatório "Informe 2023" do *Observatorio del Ferrocarril en España*, 2024

- A rede ferroviária gerida pela ADIF percorre todo o território espanhol, incluindo comboios de passageiros e comboios de mercadorias. Em função da largura da via, podem-se distinguir três subtipos de rede: **bitola ibérica** (1.668 mm) e **bitola padrão** (1.435 mm), ambas ligadas através dos sistemas de mudança automática de bitola. Já as linhas de bitola mista (1.435 / 1.668 mm), não constituindo propriamente uma sub-rede, estão ligadas através de um terceiro sistema ferroviário. Por sua vez, a **rede de bitola métrica** é constituída por um conjunto de linhas interurbanas que percorrem a costa cantábrica e Múrcia, por onde circulam comboios de passageiros e de mercadorias.
- Subdividida por bitola, a rede de bitola ibérica é composta por um total de 11.270,4 km (+0,5% face a 2021) e a de bitola normal por 3.084,5 km (+4,7% face ao ano anterior). Quanto à largura mista, a extensão total é de 272,1 km (+11,2% face a 2021). Por sua vez, a rede de bitola métrica tem uma extensão de 1.193,4 km, igual à do ano anterior.

- Em termos de rede ADIF de bitola ibérica e bitola padrão, por tipo de serviço, destaque para o serviço de Longa Distância num total de 9.273 km (ou seja, mais de 58,6% do total da rede ADIF).

Espanha: extensão ferroviária por Bitola e Tipologia de Serviço

(em 31 de dezembro de 2022)



Fonte: ADIF, 2023

- O serviço de Média Distância, com uma extensão de 10.999 km, representa 69,5% do total, sendo que o respeitante ao serviço de proximidade (Cercanías) apresenta 2.510 km (15,9%) e o do transporte de mercadorias detém uma extensão de 9.006 km (56,9%).
- Já no que concerne à rede de bitola métrica, a mesma percorre toda a costa da Cantábria, de Ferrol a Bilbao e respetivos ramais; a linha da antiga ferrovia de La Robla entre León e Balmaseda, e as linhas Cartagena-Los Nietos e Cercedilla-Cotos. O serviço de passageiros é prestado nestas linhas, tanto suburbanas como regionais, bem como o serviço de mercadorias, excetuando as linhas Cartagena-Los Nietos e Cercedilla-Cotos, destinadas exclusivamente a viajantes.
- A rede gerida pela FGC tem uma extensão total de 297 km, sendo que, destes, 43,8% corresponde a traçados de via única não-eletrificada, 30,6% a via dupla eletrificada e 25,6% a via única eletrificada.
- A rede gerida pelas Infraestruturas Ferroviárias Bascas conta com uma extensão de 213,2 Km, dos quais 56,4% respeitam a traçado de via única eletrificada e 9,3% a via única não-eletrificada.
-

	Catalunha (297 Km)	País Basco (213,2 Km)	Maiorca (76,4 Km)
Via única não-eletrificada	130	120,2	42,9
Via única eletrificada	91	73,3	0
Via dupla eletrificada	76	19,8	33,5

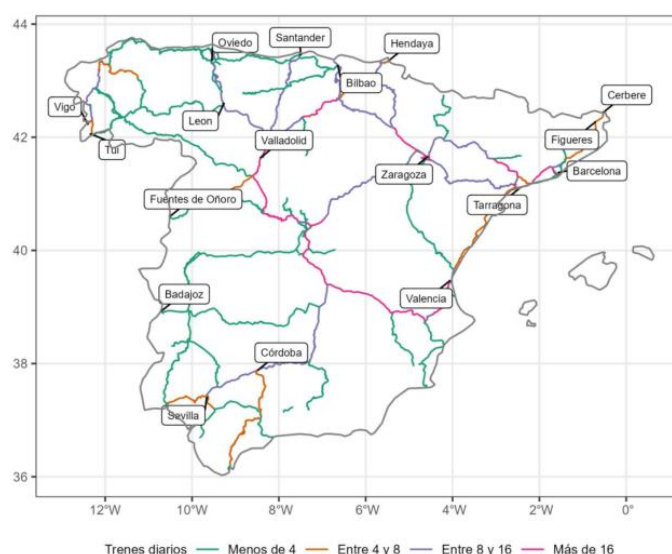
Fonte: Informe 2023, OFE, 2024

- A rede gerida pela SFM detém uma extensão de 76,4 Km, dos quais 43,8% correspondem a traçados de via dupla eletrificada, sendo que os restantes 42,9 Km são de via única não eletrificada.

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

- A atividade ferroviária no âmbito das mercadorias alcançou o auge, em 2015, ano a partir do qual as toneladas líquidas têm apresentado uma tendência descendente, alcançando, em 2023, o seu valor mínimo, desde 2012.
- Em 2023, apesar dos valores serem similares aos registados em 2022, verificou-se um retrocesso no transporte de mercadorias por comboio (na ordem dos 10% face a 2020).
- Ao nível dos comboios diários, a maior atividade registou-se nas ligações de Madrid com Valência, Sevilha, Castilha e Leão, e o País Basco, seguida da conexão entre o País Basco e Barcelona, via Saragoça.

Espanha: comboios diários de mercadorias na Rede ferroviária em 2023



Fonte: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2023

- Em termos de quota de mercado (t. líquidas. km¹⁰), em 2023, destaque para a quota de mercado da empresa Renfe Mercadorias que desceu pela primeira vez de 50,0% para 46,4%, seguida da Captrain (+18,6%); a Continental (+13,9%) e Transfesa (+ 6,5%), segundo a CNMC. Já a Medway, tendo registado um desempenho muito positivo, alcançou uma quota de mercado de 6,3% nesse

¹⁰ T.líquidas.km: expressa quantidade de carga útil em toneladas líquidas transportada por quilómetro percorrido, medindo o trabalho no transporte de mercadorias.

mesmo ano. Por sua vez, as empresas de maior dimensão registaram um ligeiro crescimento, com uma quota média de mercado de cerca de 0,9%.

- O uso da carruagem intermodal tem sido uma tendência que tem vindo a ganhar importância, não obstante os números terem vindo a estabilizar. De facto, em 2023, este tipo de carruagem representou 58,6% do total de t.km líquidas, contra as 58,4% registadas em 2021.

ALTA VELOCIDADE

- O transporte de passageiros de alta velocidade respeita aos serviços em que a velocidade máxima do comboio é superior a 200 Km/hora e a velocidade média é superior a 150 km/hora.
- A Alta Velocidade, em Espanha, envolve uma rede com 4.000 kms de linhas, às quais vão ser adicionados, em 2025-2026, mais 1.500 kms¹¹.

Espanha: Alta velocidade em concessão comercial (2023)

LINE	MAXIMUM SPEED (km/h)	YEAR	DISTANCE (KILOMETRES)
Madrid - Sevilla	270	1992	471
Madrid - Lleida	300	2003	467
Zaragoza - Huesca	200	2003	79
(Madrid -) La Sagra - Toledo	220	2005	21
Córdoba - Antequera-Santa Ana	300	2006	111
Lleida - Camp de Tarragona	300	2006	96
Madrid - Segovia - Olmedo - Valladolid	300	2007	178
Antequera-Santa Ana - Málaga	300	2007	58
Camp de Tarragona - Barcelona	300	2008	100
Bypass Madrid	200	2009	5
Santiago - A Coruña	250	2009	61
(Madrid -) Torrejón de Velasco - Valencia	300	2010	362
Bif. Albacete - Albacete	300	2010	73
Figueres - French border (- Perpignan)	300	2010	20
Ourense - Santiago	300	2011	85
Bypass Yeles	200	2012	6
Barcelona - Figueres	300	2013	131
Albacete - Alicante/Alacant	300	2013	165
Santiago - Vigo	200	2015	95
Sevilla - Cádiz	250	2015	153
Valladolid - León	300	2015	166
Olmedo - Zamora	300	2015	99
Valencia - Vandellós	220	2019	219
Antequera-Santa Ana - Granada	250	2019	109
Vandellós - Tarragona	200	2020	47
Zamora - Pedralba	300	2020	110
Bif. Murcia - Orihuela - Beniel	240	2021	54
Pedralba - Ourense	300	2021	119
Beniel - Murcia	240	2022	16
Venta de Baños - Burgos	300	2022	91
Plasencia - Badajoz	200	2022	142
Chamartin - Atocha new tunnel	120	2022	7
			Total km = 3,917

Fonte: [União Internacional dos Caminhos de Ferro \(UIC\)](#), 2023

NOVOS CORREDORES FERROVIARIOS

- Os corredores **Atlântico** e **Mediterrânico** emergem como essenciais para a intermodalidade, descarbonização e sustentabilidade do transporte, contribuindo igualmente para a estruturação do território espanhol e para a competitividade empresarial (AECOC). Estes projetos inserem-se

¹¹ Fonte: <https://forbes.es/economia/719036/espana-cuenta-con-1-500-kilometros-de-alta-velocidad-en-construccion-o-planeados-segun-el-atlas-de-la-ffe/>

na Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T), a qual inclui, para além da ferrovia, estradas, pontes e tuneis transfronteiriços¹². Neste contexto, o Parlamento Europeu tem vindo a pressionar as autoridades espanholas para a necessidade de ambos os corredores estarem em funcionamento, até 2030.

CORREDOR ATLÂNTICO

- **Rotas:** contrariamente a outros corredores, o corredor Atlântico é radial, conectando numerosos portos da costa atlântica com a fronteira francesa através de Irun.
- **Extensão:** 5, 413 km de traçado ferroviário, dos quais 1,533 km são de alta velocidade.
- **Investimento:** segundo o UIC, o Ministério dos Transportes prevê investir mais de 16.000 milhões de euros para a concretização do Corredor Atlântico.
- **Dificuldades:** O impulso do Parlamento Europeu reforça a posição das regiões do norte de Espanha, expectantes do início de funcionamento do Corredor Atlântico, muito mais atrasado do que o Mediterrânico, uma vez que no Levante contaram com o apoio de várias administrações. Um outro problema adicional é a recusa de França em cumprir com o prazo estabelecido (2030) para concretizar a ligação definitiva com o País Basco.

CORREDOR MEDITERRÂNICO

- **Rotas:** este corredor é uma infraestrutura crucial para o desenvolvimento económico de todo o arco mediterrânico espanhol, cobrindo as comunidades autónomas da Catalunha, Comunidade Valenciana e as regiões de Múrcia e Andaluzia. A interoperabilidade com os principais portos espanhóis converte este corredor num dos eixos ferroviários mais importantes.
- **Extensão:** dos 1.300 km de linha férrea previstos, 63% já estão concluídos.
- **Investimento:** O governo espanhol anunciou um investimento de 11.000 milhões de euros.

Espanha: linhas de Alta Velocidade em construção

High-speed lines under construction in Spain

LINE	MAXIMUM SPEED (km/h)	YEAR	DISTANCE (KILOMETRES)
León - Pola de Lena (Pajares New pass)	250	2023	76
Talayuela - Navalmoral - Plasencia	300	2024	69
Vitoria Gasteiz - Bilbao / San Sebastián	250	2028	175
Murcia - Almería	300	-	188
Castejón - Pamplona	300	-	75
La Encina - Valencia	300	-	107
Palencia - Alar del Rey	300	-	82
			Total km = 772

Fonte: [Atlas High-Speed Rail 2023, UIC](#)

¹² Fonte: <https://ingenieros-civiles.es/>

- Por sua vez, no que concerne a projetos em carteira, destaque para as linhas de alta velocidade entre Burgos e Vitória; Madrid-Talayuela; Alar del Rey-Reinosa; Sevilha-Huelva; Teruel-Saragoça; Castejón-Logroño; e Valência-Castellón, num total de 789 Kms de via.

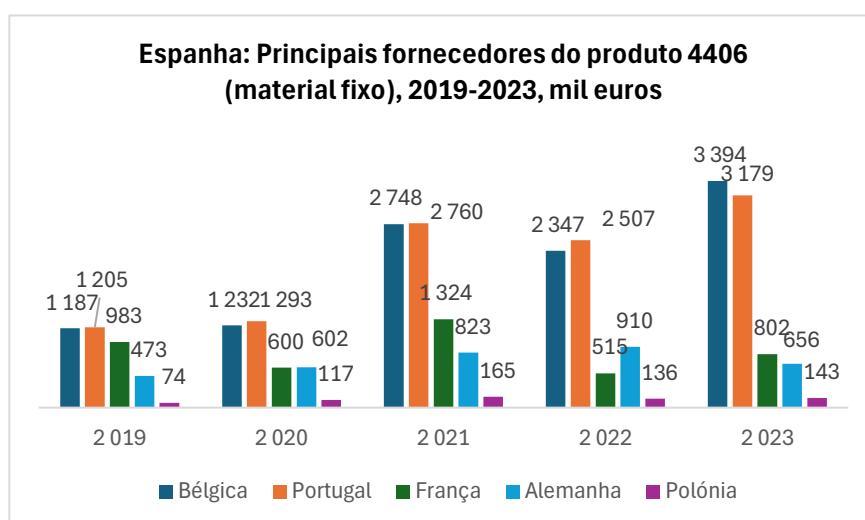
Espanha: linhas de Alta Velocidade Planeadas

High-speed lines planned in Spain

LINE	MAXIMUM SPEED (km/h)	YEAR	DISTANCE (KILOMETRES)
Burgos - Vitoria	300	-	110
Madrid - Talayuela	300	-	223
Alar del Rey - Reinosa	300	-	44
Sevilla - Huelva	300	-	102
Teruel - Zaragoza	250	-	166
Castejón - Logroño	220	-	76
Valencia - Castellón	300	-	68
Total km = 789			

Fonte: [Atlas High-Speed Rail 2023, UIC](#)

PRINCIPAIS FORNECEDORES E CLIENTES



- Os principais fornecedores do produto 4406 (travessas para caminhos de ferro ou elétricos, em madeira), em 2023, foram a Bélgica (3 394 milhares de euros) e Portugal (3 179 m€). Bastante longe, surgem a França (802 m€), a Alemanha (656 m€) e a Polónia (143 m€).
- Portugal registou um crescimento das suas exportações para Espanha, do produto em análise, na ordem dos 26,8%. Não obstante, o crescimento do principal fornecedor – a Bélgica – situou-se nos 44,6%.
- No que concerne às exportações de Espanha do produto 4406, em 2023, França e Portugal foram os seus principais clientes, comprando 248 m€ e 241 m€ respetivamente.

Espanha: principais fornecedores do produto 7302

(Materiais de construção de vias-férreas ou de elétricos, de ferro ou aço, nomeadamente: carris, carris de retenção .), 2019-2023, mil euros

Países	2019	2020	2021	2022	2023
França	6 028	5 450	5 162	5 494	8 560
Áustria	1 083	1 126	1 451	2 937	5 370
China	3 352	1 112	1 905	3 973	4 180
Luxemburgo	1 218	1 014	3 117	3 582	3 917
Europa, Outros Países N Europa	82	1	29	1 305	3 452
República Checa	2 479	8 363	2 940	1 493	3 233

Fonte: [International Trade Centre](#), 2024

- Os principais fornecedores de material de construção de vias-férreas ou de elétricos, de ferro ou aço (7302), em 2023, foram: França (8 560 m€), Áustria (5 370m€), China (4 180m€), Luxemburgo (3 917m€), Europa /Outros países N Europa -NES¹³ (3 452 m€) e República Checa (3 233 m€).
- Quanto aos países importadores deste produto, destaque para Itália (29 359 m€), México (21 900 m€), Portugal (20 621 m€), França (19 217 m€) e Brasil (16 712 m€).
- Quanto ao produto 86 (Locomotivas ferroviárias ou elétricas, material circulante e suas partes; luminárias de trilhos de trem ou bonde...), os principais mercados fornecedores de Espanha são a Itália (269 350 m€), Alemanha (200 920 m€) e França (137 961 m€).
- Por sua vez, Portugal surge na 17ª posição, com vendas a Espanha, em 2023, na ordem dos 6 627 m€, representando um crescimento de 43,1% relativamente a 2022.

Espanha: principais fornecedores do produto 86 (Locomotivas ferroviárias ou elétricas, material circulante e suas partes; luminárias de trilhos de trem ou bonde...),2019-2023, mil euros

Posição	Fornecedor	2019	2020	2021	2022	2023
1	Itália	26 522	33 559	34 890	419 100	269 350
2	Alemanha	101 901	124 310	177 840	197 586	200 920
3	França	46 818	46 298	65 894	258 033	137 961
4	China	38 129	34 260	46 498	60 356	82 625
5	Áustria	27 686	27 975	42 464	38 189	48 975
6	Suíça	16 051	11 270	17 820	11 188	32 502
17	Portugal	2 349	2 318	4 327	4 628	6 627

Fonte: [International Trade Centre](#), 2024

¹³ NES: não especificados separadamente.

- Os principais mercados clientes de Espanha do produto 86, em 2023, foram a Alemanha (323 503 m€), o Reino Unido (199 026 m€) e a Itália (127 066 m€).

Espanha: principais clientes do produto 86

(Locomotivas ferroviárias ou elétricas, material circulante e suas partes; luminárias de trilhos de trem ou bonde...), 2019-2023, mil euros

Posição	Clientes	2 019	2 020	2 021	2 022	2 023
1	Alemanha	116 340	167 928	265 603	104 941	323 503
2	Reino Unido	710 541	215 700	105 449	149 394	199 026
3	Itália	14 516	12 249	19 262	33 370	127 066
4	Países Baixos	169 986	181 680	209 225	119 184	115 400
5	Austrália	86 531	3 760	5 032	13 010	115 230
6	Bélgica	4 488	18 280	89 237	83 488	101 745
13	Portugal	6 731	8 982	12 548	11 424	45 523

Fonte: [International Trade Centre](#), 2024

- Por sua vez, Portugal surge na 13ª posição enquanto cliente de Espanha (produto 86) com um valor de compras, em 2023, de 45,5 milhões de euros, representando um crescimento de cerca de 298% relativamente a 2022.

Características do Consumo

- Record histórico:** o tráfego ferroviário alcançou um record histórico em 2023, tendo alcançado os 201 milhões de comboios/km, ou seja, mais de 10% comparativamente com o acumulado em 2022. Este resultado supera os dados registados em 2019 (pré-pandemia) em cerca de 1,8%, com 197,6 milhões de comboios-km. Esta evolução resulta de vários fatores, como a recuperação progressiva de tráfego, a entrada de novos operadores no mercado, e a abertura de novas linhas de alta-velocidade, de acordo com a ADIF.
- Em geral, a rede gerida pela ADIF é usada para o transporte de viajantes e para o transporte de mercadorias (79,2% do total), apesar de certos troços não permitirem o transporte de mercadorias.

Espanha: tráfego ferroviário por linha e tipologia de viagem

Eje	Nombre	Km	% Viajeros	% Mercancías	Total Tren.km	% sobre el total
01	Madrid-Irún-Francia	1.893	75,7%	24,3%	24.249.071	12,1%
02	Madrid-Zaragoza-Barcelona- Port Bou-Francia	2.411	81,6%	18,4%	39.061.851	19,5%
03	Madrid-Valencia-Tarragona	1.579	79,6%	20,4%	23.250.579	11,6%
04	Alcázar de San Juan- Córdoba-Sevilla-Cádiz	2.655	81,0%	19,0%	16.300.492	8,1%
05	Madrid-Cáceres	538	99,7%	0,3%	7.277.415	3,6%
06	Venta de Baños-León- Orense-Vigo	1.972	72,4%	27,6%	13.460.025	6,7%
08	Red de Ancho Métrico	1.175	98,4%	1,6%	7.545.035	3,8%
11	Madrid -Valladolid (AV)	496	99,7%	0,3%	6.161.112	3,1%
12	Madrid-Barcelona-Francia (AV)	899	99,1%	0,9%	24.671.728	12,3%
13	Madrid-Levante (AV)	712	99,9%	0,1%	15.063.114	7,5%
14	Madrid- Sevilla/Málaga/Granada (AV)	773	99,9%	0,1%	19.921.668	10,0%
16	Olmedo-Zamora-Orense- Santiago (AV)	404	100,0%	0,0%	3.063.747	1,5%

Fonte: ADIF, 2024

- Também os eixos de bitola ibérica são os que apresentam maior utilização, sobretudo o eixo 02 (Madrid/Saragoça/Barcelona/Port Bou (França)), que representa cerca de 20% do tráfego total.
- Entre os troços de alta velocidade, os que apresentam maior tráfego são o eixo 12 (Madrid-Barcelona-França) e o eixo 14 (Madrid-Sevilha/Málaga/Granada), com uma utilização de 12,3% e 10% respetivamente.
- Da rede de alta velocidade, em 2023, 14,4% foi usada apenas para serviços de viajantes e 2,2% apenas para serviços de mercadorias.
- No que concerne às mercadorias, em termos de toneladas líquidas, a quota de transporte internacional decresceu até aos 19%, contra os 19,9% registados no ano anterior.
- Não obstante, registar o bom desempenho da Medway (+34,5%), muito longe da Continental (+8,7%) ou da Resto (+2,9%).
- Por sua vez, a Transfesa foi a única operadora que apresentou resultados negativos por toneladas líquidas (-15,2%).

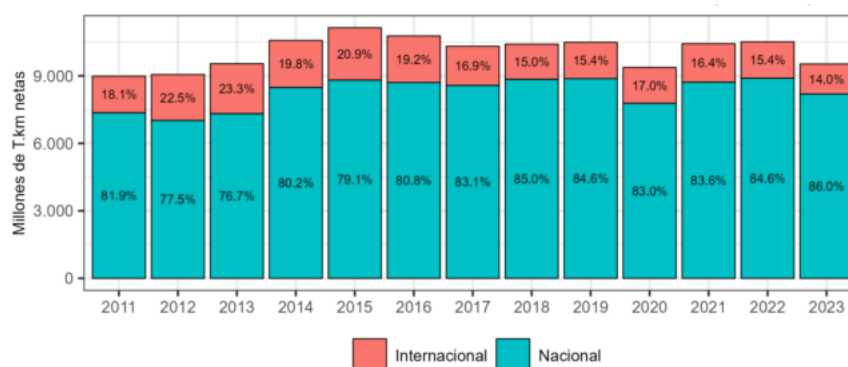
Espanha: Atividade das principais empresas ferroviárias de mercadorias (milhões de euros), em 2023

Empresa	T.km netas	Var anual	Toneladas netas	Var anual
Renfe Mercancías	4.419,5	-20,5%	11,792	-19,4%
Total alternativas	5.110,3	+3,1%	9,809	+4,4%
Captrain	1.768,5	-2,6%	3,757	+0,1%
Continental	1.326,1	+14,9%	2,068	+8,7%
Transfesa	617,4	-20,4%	0,938	-15,2%
Medway	596,0	+40,9%	1,435	+34,5%
Resto	802,3	+1,4%	1,611	+2,9%

Fonte: *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, 2023

- De salientar, ainda, que a atividade ferroviária doméstica prevalece em detrimento da atividade internacional (14%), em 2023, em oposição aos 15,4% registados em 2022.
- Apesar disso, os dados da CNMC parecem indiciar uma ligeira subida da atividade internacional, mesmo que ainda pouco expressiva (+1,4%).

Espanha: evolução da atividade nacional e internacional, por T Km líquidas (2011-2023)



Fonte: *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia*, 2023

- No que respeita os produtos transportados por comboio, existem duas modalidades: a carruagem completa, que se ajusta à mercadoria a transportar e a carruagem intermodal, exclusiva para unidades de transporte intermodal (UTIs), constituído por contentores de tamanho *standard*.
- Destaque para a evolução do serviço prestado, em 2023, em carruagem completa pelas empresas Medway (+52%), Transfesa (+27,4%) e Resto (+21,4%), relativamente ao ano transato.

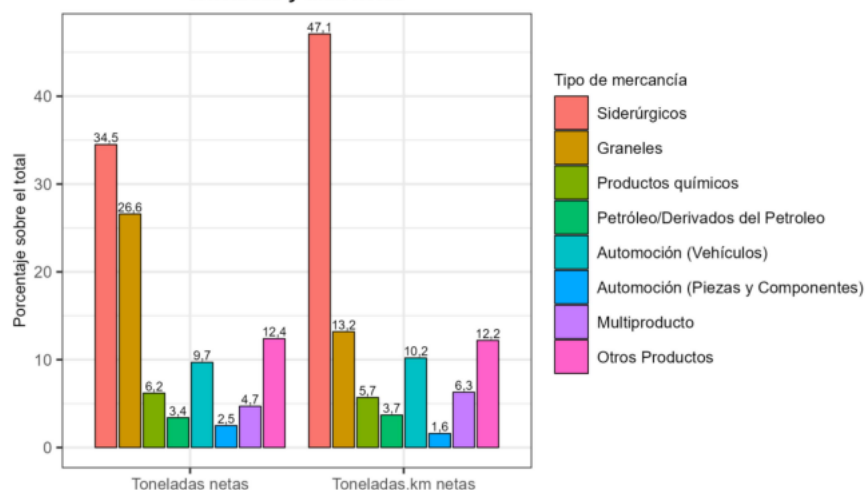
Espanha: Toneladas e t.km líquidas por tipologia de carruagem e empresas (em 2023)

Empresa	Tipo de vagón	T.km netas (millones)	Var anual	Toneladas netas (millones)	Var anual
Renfe Mercancias	Intermodal	1,920,6	-19,9%	5,1448	-21,0%
	Vagón completo	2,498,9	-20,9%	6,6474	-18,2%
Total alternativas	Intermodal	3,665,6	+0,4%	6,2448	+1,5%
	Vagón completo	1,444,7	+10,5%	3,5645	+10,1%
Captrain	Intermodal	681,6	-14,0%	1,3231	-5,2%
	Vagón completo	1,086,9	+6,2%	2,4343	+3,3%
Continental	Intermodal	1,293,8	+13,9%	1,9642	+9,5%
	Vagón completo	32,3	+80,0%	0,1034	-5,3%
Transfesa	Intermodal	484,0	-27,0%	0,5342	-32,3%
	Vagón completo	133,4	+19,2%	0,4039	+27,4%
Medway	Intermodal	495,5	+38,3%	1,0901	+29,8%
	Vagón completo	100,5	+55,4%	0,3449	+52,0%
Resto	Intermodal	710,7	+1,4%	1,3332	-0,3%
	Vagón completo	91,6	+2,0%	0,2780	+21,4%

Fonte: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2023

- Já no que concerne o transporte de mercadorias no modelo intermodal, apenas a Medway (+29,8%) e a Continental (+9,5%) apresentam resultados positivos.
- As mercadorias transportadas por carruagem completa são sobretudo produtos siderúrgicos (34,5% das toneladas líquidas), produtos a granel (26,6%) e automação, incluindo peças e componentes (12,2%).

Espanha: Distribuição das mercadorias transportadas em carruagem completa (t e t.km líquidas)

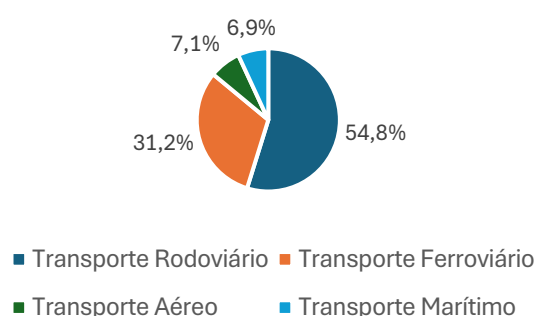


Fonte: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2023

- Em termos dos principais trajetos, por toneladas líquidas, destaque para o trajeto Barcelona-Saragoça, o mais relevante, embora com uma quebra de 13% relativamente a 2022, seguido do trajeto Madrid-Valência. Ambos os trajetos são efetuados sobretudo com recurso à carruagem intermodal.

- **Quota de mercado:** o transporte rodoviário representava, em 2023, 54,8% do total, ou seja, +23,6% relativamente ao transporte ferroviário (Renfe, ADIF, 2024). Assim, considerando que a quota de mercado do transporte ferroviário de mercadorias relativamente a outras tipologias de transporte é ainda baixa, o governo central espanhol tem vindo a implementar um conjunto de ajudas com o objetivo de incentivar o transporte ferroviário. Tais incentivos focam-se na promoção da aquisição de novas locomotoras e na implementação de sistemas de segurança avançados, como é o caso dos ERMTS, no âmbito do Plano de Recuperação de Transformação e Resiliência do país.

Espanha: Distribuição do Investimento por tipologia de transporte, em 2023



Fonte: Renfe, ADIF (2024)

- **Níveis de satisfação:** de acordo com o estudo “Global Infrastructure Index 2024”, da responsabilidade da Ipsos, o qual analisou, entre 2016 e 2024, o nível de satisfação dos cidadãos com as estradas, ferrovia, aeroportos ou as redes energéticas e água, em Espanha, 33% da população afirma estar satisfeita com as infraestruturas do país. Apesar de estes números poderem ser interpretados como um baixo grau de satisfação, representam o valor mais elevado da série histórica em análise, com um crescimento de oito pontos percentuais.

Oferta portuguesa

- Espanha tem crescido devido à necessidade de melhorar a conectividade e a eficiência no transporte ferroviário na Península Ibérica. Ambos os países partilham linhas importantes, como Lisboa-Madrid e Porto-Vigo, embora existam diferenças no diâmetro das vias.
- Entre as vantagens desta cooperação, destacam-se a melhoria da conectividade para o transporte de mercadorias e passageiros, as economias de escala e uma maior competitividade. Além disso, facilita a inovação tecnológica partilhada entre empresas de ambos os países.

- Não obstante, existem algumas desvantagens como os desafios técnicos relacionados com as diferenças no diâmetro das vias e na eletrificação, assim como outras diferenças técnicas que dificultam a interoperabilidade.
- Em geral, a cooperação tem sido benéfica, pese embora ser ainda necessário ultrapassar desafios técnicos para alcançar uma integração total.
- A rede ferroviária portuguesa concentra-se em corredores estratégicos que ligam as principais cidades, como Lisboa, Porto e Faro, bem como em ligações transfronteiriças para Espanha, integradas nos corredores Atlântico e Mediterrânico da Rede Transeuropeia de Transportes (TEN-T).
- Contudo, persistem desafios relacionados com a modernização de troços obsoletos, a melhoria da capacidade em eixos congestionados e a integração plena com as redes europeias de alta velocidade.
- O setor ferroviário em Portugal encontra-se num processo de transformação, com uma visão clara para um futuro mais conectado, sustentável e competitivo, em linha com as prioridades nacionais e europeias em matéria de transportes e ambiente.
- O setor ferroviário português é bastante diversificado e abrange quase toda a cadeia de valor, integrando empresas públicas e privadas com competências que vão desde as operações e gestão de infraestruturas até ao fabrico de componentes, engenharia e inovação tecnológica.
- O setor beneficia de investimentos internacionais em centros de inovação e engenharia, que visam o desenvolvimento de soluções tecnológicas avançadas em sinalização, mobilidade digital, controlo de tráfego e outras tecnologias ferroviárias. Esta dimensão reforça o posicionamento de Portugal como um fornecedor de *know-how* no mercado global.
- Portugal destaca-se também pela capacidade de fabrico de equipamentos e componentes para o material circulante, assim como por empresas de engenharia e construção ferroviárias. Estas atuam em projetos de grande escala, contribuindo para o desenvolvimento e manutenção de infraestrutura com elevados padrões técnicos e de qualidade.
- Apesar das diferenças técnicas, grande parte das empresas portuguesas do setor apresenta colaborações estratégicas com parceiros espanhóis, existindo um razoável nível de integração ao nível ibérico.

QUADRO LEGAL E REGULAMENTAR

Tributação

- Não há lugar ao pagamento de direitos aduaneiros, pois está em funcionamento o mercado único, onde as [mercadorias circulam livremente](#) sem haver lugar a qualquer controlo alfandegário.
- A União Europeia (UE) aplica um [Sistema Comum do IVA](#), sendo que os Estados-membros (EM) beneficiam de uma certa flexibilidade, nomeadamente na determinação das taxas do IVA. Em Espanha, a aquisição de material das posições pautais 4406, 7302 e 86 está sujeita a uma taxa de IVA normal de 21%, sendo a entidade competente na matéria a [Agencia Tributaria](#) espanhola ([Tipo Impositivo](#) | [Manual práctico IVA 2024](#)).
- As Ilhas Canárias, enquanto [RUP](#) (região ultraperiférica) espanhola, [não fazem parte do território da UE](#) para efeitos fiscais, nomeadamente de IVA e Impostos Especiais sobre o Consumo. Com efeito, em vez do IVA, é cobrado o [IGIC](#) (*Imposto Geral Indireto Canário*), sendo que a taxa normal é de 7%, podendo existir isenção nos produtos em análise através do [artigo 52.º, alínea j\)](#). Existe, ainda, um imposto especial sobre o consumo designado por [AIEM](#) (*Arbitrio Insular a la Entrada de Mercancías*) que não abrange os produtos das posições pautais 4406, 7302 e 86. Devido a este estatuto tributário especial, há necessidade de ser efetuada uma declaração alfandegária de despacho nos envios de bens de qualquer Estado-Membro da UE ([incluindo continente espanhol](#)) para as Ilhas Canárias.
- Nos envios de pequenas remessas para as Ilhas Canárias, característicos nas vendas *online*, sugerimos a consulta da página web da [Agencia Tributaria Canária](#) que disponibiliza informação sobre: [Declaración simplificada de importaciones](#); [Declaración de envíos de escaso valor, hasta 150 euros](#); segundo as quais os envios de bens de valor inferior a 150€ parecem estar isentos de IGIC; e [Formulario simplificado de importación para mercancías de valor superior a 150€](#). Também os *Correos* espanhóis disponibilizam informação sobre [trâmites aduaneiros na importação](#) nas Ilhas Canárias. Para o esclarecimento de qualquer dúvida nesta matéria os interessados devem contactar a *Agencia Tributaria Canaria* ([contacto](#)).
- Por último, desde 1 de janeiro de 2023, é cobrado um novo imposto espanhol, o *Impuesto Especial sobre los Envases de Plástico No Reutilizables*, regulado nos artigos 67 a 83 da [Ley 7/2022, de 8 de abril](#), que incide sobre o fabrico (em Espanha), importação ou aquisição intracomunitária de plásticos de utilização única (e não reciclados). Assim, nas aquisições intracomunitárias de produtos embalado em matéria plástica não reutilizável (e não reciclada), os responsáveis pela comercialização do produto no mercado espanhol (distribuidores) devem

autoliquidar este imposto à taxa de €0,45 por Kg de plástico, exceto se a quantidade de plástico acumulada num mês não exceder 5 Kgs ou se tratar de plástico reutilizável ou reciclado, devendo, neste último caso, o plástico reciclado estar [certificado por entidade acreditada](#) no âmbito da [Norma UNE-EN 15343:2008](#) ou normas que a substituem ([Plastics and packaging laws in Spain | CMS Expert Guide](#)).

Consultar: [Access2Markets](#) (depois de selecionado o produto, consultar na coluna lateral esquerda “Impostos”) e Quadro Legal e Regulamentar em [Espanha e-Commerce \(AICEP\)](#).

Formalidades

- A Fatura Comercial assume uma importância vital no âmbito das trocas comerciais comunitárias, uma vez que foram suprimidos todos os documentos aduaneiros de controlo na Alfândega, vigorando o princípio da [livre circulação de mercadorias em setores harmonizados e não harmonizados](#). No comércio B2B a Fatura deve sempre indicar os números de registo no IVA do vendedor e do adquirente, com indicação do país em causa e correspondente expressão codificada ([ver Q11](#)), podendo o número de IVA do adquirente ser confirmado no [Sistema VIES](#).
- Por outro lado, existe a obrigação de apresentação da [Declaração Intrastat](#) junto do INE, para efeitos estatísticos, sempre que a transação esteja abrangida pelo IVA e ultrapasse os valores (anuais) dos limiares estatísticos de assimilação (para o ano de 2025: expedições de €600.000 até €6.499.999 – [FAQs](#)).
- Quanto à mercadoria, são vários os [produtos](#) na União Europeia (UE) sujeitos a regulamentação comunitária desenvolvida, o que obvia a dificuldades e obstáculos à livre circulação no espaço comunitário. É o caso dos componentes ferroviários que estão sujeitos a diversa legislação comunitária harmonizada. Assim, se os bens em causa já são comercializados em Portugal e cumprem as regras, não há, em princípio, dificuldade na sua venda nos demais países da UE.
- Destacam-se os principais diplomas comunitários aplicados aos componentes ferroviários:
 - [Diretiva \(UE\) n.º 2016/797](#) – Esta Diretiva estabelece as condições de conceção, construção, entrada em serviço, adaptação, renovação, exploração e manutenção das partes do sistema; bem como as qualificações profissionais e as condições de saúde e segurança do pessoal que contribui para a sua operação e manutenção. Os requisitos essenciais a satisfazer constam do [anexo III](#). Esta Diretiva é um dos três atos legislativos que abrangem os aspetos técnicos do quarto pacote ferroviário, juntamente com o [Regulamento \(UE\) n.º 2016/796](#) e a [Diretiva \(UE\) n.º 2016/798](#).

- [Regulamento \(UE\) n.º 305/2011](#) – Este Regulamento estabelece condições harmonizadas para a comercialização dos produtos de construção e será revogado pelo [Regulamento \(UE\) n.º 2024/3110](#) a partir de 8 de janeiro de 2026.
- Para mais informações sobre estas e outras as regras aplicáveis aos componentes ferroviários, as empresas portuguesas devem consultar os requisitos relativos ao seu produto no [Access2Markets](#), através da classificação pautal do mesmo (utilizar as posições pautais até 2 ou 4 dígitos do Sistema Harmonizado presentes no capítulo *Nota Final*: 4406; 7302; 86).
- Relativamente aos resíduos das embalagens dos produtos, o [Regulamento UE n.º 2025/40](#), publicado no início de 2025, adota [novas regras em matéria de embalagens e resíduos de embalagens](#), contudo, este Regulamento só será aplicável a partir de **12 de agosto de 2026** ([The new European Packaging Regulation 2025](#)).
- Até à referida data, ao nível do Mercado Interno da UE, o fluxo das embalagens e resíduos de embalagens continua a ser regulado pela [Diretiva n.º 94/62/CE](#), que estabelece como regra comum a todos os Estados-Membros (EM) o [princípio da responsabilidade alargada do produtor](#), que consiste na responsabilidade total ou parcial, financeira ou financeira e operacional do produtor/embalador/distribuidor relativamente à gestão dos resíduos provenientes dos seus próprios produtos, sendo que esta responsabilidade pode ser assumida a título individual ou transferida para um sistema integrado. Cabe, no entanto, a cada EM definir o seu modelo de gestão.
- A marca “Ponto Verde” é um dos sistemas adotado na maioria dos EM para gestão dos resíduos de embalagens, incluindo Espanha (ver [aqui](#) - [ECOEMBES](#)), sendo o uso do logo “Ponto Verde” voluntário nesses países.
- À partida, no comércio *Business2Business* o distribuidor no mercado de destino pode assumir a responsabilidade do produtor, mas tal deve ser confirmado junto do cliente e acordado legalmente entre o vendedor português o respetivo distribuidor no mercado. Não existindo distribuidor no mercado de destino, é particularmente importante que o vendedor português contacte os [organismos de gestão de resíduos](#) localizados em Espanha ou consulte as normas aplicáveis ([Real Decreto 1055/2022, de 27 de diciembre](#)) disponíveis na [página web do Ministério espanhol responsável](#), para apurar se existem e quais as obrigações a cumprir na matéria.
- O [Real Decreto 1055/2022, de 27 de diciembre](#) obriga a que os produtores estabelecidos noutro EM e que comercializam produtos em Espanha se registem no [Registro de Productores de Producto – Seccion Envases](#), para cumprir as obrigações de informação relativas à gestão

de resíduos de embalagens, devendo, para o efeito, designar uma pessoa singular ou coletiva no mercado espanhol como representante autorizado.

- No comércio *B2B*, caso o produtor estrangeiro não designe representante, o primeiro distribuidor ou comerciante do produto embalado com sede em Espanha é secundariamente responsável pelas obrigações estabelecidas para os produtores de produtos (ver [artigo 17.2 do Real Decreto](#) e [Nota Interpretativa](#) da *Subdirección General de Economía Circular* espanhola).
- Para além do acima referido, as empresas portuguesas devem sempre inquirir junto dos seus clientes no mercado espanhol acerca da necessidade de cumprir outros requisitos nacionais.

Consultar: [Access2Markets](#) (depois de selecionado o produto, consultar na coluna lateral esquerda “Requisitos de Produto”) e Quadro Legal e Regulamentar em [Espanha e-Commerce \(AICEP\)](#).

Entraves

- Não são conhecidos entraves específicos à venda de material ferroviário para Espanha.

Nota: A informação presente no capítulo “Quadro Legal e Regulamentar” reporta a setembro 2025.

CONCORRÊNCIA

Concorrência estrangeira

Empresa	Atividade
Captrain Espanña Inspiring Rail Solutions	Oferece serviços ferroviários para mercadorias, tração para a construção de vias-férreas e atividades ferroviárias auxiliares em terminais, portos e zonas logísticas.
Ouigo	Oferece serviços de alta velocidade, facilitando trajetos entre cidades como Barcelona, Madrid, Valencia, Saragoça, Tarragona, Alicante e Albacete. Estabeleceu-se em Espanha após a liberalização do transporte ferroviário para passageiros (França).
iryo.eu	Marca comercial do operador ferroviário Ilsa, um consórcio formado pela companhia área Air Nostrum e a empresa italiana Tenitalia. Instalou-se em Espanha em 2022, após a liberalização do mercado ferroviário.
Stadler	Fabricantes de comboios de alta velocidade, intercidades e comboios regionais e interurbanos. Veículos modelares e soluções à medida.

<u>Hitachi</u> <u>Espanha</u>	Setores como energia verde, climatização, centros de <i>software</i> , mobilidade e tecnologia digital.
<u>Spanien – Mosdorfer</u> <u>España</u>	Empresa dedicada à eletrotécnica. Desenvolve e fabrica elementos e sistemas de contacto para redes de alimentação elétrica.
<u>Thales Group</u>	Trata-se de uma das principais empresas tecnológicas do mundo, com uma forte presença em Espanha, especializada em aeronáutica, defesa, segurança e cibersegurança digital.
<u>Satys</u>	Empresa francesa especializada em pintura e design de interiores de veículos ferroviários.
<u>Siemens</u> <u>Mobility Spain</u>	Empresa especializada em soluções de transporte, oferecendo uma ampla gama de produtos e serviços no âmbito dos transportes, incluindo comboios de alta velocidade e sistemas de sinalização, eletrificação e manutenção (Alemanha).

Concorrência Local

<u>Renfe</u>	Principal empresa de transporte ferroviário de passageiros e mercadorias de Espanha. Oferece uma ampla gama de serviços, incluindo comboios de alta velocidade (AVE), comboios de meia-distância e serviços <i>low-cost</i> .
<u>CAF</u> Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles	Dedica-se à produção de material circulante para metro, comboios de alta velocidade e interurbanos. Dedica-se também à manutenção e modernização das locomotoras.
<u>Talgo</u>	Focada na conceção, produção e manutenção de material rolante ferroviário, tendo introduzido tecnologias revolucionárias como o rolamento móvel. Desenvolve comboios de alta velocidade como o Talgo Avril.
<u>Stadler</u>	Oferece uma ampla gama de produtos, tais como comboios de alta-velocidade, comboios interurbanos, regionais e suburbanos, assim como veículos para o transporte urbano, como metro e elétricos.
<u>Alstom</u>	Líder mundial na mobilidade sustentável e inteligente, tem uma forte presença neste mercado (planta industrial em Barcelona e fabrica de sistemas de propulsão no País Basco). Em Madrid conta com centros de investigação tecnológica dedicados à segurança ferroviária, sinalização, manutenção e mobilidade digital.

Indra	Empresa especializada em tecnologia e consultoria, oferecendo serviços em setores como o transporte, defesa, energia, telecomunicações e serviços financeiros.
Transladem GMV	Desenvolve sistemas inteligentes de transporte, incluindo soluções para o setor ferroviário. Um dos produtos destacados é o SAE-R (plataforma concebida para exploração de serviços ferroviários).
Ineco	Empresa de consultoria e engenharia especializada no desenvolvimento e gestão de sistemas de transporte e na digitalização e na administração pública.
COMSA	Dedica-se ao desenvolvimento de infraestruturas, engenharia industrial e serviços. A sua atividade abarca setores como os da construção, manutenção, conservação, concessões de infraestruturas e energias renováveis.
FERROVÍAS ASTUR	Trata-se de uma empresa asturiana dedicada à produção, reparação e manutenção de veículos ferroviários autopropulsados.
CINTRATEC	Empresa do Grupo CSC especializada na execução de projetos chaves-na-mão no setor ferroviário.
Construcciones Mecánicas Aragonesas, S.A. –	Empresa que fabrica material ferroviário, mecanização e soldadura de peças e conjuntos para a indústria geral.
AMURRIO FERROCARRIL	Empresa especializada na produção, reparação, instalação e comércio de material ferroviário e bens de equipamento. Destaque para a produção de componentes ferroviários como cruzamentos de via, desenho assistido por computador mecanização, pintura, soldadura, entre outros.
Mieres Rail	Empresa centrada na produção de aparelhos de mudança de via e cruzamentos ferroviários.
Margon	Empresa metalúrgica que realiza o design, engenharia, fabricação e montagem, de interiores e módulos para o setor ferroviário.
COFEMA	Empresa integrante do Grupo CAF, dedica-se à coordenação de políticas ambientais integradas, em colaboração com as várias províncias e comunidades em Espanha e governo central. Dedicar-se igualmente à implementação de políticas preventivas e corretivas, promovendo a conservação de recursos naturais e o desenvolvimento sustentável.
Fundiciones Levante	Empresa especializada em fundição de zamac sob pressão. Oferece igualmente serviços de pintura, utilizando sistemas eletrónicos de alta qualidade.

<u>Sel-Rail</u>	Empresa dedicada à produção de veículos ferroviários, incluídas instalações de equipamentos e máquinas adaptadas às normativas do setor. Também fornece acessórios e ferramentas especializadas para a manutenção das infraestruturas ferroviárias.
<u>Ibérica</u> <u>Tecnología en</u> <u>Sistemas de</u> <u>Seguridad</u> <u>Ferrovíarios</u>	Empresa tecnológica especializada na produção, comercialização e manutenção de equipamento de segurança ferroviária para a rede ferroviária convencional e de alta velocidade.
<u>Cepsa</u>	Empresa especializada na conceção, produção e comercialização de equipamentos de eletrónica de potência e sistemas para comboios, metros e elétricos.
<u>Applus</u>	Atua no setor da inspeção, ensaios e certificação. Apoia as empresas a potenciar as suas qualidades, segurança dos seus ativos, infraestruturas, operações, assim como o seu desempenho em termos ambientais.

COMUNICAÇÃO

Feiras setoriais

- [Rail Live:](#) é o único certame de referência no mercado, constituindo-se como uma montra das diversas tendências do setor, em torno de temáticas como sustentabilidade, resiliência energética e climática, inteligência artificial, transformação digital, mobilidade e infraestrutura inteligente, transporte de mercadorias, sinalização e controle de comboios, segurança energética, financiamento, atração de talentos ou desenvolvimento profissional.
- De periodicidade anual, esta feira detém características distintas, em função dos anos pares ou ímpares. Significa que o evento de maior dimensão se realiza nos anos ímpares, em Madrid, oferecendo espaço expositivo, congresso de âmbito internacional, reuniões entre outras iniciativas.
- Já nos anos pares, a sua realização é móvel, portanto, cada ano, uma cidade distinta é selecionada para acolher o evento. Assim, os eventos fora de Madrid são certames de dimensão mais reduzida, com um parco espaço de exposição, incidindo sobretudo no âmbito nacional, não obstante dinamizarem um conjunto diversificado de painéis setoriais com *players* internacionais. Em 2024, a Rail Live realizou-se em Saragoça.
- [Advanced Machine Tools:](#) é um certame de carácter bienal que tem lugar na [Fira de Barcelona](#). É um espaço privilegiado para o encontro de fornecedores de máquinas,

ferramentas, bens de consumo e equipas auxiliares, conta com uma presença significativa dos principais atores da indústria ferroviária. O último evento teve lugar de 8 a 10 de abril de 2025. Paralelamente, tem lugar o [Industry 4.0 Congress | Advanced Factories | Barcelona](#), que é um evento dirigido à indústria avançada e digitalização, abrangendo temáticas como a automatização, robótica, inteligência artificial e o conceito de “fábrica do futuro”.

- [GLOBAL MOBILITY CALL \(ifema.es\)](#): trata-se de uma feira ainda recente (em 2024 foi a sua 3ª edição), constituída por espaço expositivo, por um congresso e por diversos seminários temáticos, realizada anualmente em Madrid. O foco é a mobilidade sustentável, apresentando uma montra de produtos e serviços destinados a pessoas e mercadorias, para além de conectar a indústria e os *stakeholders*, numa perspetiva transversal e holística em termos de mobilidade.

Publicações setoriais

- [Trenvista - Revista independente do setor ferroviário](#)
- [VÍA LIBRE - Revista editada pela Fundação de Caminhos de Ferro Espanhóis \(FFE\)](#)
- [Ten y Rail - Revista 100% digital do setor ferroviário. transporte urbano e mobilidade](#)

Associações setoriais

- [Mafex – Associação da Indústria Ferroviária Espanhola](#)
- [AEFP - Associação de Empresas Ferroviárias Privadas](#)
- [AAFMadrid - Associação de Amigos dos Caminhos de Ferro de Madrid \(AAFM\)](#)
- [PTFE - Plataforma Tecnológica Ferroviária Espanhola \(PTFE\)](#)

TENDÊNCIAS

Consumo

- **Mobilidade e conectividade:** tendência pela procura de infraestruturas ferroviárias “multimodais e inteligentes”, tais como espaços para armazenamento de bagagem, recarga elétrica, centros comerciais nas estações, carruagens silenciosas, entre outros. Paralelamente a isto, os consumidores também a procuram por serviços digitais, que permitem uma resposta personalizada e adaptada às suas necessidades. A aplicação *Doco* (RENFE) é um bom exemplo de acesso a diversos serviços de mobilidade, partindo de um único dispositivo digital, permite planificar, reservar, pagar viagens de comboio, táxi, VTC ou moto, de uma forma mais económica, rápida e sustentável.
- **Sustentabilidade como protagonista:** a população espanhola, especialmente os mais jovens, demonstra um crescente interesse em conhecer o impacto ambiental dos comboios e das infraestruturas, da contaminação acústica, dos materiais usados, eficiência energética e até a origem dos alimentos oferecidos a bordo. Neste contexto, a RENFE prevê descarbonizar os seus comboios até 2035, e a TALGO e a REPSOL estão a trabalhar no sentido da implementação de um comboio dual hidrogénio-elétrico. As chamadas **Estações 4.0**, serão espaços inteligentes, sustentáveis e orientadas para o bem-estar dos passageiros, integrando soluções de eficiência energética e energias renováveis para minimizar o impacto ambiental e otimizar o consumo de energia.
- **Preço como fator crítico de sucesso:** a chegada de novos operadores ao setor ferroviário espanhol revolucionou o panorama do transporte de alta velocidade, levando a concorrência a uma diminuição expressiva nos preços dos bilhetes de comboio¹⁴. Esta ideia é igualmente corroborada pelo jornal *El Economista* ao destacar um estudo da CRA – Charles River Associates¹⁵ que indica que o uso de plataformas digitais independentes gerou um milhão de viagens adicionais na rede de alta velocidade em Espanha, em 2023, representando um crescimento de 3,0% do total de trajetos nos corredores liberalizados. Também a CNMC refere que os preços em trajetos operados por múltiplas empresas diminuíram entre 24% e 28%, em 2023, comparativamente ao ano anterior, apontando como exemplo a descida de 18,6% do preço dos

¹⁴ Fonte: <https://www.msn.com/es-es/dinero/econom%C3%ADa/impacto-de-la-competencia-en-el-precio-de-los-billetes-de-tren-en-espa%C3%B1a/ar-AA1vZpPH?ocid=Bing NewsVerp>

¹⁵ Fonte: <https://www.eleconomista.es/transportes-turismo/noticias/13026893/10/24/las-plataformas-de-ticketing-generan-un-millon-de-viajes-mas-en-la-alta-velocidad.html>

bilhetes de comboio entre Madrid e Alicante e de 18,2% no trajeto entre Madrid-Málaga. Assim, o impacto da redução de preços traduziu-se num crescimento notável da procura de viajantes. No último semestre de 2024, o número de passageiros no AVE atingiu os 10,7 milhões, representando um incremento de 24% relativamente a 2023. A RENFE Viajeros mantém a sua posição cimeira como operador no setor da alta velocidade, mantendo quotas de mercado que oscilam entre os 53% na rota Madrid-Valencia e os 74% Madrid-Málaga/Granada. Contudo, a Iryo e Ouigo começaram a ganhar fôlego, alcançando a Iryo entre 23% e 28% de quota nos vários corredores. Esta concorrência beneficiou os consumidores ao nível dos preços, para além da melhoria da qualidade do serviço, como forma de atrair mais clientes.

- **Novos canais:** as previsões são para a manutenção do crescimento da concorrência e da redução dos preços, pelo que a opção do comboio para trabalhar, para o lazer ou para o transporte de mercadorias vai exigir às operadoras a emergência de novas rotas e novos serviços.
- **Novas abordagens tecnológicas e IA:** incremento do investimento em projetos de *IoT* (ex. manutenção preventiva, *enabling technologies*), que combinam formas de interconexão e comunicação ("*vehicle-to-vehicle and vehicle-to-network communication*"), robótica ("*autonomous driving*" or "*autonomous operations*", ATO), *block-chain*, *Deep Learning*, *Machine Learning*, *Edge Computing*, *Big Data* e *cloud computing*, redes-sociais e economia colaborativa ("*carsharing*"), ou soluções para a deteção de obstáculos, incremento do fomento da investigação, análise do *ecodesign*, minimização do impacto ambiental em todo o processo, aplicação de um critério de compra que seja sustentável, redução do ruído ferroviário, e manutenção do património ferroviário ao serviço do desenvolvimento territorial.
- **Firme compromisso com programas de I&D e inovação:** a administração pública e as autoridades governamentais continuarão a pôr em prática iniciativas no sentido de promover e impulsionar a inovação no transporte ferroviário, através de programas I&D e inovação, os quais incluem planos de financiamento de longo prazo.
- **Maior interação e colaboração entre empresas e academia:** as OEM e as *start-ups* têm vindo a criar plataformas multimodais que oferecem opções de fácil utilização e intercâmbio *online* de informação útil para o cliente (relacionadas com a planificação, reservas, pagamentos, serviços adicionais a bordo, etc.). Por sua vez, verifica-se uma maior cooperação entre empresas e academia, através da apresentação de iniciativas conjuntas em diversas áreas, tais como projetos de I&D, atração de talento, capacitação tecnológica e organização de jornadas formativas e missões tecnológicas.

- **Cibersegurança:** com o objetivo de assegurar a integridade dos sistemas, é notória a tendência no sentido da implementação de relações de cooperação (mediante protocolos de segurança) entre as diferentes empresas.
- **Novos materiais:** adoção de materiais mais eficientes e ligeiros para reduzir o impacto ecológico. Aumento da capacidade das operações inteligentes e de produção avançada para desenvolver comboios mais rápidos, seguros e confortáveis, a partir da utilização de materiais compostos e híbridos, incluindo tecnologia importada do setor aeronáutico.
- **Incorporação do *Retrofit*:** tendência no sentido da modernização do material circulante para melhorar a eficiência, segurança, conforto, sustentabilidade, ou cumprir novos requisitos legais e normativos, sem necessidade de substituir por novos equipamentos.
- **Descarbonização e eletrificação:** através de uma parceria com a Maersk, a Renfe e a Capsa vão testar, pela primeira vez em Espanha, biocombustíveis de segunda geração no setor ferroviário. Durante três meses, o corredor que liga Algeciras a Madrid será um itinerário descarbonizado, utilizando diesel renovável no troço não eletrificado entre Algeciras e Córdoba, e energia elétrica renovável até Madrid. Além disso, a eletrificação da rede ferroviária impulsionará uma mobilidade mais limpa, reduzindo as emissões de GEE.
- **Melhor acústica:** reduzir a contaminação acústica dos comboios e a melhoria da ventilação dos seus interiores.
- **Mais design:** as empresas ferroviárias espanholas estão cada vez mais focadas no *design*, apostando em locomotivas modernas, funcionais e com um estilo sóbrio e elegante. A estética e sofisticação tornaram-se elementos importantes e existe reconhecimento internacional pelos projetos desenvolvidos no setor.
- **Impulso do uso dos Têxteis:** o aumento da produção de locomotivas e a crescente valorização da estética na indústria ferroviária, impulsionaram a procura de tecidos para o setor. De salientar que o instituto tecnológico têxtil ([AITEK](#)) é uma referência em termos de serviços para o setor ferroviário, oferecendo um laboratório especializado para fornecedores e fabricantes de componentes para o interior das locomotivas. Além disso, realiza ensaios específicos de qualidade, durabilidade, segurança, conforto, estética e sustentabilidade.
- **ERTMS:** a transição para um sistema europeu de gestão de tráfego ferroviário exigirá adaptações ao nível das infraestruturas, frotas e mesmo formação do pessoal, estando prevista a integração na rede europeia até 2030. Apesar dos desafios e custos associados à substituição dos 30 sistemas de sinalização atualmente em uso na Europa, esta mudança é fundamental para um transporte ferroviário mais eficiente, seguro e integrado.

- **Estações 4.0:** as estações do futuro serão inteligentes, sustentáveis e orientadas para o bem-estar dos passageiros, integrando soluções de eficiência energética e energias renováveis, de modo a minimizar o impacto ambiental e otimizar o consumo de energia.
- **Incremento da formação:** tendência para a cooperação com entidades do ensino superior para o desenvolvimento de ofertas formativas para responder às necessidades do setor. O convénio recentemente celebrado entre a Universidade Politécnica de Madrid e a CAF são um bom exemplo, com o objetivo de criar uma aula universidade-empresa para que, em conjunto, possam desenvolver atividades de formação, docência, difusão e transferência de conhecimento na área de tecnologia dos transportes ferroviário, urbano e metropolitano.
- **Escassez de talento:** o avanço tecnológico no setor tem levado a uma maior fragmentação do conhecimento, aumentando a procura por recursos humanos especializados.

ANÁLISE SWOT

Pontos Fortes

- **Proximidade geográfica e tendência de *nearshoring*:** fazem de Portugal um potencial parceiro estratégico, cuja indústria ferroviária demonstra solidez em áreas como a construção e remodelação de vagões, a fabricação de componentes em materiais compósitos, a engenharia de manutenção e a produção de sistemas elétricos e de climatização (HVAC).
- **Digitalização do setor:** pode ser complementada pelas competências de Portugal na área de sistemas de gestão de operações. A capacidade portuguesa no desenvolvimento virtual de produtos e avaliação do ciclo de vida permite reforçar a implementação de soluções digitais avançadas no material circulante e na infraestrutura ferroviária.
- **Ferrovia mais verde:** as competências portuguesas em soluções de mobilidade integrada e consultoria em engenharia ferroviária estão alinhadas com a estratégia espanhola de uma ferrovia ecologicamente responsável, eficiente e digital.

Pontos Fracos

- **Baixa visibilidade da oferta no mercado, especialmente para produtos de alto valor acrescentado:** sendo que para ultrapassar esta limitação, é importante a aposta em estratégias de promoção e internacionalização focadas no mercado ferroviário espanhol, destacando a experiência e *know-how* de Portugal em componentes ferroviários (que já é minimamente conhecida), mas também em tecnologias de manutenção e engenharia ferroviária.
- **Contratação pública complexa:** existe um diversificado conjunto de administrações públicas espanholas que promovem concursos públicos no país, designadamente Administração Central, Comunidades Autónomas, Administração Local e Entidades do Setor Público Institucional, como Agências, Fundações Públicas, entre outras. Esta realidade leva à existência de uma vasta quantidade de informação e especificações administrativas e técnicas detalhadas, essenciais para avaliar o interesse de participação das empresas no processo licitatório, o que exige um conhecimento profundo das várias entidades/empresas detentoras de competências para filtrar e orientar as empresas na seleção dos concursos, em função das características dos milhares de licitações promovidas anualmente em Espanha. Também a existência de vários idiomas regionais em algumas das CCAA, torna complexo o processo.
 - Por sua vez, é imprescindível efetuar-se um registo eletrónico no ROLECE – Registro Oficial de Licitaciones y Empresas Clasificadas del Sector Público, para contratos cujo

valor seja igual ou inferior a dois milhões de euros (contratos de obras) e de cem mil euros no caso de serviços e fornecimentos. Gerido pelo Ministério das Finanças, este tem como objetivo servir como instrumento de prova da capacidade de empresas e profissionais celebrarem contratos no setor público, facilitando a participação em processos licitatórios e reduzindo a carga administrativa ao evitar a necessidade de apresentação de documentação repetida a cada procedimento. Não obstante, a inscrição *online* nesta plataforma, através do portal [Registro de Licitadores](#), exige às empresas um certificado eletrónico que permita acreditar a empresa/entidade interessada e um conjunto de documentos, dificultando todo o processo.

- Assim, é recomendável que as empresas portuguesas recorram à AICEP Espanha para aconselhamento e orientação, sobretudo na fase inicial do processo, já que esta dispõe de aconselhamento jurídico adequado (apenas primeira consulta) e de listagem de especialistas na matéria, cuja seleção é da inteira responsabilidade das empresas.
- **Escassez de pessoal:** a incorporação de trabalhadores no mercado laboral, sobretudo em face do grave problema de falta de mão-de-obra, devido ao envelhecimento populacional, é uma necessidade premente.

Oportunidades

- **Fortes investimentos na ferrovia:** investimentos previstos pelo governo espanhol, até 2026, permitirão a renovação da rede convencional e respetivas estações, com vista a completar o desenvolvimento da maior rede de alta velocidade da Europa.
- **Integração com outros meios de transporte:** importância de uma maior integração de modos de transporte (ferroviário, marítimo e rodoviário) com o objetivo de otimizar as vias de transporte, reduzindo distâncias e diminuindo emissões de gases contaminantes.
- **Consciência ambiental:** a consciência ambiental e as regulações governamentais estão a impulsionar a procura por um tipo de comboios mais ecológico, como é o caso dos comboios híbridos. Por sua vez, a capacidade de gerar eletricidade a partir de fontes renováveis reforça as credenciais ambientais dos sistemas ferroviários.
- **Incentivos ao investimento Eco:** o plano de ajudas do Ministério de Transportes espanhol designado “Ecoincentivo ferroviário”, através dos fundos Next Generation EU, permitirá impulsionar o transporte ferroviário de mercadorias, incrementar o desempenho ambiental da

atividade e reequilibrar a repartição modal¹⁶, tornando, assim, o setor mais competitivo e sustentável.

- **Aposta na economia circular:** a utilização de equipamentos estruturados a partir da utilização de materiais reciclados ou a integração de serviços de manutenção destinados a dilatar o ciclo de vida dos produtos, constituem fatores essenciais para a desejada economia circular no país.

Ameaças

- **Concorrência de outros meios de transporte** (aéreo *low-cost* e rodoviário). Por sua vez, o veículo elétrico autónomo representa a maior ameaça num futuro próximo.
- **Concorrência de outras infraestruturas:** como terminais portuários e aeroportuárias, facilidades para a aterragem de *drones* e uma rede rodoviária para o transporte terrestre, consideradas mais prometedoras e com preços mais reduzidos.
- **Contingência política e económica:** o contexto geopolítico internacional, em especial o conflito Rússia-Ucrânia, poderá obrigar à mudança de prioridades governamentais e a reduzir investimentos em infraestruturas e projetos ferroviários. Porém, esta incerteza é global, uma vez que meios de transporte concorrentes também poderão perder ajudas e subsídios.
- **Regulação onerosa:** as políticas governamentais e a legislação que regula o funcionamento e gestão do setor ferroviário (ex.: regulamentações ambientais e de segurança), poderão afetar negativamente o investimento ao imporem custos adicionais e restrições operativas às operadoras do setor.
- **Taxas de juro elevadas:** o aumento dos custos financeiros decorrente da subida das taxas de juro contribuiu para resultados líquidos baixos ou aumento das dívidas das operadoras ferroviárias, podendo prejudicar os respetivos planos de expansão.

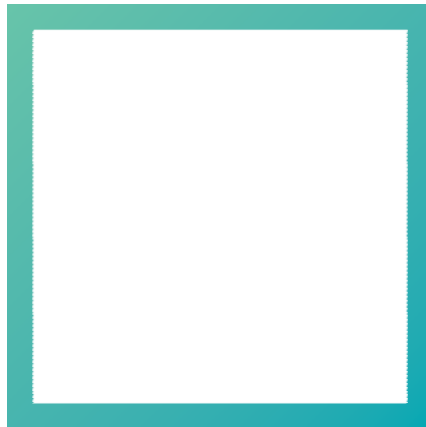
¹⁶ Nota: [Portada | Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible](#)

NOTA FINAL

Para efeitos de comparação a nível internacional, apenas é possível utilizar uma delimitação pautal comum até 6 dígitos do Sistema Harmonizado, tendo sido, neste exercício, utilizadas as seguintes posições:

Produto	Código NC	Descrição
Material Fixo	4406	Dormentes de madeira para vias-férreas ou semelhantes
Material Fixo	7302	Elementos de vias-férreas, de ferro fundido, ferro ou aço; carris, contracarris, e cremalheiras, agulhas, cróssimas, alavancas para comando de agulhas e outros elementos de cruzamentos e desvios, dormentes, eclissas, coxins de carril, cantoneiras, placas de apoio ou assentamento, placas de aperto, placas e tirantes de separação e outras peças próprias para a fixação, articulação, apoio ou junção de carris
Material Circulante	86	Veículos e material para vias-férreas ou semelhantes, e suas partes; aparelhos mecânicos (incluindo os eletromecânicos) de sinalização para vias de comunicação

INFORMAÇÃO LEGAL: Este documento tem natureza meramente informativa e o seu conteúdo não pode ser invocado como fundamento de nenhuma reclamação ou recurso. A AICEP não assume a responsabilidade pela informação, opinião, ação ou decisão baseada neste documento, tendo realizado todos os esforços possíveis para assegurar a exatidão da informação contida nas suas páginas.



AICEP

Agência para o Investimento
e Comércio Externo de Portugal