

## **Resumo**

O pilar central da política europeia para a reestruturação dos monopólios ferroviários públicos assenta na separação vertical entre a gestão da rede ferroviária e a exploração dos serviços, dando lugar ao pagamento, por parte dos operadores, de uma taxa de uso pela utilização das infra-estruturas. Numa primeira fase, a Comissão Europeia concedeu aos países membros a liberdade de optar pela separação vertical institucional ou, alternativamente, por uma segregação meramente contabilística. Portugal elegeu a primeira hipótese, criando um gestor de infra-estrutura independente do operador, e Espanha optou pela segunda, estruturando a empresa ferroviária em unidades de negócio.

Tomando como referência as unidades de suburbanos de Lisboa e Porto dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP), e a unidade de negócio de Cercanías da RENFE (Red Nacional de Ferrocarriles) , este estudo pretende avaliar a existência de uma relação entre a organização de mercado e o desempenho operacional dos operadores ferroviários suburbanos. A análise da actividade operacional dos operadores suburbanos ibéricos sugere que o modelo de separação vertical institucional favorece mais a eficiência na produção dos serviços do que a eficácia na utilização do sistema. Pelo contrário, o modelo de separação contabilística, revela ser mais eficaz na captação de passageiros e menos eficiente na produção. A hipótese subjacente é a de que a taxa de uso da infra-estrutura induz uma utilização mais racional da infra-estrutura, mas tem um efeito potencialmente inibidor sobre a captação de tráfego.

## **Abstract**

The main issue of the European policy for the railway sector is the vertical separation between the rail network management and the train operators, which implies the payment by the latter of a rail toll in return for the use of the infrastructure. In the beginning stages, the European Commission allowed the member countries to choose between the institutional separation or, alternatively, the mere accounting separation. Portugal chose the first option, by creating an infrastructure manager independent from the operator, and Spain chose the second, by structuring the national rail company in business units.

Considering the commuter units of Lisbon and Oporto of Portuguese Railways (CP) and the commuter business unit of Spanish Railways (RENFE), this study intends to evaluate the link between market organization and operational performance of commuter rail operators.

The analysis of the operational activity of the Iberian commuter operators suggests that the institutional separation model is more favourable to the efficiency in the production of services and less effective in capturing traffic. On the other hand, the accounting separation model is more likely to improve the traffic indicators but it tends to be less efficient in the production

function. The underlying hypothesis is that the rail toll induces a more efficient use of rail infrastructure, although it has a potentially inhibiting effect on passenger traffic.