

Resumo

A aplicação de tarifas no sector de transporte ferroviário resulta da necessidade de criar uma relação comercial entre o gestor da infra-estrutura e os diferentes operadores, através da qual, seja possível introduzir forças de mercado, sem as quais, não é possível atingir uma maior eficiência global de todo o sistema.

A introdução de um mecanismo de tarifação surge no âmbito do processo de reestruturação em curso no sector, iniciado com a Directiva 91/440/CEE, a qual prevê um maior envolvimento dos privados no sector de transporte ferroviário Europeu.

Em Portugal está em curso a transposição das Directivas 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, que constituem o Pacote Ferroviário I. No entanto, subsistem algumas dificuldades na padronização dos serviços, que se prendem com as características actuais da rede ferroviária portuguesa.

A aplicação de tarifas obriga a uma adaptação da rede existente, quer através da conclusão dos grandes projectos em curso, quer através de pequenas intervenções, cujo objectivo seja homogeneizar as características da mesma, ao nível da exploração e da manutenção e conservação da infra-estrutura.

A homogeneização das características é fundamental, com vista à obtenção de padrões, sem os quais, não é possível atingir os níveis de eficiência e qualidade que se pretendem com a reestruturação em curso no sector.

É nesse contexto que surge este trabalho, cujo objectivo essencial é identificar e discutir as heterogeneidades patentes na Rede Ferroviária Nacional e respectiva influência na eficiência global do sistema ferroviário e lançar a discussão de outros aspectos relevantes, tais como, a eliminação de estrangulamentos e a articulação em rede, que no seu conjunto, constituem aspectos base no processo de introdução de tarifas na infra-estrutura ferroviária portuguesa.

Abstract

The application of access charges in the railway systems comes as a result of the need to establish a commercial relationship between the infrastructure manager and the different operators of the railway system. It will be thus possible to introduce market forces, essential to achieve a higher global efficiency in the system.

The introduction of an access charge mechanism comes as a result of the restructuring process taking place in the railway system. This process started with the 91/440/CEE directive that anticipates more involvement from the private sector in the European railway system.

The transposition of the 2001/12/CE, 2001/13/CE and 2001/14/CE Directives, which constitute the first rail package, is now taking place in Portugal. However, there are still some difficulties related to standardisation of services, due to the present characteristics of the railway system in Portugal.

There is the need to adapt the existing network in order to introduce access charges. This will be done not only by finishing the on-going major projects but also by carrying out interventions on a smaller scale, with the aim of standardising the characteristics of the network, as far as operation and maintenance of the infrastructure are concerned.

Standardisation of the network characteristics is essential to achieve standards without which it is not possible to reach the levels of efficiency and quality sought by the on going restructuring of the sector.

The work carried out for this thesis aims to identify and discuss the current heterogeneities in the Portuguese National Railway Network and its influence in the global efficiency of the railway system. It also intends to point out other relevant aspects such as the elimination of bottlenecks and acceptable network, which are crucial aspects in the introduction of user tariffs in the Portuguese railway infrastructure.