



ESTUDIO
DE MERCADO

2024



El mercado del sector ferroviario en Portugal

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Lisboa

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



ESTUDIO
DE MERCADO

12 de abril de 2024
Lisboa

Este estudio ha sido realizado por
Azti Corres Alaminos

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Lisboa

<http://portugal.oficinascomerciales.es>

© ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 224240080



Índice

1. Resumen ejecutivo	4
2. Definición del sector	6
3. Oferta	10
3.1. Tamaño del mercado	10
3.2. Importaciones	15
4. Demanda	22
4.1. Red ferroviaria en Portugal	22
4.2. Transporte de pasajeros en ferrocarril	27
4.3. Transporte de mercancías	29
4.4. Transporte en Metro	30
4.5. Factores sociodemográficos y económicos de Portugal	31
5. Percepción del producto español	35
6. Canales de distribución	38
7. Acceso al mercado – Barreras	42
7.1. Interoperabilidad	42
7.2. Construcción	42
8. Perspectivas del sector	43
8.1. Ferrocarril	43
8.2. Metropolitano	48
9. Oportunidades	50
9.1. Ferrocarril	50
9.2. Metropolitano de Lisboa	53
9.3. Metro de Oporto	55
10. Información práctica	56
10.1. Ferias	56
10.2. Organismos públicos y empresas	56
10.3. Asociaciones profesionales y otros	56
10.4. Cultura empresarial	56

1. Resumen ejecutivo

Este informe tiene como objeto el estudio del sector ferroviario en Portugal, con la finalidad de apoyar las actividades comerciales de las empresas españolas. Se realizará un diagnóstico de este mercado, mediante el análisis de los competidores, la estructura de la red, y los volúmenes de tráfico. Además, se analiza la presencia española en el sector y el acceso al mercado. Por último, también se estudiarán las perspectivas de futuro y oportunidades que se ofrecen.

En Portugal, el sector ferroviario atraviesa actualmente un buen momento, con perspectivas positivas en cuanto a inversión, gracias al Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) de Portugal y el Plan Nacional de Inversión 2030 (PNI2030). Dentro de estos planes, se incluyen diversos proyectos, como las expansiones de las líneas de metro de Lisboa y Oporto, así como la construcción de la nueva Línea de Alta Velocidad que enlazará Oporto con Lisboa, y con la ciudad gallega de Vigo (en el tramo portugués). Recientemente, se ha anunciado la intención de desarrollar la alta velocidad entre Lisboa y Madrid, con previsión de entrada en funcionamiento, para el año 2034.

Dentro de las expectativas, el Plan Nacional de Inversión 2030 (PNI2030) comprende un total de 16 proyectos ferroviarios cuya inversión asciende en torno a los 10.000 M€. Por su parte, en el Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) de Portugal, se encuentra un proyecto cuyo objetivo es la digitalización del transporte ferroviario.

Con relación a las perspectivas metropolitanas, el PNI2030 incorpora montantes de inversión para el desarrollo de proyectos en las áreas metropolitanas de Lisboa (2.300 M€) y Oporto (1.350 M€). Además, dentro del PRR de Portugal, se encuentran tres medidas, que contemplan, la ampliación de la línea roja del metro de Lisboa (358 M€), la ampliación del metro de Oporto (352 M€), y la inclusión de metro ligero al norte de la ciudad de Lisboa (390 M€).

Actualmente, la red ferroviaria nacional se compone de líneas y apartaderos, en explotación y no explotados, con una longitud total de 3.621,6 km. El 69,78 % de la red está en funcionamiento (2.527 km). La red electrificada en funcionamiento representa el 70,87 % (1.791 km). La red está formada por más de 900 estaciones, de las cuales 561 son estaciones y apeaderos en operación/servicios.

La principal empresa de transporte de pasajeros ferroviario en Portugal es Comboios de Portugal, la cual opera en todo el país excepto en una línea donde lo hace Fertagus. Para el transporte de mercancías, Medway S.A. es la empresa líder, seguida por Captrain Portugal S.A. Por otro lado, en Lisboa el servicio de metro es proporcionado por el Metropolitano de Lisboa, E.P., mientras que en Oporto es el Metro do Porto, S.A., quien se encarga de esta tarea.

En el sector ferroviario, la forma habitual de acceso al mercado es a través de licitaciones públicas. En Portugal, cuatro de las entidades que más proyectos adjudican son:

- Infraestructuras de Portugal
- Comboios de Portugal
- Metropolitano de Lisboa
- Metro do Porto

Para comprender mejor las dimensiones del sector ferroviario, se ha clasificado en tres grupos: material fijo (infraestructuras), material rodante (vehículos) y tecnología (señalización y control). Dentro de la Clasificación de Actividades Económicas (CAE), se identificaron tres categorías: fabricación de material circulante para ferrocarriles (30200), fabricación de otro equipamiento de transporte (30990) y construcción de vía férrea (42120).

En el apartado referente al tamaño del mercado en Portugal, se han identificado un total de 35 empresas activas relacionadas con estos tres códigos CAE, con una notable concentración en Lisboa. Casi la mitad de estas empresas son microempresas (48,57 %), con menos de diez trabajadores, mientras que solamente se registra una empresa grande con más de 250 trabajadores. La facturación del sector ferroviario en el año 2022 alcanzó los 223 M€. Este sector se caracteriza por su facturación irregular, ya que suele operar mediante la adjudicación de concursos o licitaciones públicas, lo que resulta en una considerable variación en la facturación anual de la industria.

Según se refleja en el apartado de la oferta, relativo a importaciones, durante el período de tiempo comprendido entre 2018 y 2022, España se ha consolidado como el principal proveedor de material fijo, material rodante y tecnología para Portugal. Ha liderado en todas las categorías durante esos años, aunque la cantidad de facturación ha experimentado fluctuaciones significativas.

En conclusión, el mercado ferroviario portugués ofrece oportunidades interesantes para las empresas españolas, especialmente en el contexto de los planes de inversión en infraestructuras. Con un enfoque estratégico y estando atento a las próximas licitaciones, las empresas españolas pueden explorar con éxito las posibilidades de internacionalización en el sector ferroviario portugués.

2. Definición del sector

Este documento tiene por objetivo el análisis de la situación actual del sector con el fin de ser una herramienta de apoyo para todas aquellas empresas españolas con interés en introducirse en el mercado portugués.

En este estudio de mercado, se ha optado por dividir en tres grupos el sector ferroviario en Portugal; la fabricación de material fijo, material rodante y tecnología.

Material fijo: este conjunto incluye las infraestructuras: las traviesas de madera para vía férrea, elementos para vías férreas de fundición, carriles para vías férreas, agujas, puntas de corazón y varillas para el mando de agujas férreas, entre otros.

Material rodante: esta categoría abarca las locomotoras, automotores para vías férreas, vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas, coches de viajeros, furgones de equipajes, contenedores y vagones para transporte de mercancías sobre carriles, entre otras.

Tecnología: por tecnología se entienden los elementos de señalización y control. Por ejemplo, aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), seguridad, control o mando, aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, etc.

Se utilizarán los códigos del sistema TARIC para la agrupación en tres bloques (material fijo, material rodante y tecnología) de los productos/componentes seleccionados del sector ferroviario. TARIC es un reglamento de la Unión Europea donde figuran el arancel aduanero común (derechos que gravan las mercancías y otras medidas), y que satisface exigencias de las estadísticas del comercio exterior y de las políticas de la Unión Europea (comerciales, agrícolas o de otra índole relativas a la importación o exportación de mercancías)¹.

- Capítulo 44 del Sistema TARIC
 - 44. Madera, carbón vegetal y manufacturas de madera.
 - Del capítulo 44 se analiza la subpartida 44.06.92.

¹ Agencia Tributaria: Clasificación de la mercancía. TARIC - TARIC. definición. (2021, 25 octubre).
<https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/aduanas/deuda-aduanera-garantias-elementos/clasificacion-mercancia-taric/taric-definicion.html>

- Capítulo 73 del Sistema TARIC
 - 73. Manufacturas de fundición, de hierro o acero.
 - Del capítulo 73 se analizan las subpartidas 73.02.10, 73.02.30, 73.02.40 y 73.02.90.

TABLA 1. CLASIFICACIÓN ARANCELARIA DEL SISTEMA ARMONIZADO (HS)
Material fijo

Capítulo	Partida	Subpartida	Descripción
44	06	92	(desde 01.01.2017) Traviesas `durmientes` de madera para vías férreas o similares, impregnadas (excepto de coníferas)
73	02	10	Carriles para vías férreas, de fundición, de hierro o de acero
73	02	30	Agujas, puntas de corazón, varillas para el mando de agujas férreas, de fundición, de hierro, de acero
73	02	40	Bridas y placas de asiento para vías férreas, de fundición, de hierro o de acero
73	02	90	Contracarriles y cremalleras, traviesas (durmientes)

Elaboración propia a partir de la información de [Access2Markets de la UE](#) y [Eurostatcom](#).

- Capítulo 86 del Sistema TARIC
 - 86. Vehículos y material para vías férreas o similares, y sus partes; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización para vías de comunicación.
 - Del capítulo 86 se analizan las partidas desde la 86.01 hasta la 86.09 excluyendo la 86.08.

TABLA 2. CLASIFICACIÓN ARANCELARIA DEL SISTEMA ARMONIZADO (HS)
Material rodante

Capítulo	Partida	Descripción
86	01	Locomotoras y locotractores, de fuente externa de electricidad o acumuladores eléctricos
86	02	Las demás locomotoras y locotractores; ténderes
86	03	Automotores para vías férreas y tranvías autopropulsados, excepto los de la partida 8604
86	04	Vehículos para mantenimiento o servicio de vías férreas o similares, incluso autopropulsados (por ejemplo: vagones taller, vagones grúa, vagones equipados para apisonar balasto, alinear vías, coches para ensayos y vagonetas de inspección de vías)
86	05	Coches de viajeros, furgones de equipajes, coches correo y demás coches especiales, para vías férreas o similares (excepto los coches de la partida 8604)
86	06	Vagones para transporte de mercancías sobre carriles (rieles)
86	07	Partes de vehículos para vías férreas o similares

86	09	Contenedores (incluidos los contenedores cisterna y los contenedores depósito) especialmente concebidos y equipados para uno o varios medios de transporte
----	----	--

Elaboración propia a partir de la información de [Access2Markets de la UE](#) y [Euroestacom](#).

- Capítulo 85 del Sistema TARIC

- 85. Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de sonido, aparatos de grabación o reproducción de imagen y sonido en televisión, y las partes y accesorios de estos aparatos.
 - Del capítulo 85 se analizan las subpartidas 85.30.10 y 85.30.90.

- Capítulo 86 del Sistema TARIC

- 86. Vehículos y material para vías férreas o similares, y sus partes; aparatos mecánicos, incluso electromecánicos, de señalización para vías de comunicación.
 - Del capítulo 86 se analiza la subpartida 86.08.00.

TABLA 3. CLASIFICACIÓN ARANCELARIA DEL SISTEMA ARMONIZADO (HS)

Tecnología

Capítulo	Partida	Subpartida	Descripción
85	30	10	Aparatos eléctricos de señalización
85	30	90	Partes de aparatos eléctricos de señalización (excepto los de la partida 86.08)
86	08	00	Material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización, seguridad, control o mando para vías férreas o similares, carreteras o vías fluviales, áreas o parques de estacionamiento, instalaciones portuarias o aeropuertos; sus partes

Elaboración propia a partir de la información de [Access2Markets de la UE](#) y [Euroestacom](#).

De la codificación CAE ((Rev. 3), que es la Clasificación portuguesa de Actividades Económicas, Revisión 3, aprobada por el Decreto-Ley n.º 381/2007, de 14 de noviembre, en sustitución al CAE-Rev. 2.1, desde el 1 de enero de 2008²), se han seleccionado tres códigos relacionados con el sector ferroviario.

² Certificação - DSQA. (s. f.). Masterlink - Sistemas de Informação, Lda. <https://certifica.dgert.gov.pt/legislacao/classificacao-portuguesa-de-actividades-economicas-cae-rev-3.aspx>



TABLA 4. CLASIFICACIÓN DE PRODUCTOS SEGÚN CAE

División	Grupo	Clase	Definición
30	20	0	Fabricación de material circulante para ferrocarriles
30	99	0	Fabricación de otro equipamiento de transporte, n.e
42	12	0	Construcción de vía férrea

Elaboración propia a partir de la información de la [Clasificación portuguesa de Actividades Económicas](#).

icex

3. Oferta

3.1. Tamaño del mercado

En Portugal, según los datos proporcionados por la base de datos SABI (SABI son las siglas que corresponden al Sistema de Análisis de Balances Ibéricos, una herramienta de gran utilidad para obtener todo tipo de información financiera y de *Business Intelligence*)³, existen 35 empresas activas en el sector ferroviario. 10 empresas como productoras de material rodante —4 de ellas bajo la clasificación CAE 30200 y 6 de ellas bajo el CAE 30990—. Asimismo, existen 25 empresas productoras de material fijo bajo la clasificación CAE 42120.

La tipología de estas empresas portuguesas es variada. Es posible clasificarlas en función de cuatro factores principales: facturación, tamaño de la empresa, antigüedad y localización.

La siguiente tabla muestra el número de empresas que operan en el mercado ferroviario en Portugal y la distribución de sus ingresos según su CAE. Puede observarse que el 86,76 % de los ingresos en este sector es de los fabricantes de materiales fijos, que son también la mayoría en número de empresas del sector ferroviario, con el 71,43 % del total.

TABLA 5. OFERTA EMPRESAS (2022)

CAE	N.º Empresas	Cuota	Ingresos (Mil€)	Cuota
30200	4	11,43 %	18.729	8,40 %
30990	6	17,14 %	10.773	4,83 %
42120	25	71,43 %	193.352	86,76 %
Total	35	100 %	222.854	100 %

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

A continuación, la tabla 6 recoge la distribución de las empresas del sector ferroviario por provincias. La mayor parte de la producción del sector ferroviario en Portugal se concentra en Lisboa, representando el 37,14 %. El siguiente distrito con más número de empresas en este sector es Santarém, con un 11,43 %, seguido por Aveiro, Braga, Porto y Setúbal con un porcentaje de cada distrito del 8,57 %.

³ ¿Qué es SABI? (s. f.). <https://www.einforma.com/ayuda/soluciones-y-herramientas/que-es-sabi>

TABLA 6. NÚMERO DE EMPRESAS POR DISTRITO PORTUGUÉS (2022)

Distritos	N.º Empresas	Cuota
Aveiro	3	8,57 %
Braga	3	8,57 %
Bragança	1	2,86 %
Castelo Branco	1	2,86 %
Évora	1	2,86 %
Guarda	1	2,86 %
Leiria	1	2,86 %
Lisboa	13	37,14 %
Portalegre	1	2,86 %
Porto	3	8,57 %
Santarém	4	11,43 %
Setúbal	3	8,57 %
Total	35	100,00 %

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

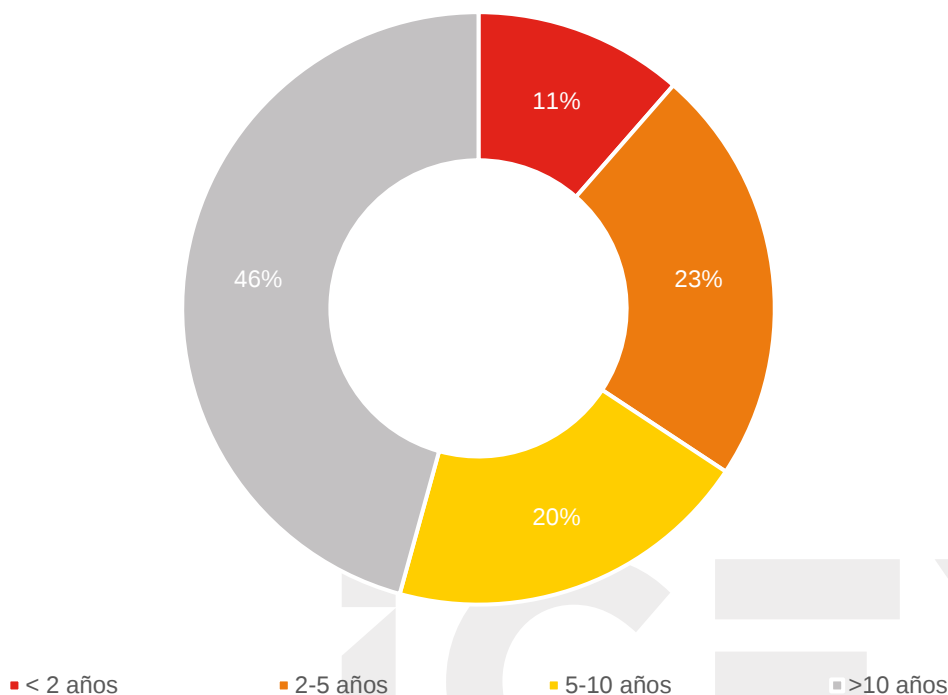
En la tabla número 7 se han dividido en cuatro grupos las empresas ferroviarias portuguesas según la antigüedad de su actividad. Se puede observar que casi la mitad de las empresas en Portugal llevan más de 10 años en el mercado. También se puede ver que hay empresas en proceso de consolidación (42,86 %), con una existencia de entre 2 a 10 años en el mercado, mientras que las empresas nuevas (menos de dos años de vida) solamente representan un 11,43 %. Por tanto, se trata de un mercado dominado mayoritariamente por empresas consolidadas en el sector.

TABLA 7. CLASIFICACIÓN EMPRESAS POR ANTIGÜEDAD (2022)

Antigüedad	N.º Empresas	Cuota
< 2 años	4	11,43 %
2-5 años	8	22,86 %
5-10 años	7	20 %
>10 años	16	45,71 %
Total	35	100 %

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

GRÁFICO 1. CLASIFICACIÓN EMPRESAS POR ANTIGÜEDAD (2022)



Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

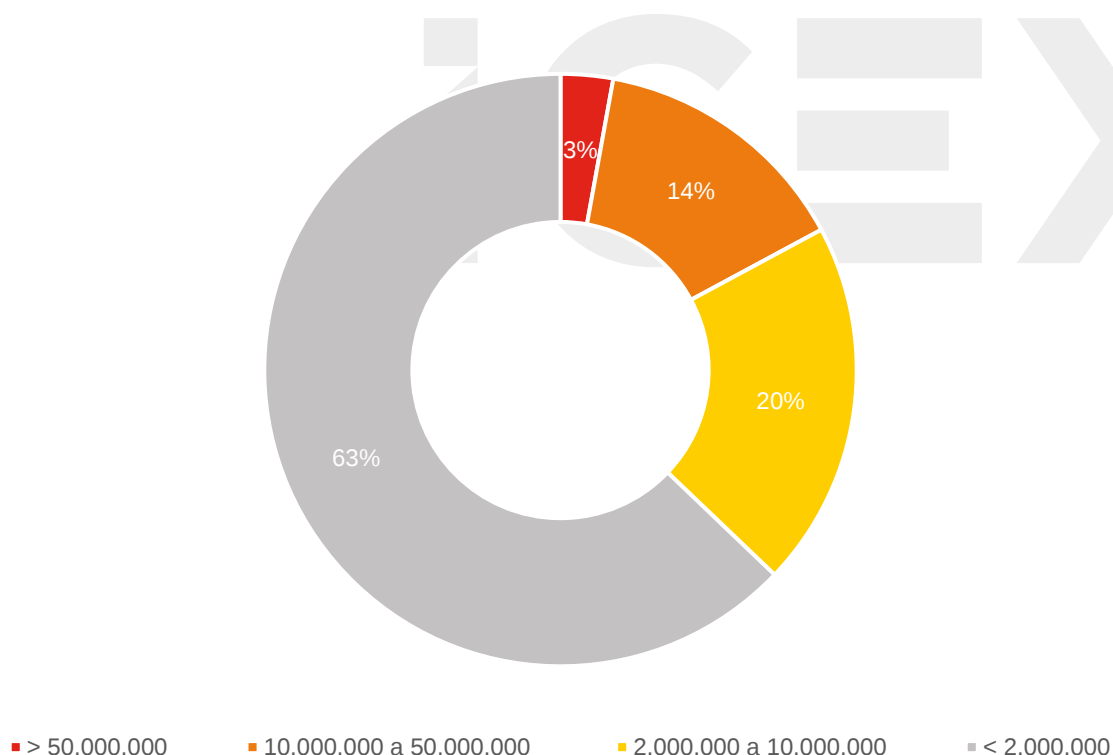
La siguiente tabla muestra el número de empresas que operan en el mercado ferroviario en Portugal clasificadas según su facturación. La mayoría de las empresas, concretamente un 63 %, tienen una facturación menor a 2 M€. Solamente una empresa portuguesa factura más de 50 M€, mientras que un 20 % factura entre los 2 a 10 M€.

Esto indica que la mayoría de las empresas que componen el tejido empresarial del sector ferroviario son empresas pequeñas y medianas. Solo 6 de las 35 empresas actuales en Portugal facturan más de 10 M€.

TABLA 8. NÚMERO DE EMPRESAS POR FACTURACIÓN (2022)
Datos en €

Facturación	N.º Empresas	Cuota
>50.000.000	1	2,86 %
10.000.000 a 50.000.000	5	14,29 %
2.000.000 a 10.000.000	7	20 %
< 2.000.000	22	62,86 %
Total	35	100 %

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

GRÁFICO 2. CLASIFICACIÓN DE EMPRESAS POR FACTURACIÓN (2022)
Datos en €

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

En la siguiente tabla, se clasifican las empresas portuguesas según su número de empleados. Se puede apreciar que casi la mitad son microempresas (48,57 %), que cuentan con menos de diez trabajadores. Las empresas medianas ocupan el segundo lugar (31,43 %), con un registro de entre 50 y 249 trabajadores. En tercer lugar, están las pequeñas empresas (17,14 %) compuestas por 10

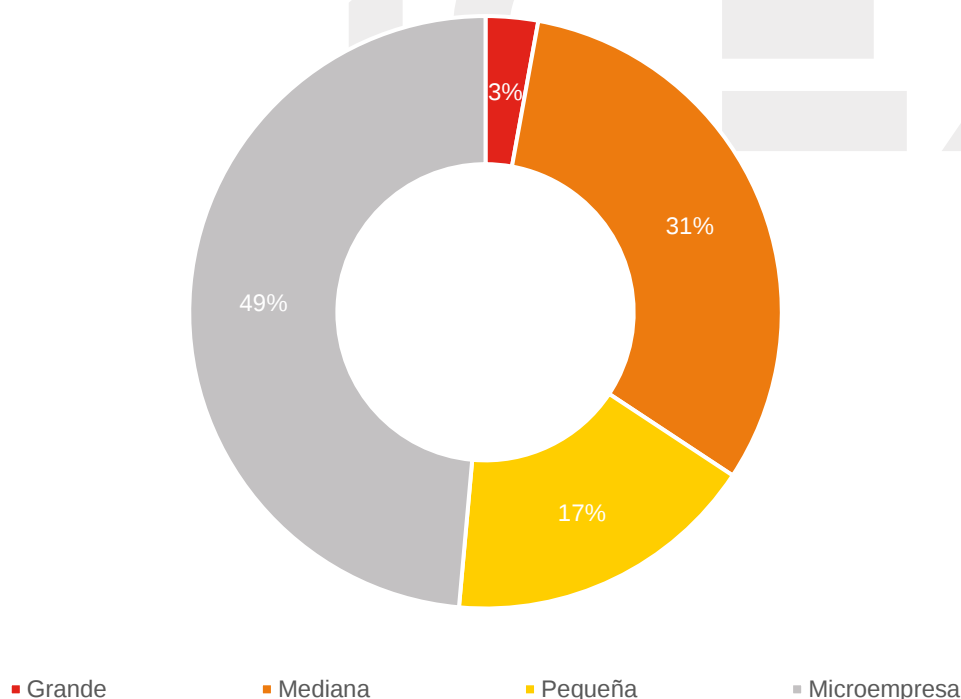
a 49 trabajadores. Finalmente, solo se registra una empresa grande (2,86 %) dedicada al sector ferroviario en Portugal, que cuenta con más de 250 trabajadores.

TABLA 9. TAMAÑO EMPRESAS POR NÚMERO DE EMPLEADOS (2022)

Tamaño	N.º Empresas	Cuota
Grande (>250)	1	2,86 %
Mediana (50-249)	11	31,43 %
Pequeña (10-49)	6	17,14 %
Microempresa (<10)	17	48,57 %
Total	35	100 %

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

GRÁFICO 3. TAMAÑO EMPRESAS POR NÚMERO DE EMPLEADOS (2022)



Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

En la tabla 10 se han seleccionado las primeras diez empresas que más facturación han tenido en el año 2022. El total de la facturación del sector ferroviario es de 222,85 M€. De este total, las

primeras diez empresas facturan el 93,31 %. De entre ellas, Sacyr Neopul S.A. representa el 24,86 %, Mota-Engil Railway Engineering S.A. el 14,74 % y Somafel-Engenharia e Obras Ferroviárias S.A el 13,73 %.

TABLA 10. RANKING DE LAS 10 PRIMERAS EMPRESAS POR FACTURACIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO EN PORTUGAL (2022)

Datos en miles de euros (€)

Nombre	Distrito	Ingresos
Sacyr Neopul, S.A.	Lisboa	55.397
Mota-Engil Railway Engineering, S.A.	Lisboa	32.845
Somafel – Engenharia E Obras Ferroviárias, S.A	Lisboa	30.602
Fergrupo – Construções E Técnicas Ferroviárias, S.A.	Lisboa	23.857
Steconfer, S.A	Santarém	21.756
Futrifer – Indústrias Ferroviárias, S.A.	Lisboa	18.384
Socicarril – Sociedade de construções Ferroviárias, LDA	Portalegre	7.590
Dstrainrail, S.A.	Braga	6.924
Farame, S.A.	Lisboa	6.232
Azvi S.A. – Sucursal Em Portugal	Setúbal	4.355

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

3.2. Importaciones

En este apartado se realiza un análisis cuantitativo de las importaciones en el sector ferroviario en Portugal. Se ha dividido en los tres grupos: material fijo, material rodante y tecnología. Se comienza con el análisis de las partidas del código TARIC seleccionadas.

El sector ferroviario en **material fijo** se caracteriza por la irregularidad en su importación. Desde 2018 hasta 2022 se incrementó en 124,77 % la importación de estos productos, aunque de una manera errática. Por ejemplo, de 2021 a 2022 hubo un aumento del 297,81 %.

Dentro de las importaciones del **material fijo**, predominan los carriles para vías férreas, de fundición, de hierro o de acero (código TARIC 730210) con el 63,66 % de la cuota de todo el conjunto. Le sigue los contracarriles, cremalleras y traviesas (durmientes) (código TARIC 730290) con el 19,92 %. Las agujas, puntas de corazón, varillas para el mando de agujas y demás elementos para el cruce y cambio de vías férreas, de fundición, de hierro y de acero (código TARIC 730230) ocupan el tercer lugar en la tabla con el 14,08 % del total, siendo el producto que mayor crecimiento ha tenido desde 2018 a 2022, con una subida del 195,59 % de las importaciones de Portugal.

TABLA 11. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE MATERIAL FIJO (2018-2022)

Total Partidas Arancelarias (miles de €)

TARIC	2018	2019	2020	2021	2022
730210	15.021,69	17.508,10	2.775,16	4.204,52	30.459,27
730290	3.358,40	2.691,97	6.509,96	5.089,22	9.532,84
730230	2.278,95	1.029,89	3.501,44	2.151,23	6.736,46
440692	269,66	10,16	217,59	499,61	698,70
730240	356,77	158,51	196,95	82,22	416,83
Subtotal	21.285,47	21.398,60	13.201,10	12.026,80	47.844,10
Total	21.285,47	21.398,60	13.201,10	12.026,80	47.844,10

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](#).

La siguiente tabla muestra el ranking de los principales países proveedores de material fijo en Portugal, que representan el 100 % de las importaciones hechas en material fijo.

España lidera la tabla con un 62,60 % de las importaciones portuguesas en material fijo, habiendo registrado un aumento del 82,22 % en el valor de sus exportaciones a Portugal desde 2018 a 2022. Italia le sigue de lejos con un 18,45 % en 2022. Italia ha tenido una evolución muy irregular en los anteriores años, teniendo el mejor de sus años en 2022.

Destaca el considerable aumento de las importaciones portuguesas provenientes de Francia (que ocupa el tercer lugar de la tabla), con un incremento del 158,86 %, siendo este país uno de los más regulares en el suministro de material fijo a Portugal en el transcurso de los cuatro años anteriores.

TABLA 12. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE MATERIAL FIJO POR PAÍSES (2018-2022)
Datos en miles de €

Países	2018	2019	2020	2021	2022
ES-España	16.435,26	13.135,92	4.188,59	7.062,59	29.949,13
IT-Italia	10,28	5.484,72	2.417,97	424,88	8.826,47
FR-Francia	1.989,50	1.078,05	4.522,27	3.316,00	5.150,07
DE-Alemania	733,89	320,20	1.748,93	558,88	1.127,25
LU-Luxemburgo	143,06	143,18	14,38	5,12	1.093,78
AT-Austria	1.599,11	749,29	42,71	9,56	642,42
BE-Bélgica	0,75	12,64	92,60	304,75	540,13
CZ-República Checa	266,47	156,28	89,68	50,51	198,27
US-Estados Unidos	43,07	17,06		49,08	90,90
NO-Noruega			0,01		60,42
NL-Países Bajos	5,45	24,38	0,02	16,20	50,78
TW-Taiwán					43,74
GB-Reino Unido	1,44	228,45	17,43	6,68	28,78
TR-Turquía		29,56			27,68
CH-Suiza		1,63			14,23
IN-India					0,03
CN-China	51,35		6,58	0,40	0,02
Subtotal	21.285,47	21.398,60	13.201,10	12.026,80	47.844,10
Total	21.285,47	21.398,60	13.201,10	12.026,80	47.844,10

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](#).

A continuación, se analizan las partidas del código TARIC escogidas en **material rodante**. Las importaciones en Portugal de material rodante en su conjunto han decrecido en un 6,24 % desde 2018 a 2022. No obstante, se incrementó la importación en 42,94 % de vagones para el transporte de mercancías sobre carriles (código TARIC 8607), representando en 2022 una cuota del 58,93 %. Los contenedores (incluidos los contenedores-cisterna y los contenedores-depósito) especialmente proyectados y equipados para uno o varios medios de transporte (código TARIC 8609) son los segundos productos más importados en Portugal de material rodante (21,26 %). A pesar de haber sufrido una disminución del 57,72 % en 2019, el suministro a Portugal de contenedores, en los años siguientes, se ha mantenido sin muchas variaciones.

Cabe destacar que, en los últimos cinco años, no se han registrado importaciones de locomotoras y locotractores eléctricos (código TARIC 8610), ténderes (código TARIC 8602) y coches de viajeros y equipajes (código TARIC 8605)

TABLA 13. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE MATERIAL RODANTE (2018-2022)

Total Partidas Arancelarias (miles de €)

TARIC	2018	2019	2020	2021	2022
8607	8.633,29	7.930,45	10.325,77	15.364,41	12.340,64
8609	10.996,42	4.649,76	5.518,42	4.875,92	4.453,13
8603				0,21	2.411,00
8604	2.451,24	1.078,66	227,11	7.352,53	1.701,34
8606	8,25	68,27	50,10	3,27	36,63
8601					
8602					
8605					
Subtotal	22.336,26	14.192,14	17.532,46	27.657,41	20.942,74
Total	22.336,26	14.192,14	17.532,46	27.657,41	20.942,74

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](https://www.euroestacom.es/).

La tabla número 14 muestra el *ranking* de los 20 principales países proveedores de **material rodante** en Portugal.

En lo que respecta a las importaciones de material rodante, España también es siendo el principal proveedor de Portugal con una cuota del 34,64 %, pese a haber disminuido las importaciones provenientes de España un 6 % en este sector desde el 2018.

Destaca el aumento de las importaciones en Portugal provenientes de China, situando al país asiático en segundo lugar en la tabla, con una cuota de 13,69 %. China experimenta el incremento del 1453 % desde 2018, aunque ha crecido de un modo discontinuo. Por otro lado, República Checa, que representa el 10,63 % de la cuota total y Alemania el 5,36 %, suministran material rodante a Portugal de una forma más regular. Sumando el total de los cinco últimos años (2018-2022), las cifras más elevadas después de España (40,94 M€) son de Alemania (11,99 M€) y de la República Checa (11,98 M€).

TABLA 14. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE MATERIAL RODANTE POR PAÍSES (2018-2022)

Desglose de los 20 primeros países (miles de €)

Países	2018	2019	2020	2021	2022
ES-España	6.565,54	6.615,88	6.694,61	5.838,95	7.254,97
CH-China	184,69	540,94	1.655,62	135,64	2.867,55
CZ-República Checa	2.572,14	1.142,63	2.419,97	1.706,54	2.226,50
CH-Suiza	6,57	47,55	14,42	7.700,00	1.643,01
IT-Italia	467,19	400,13	1.242,76	1.236,14	1.487,10
FR-Francia	2.152,69	1.474,05	1.221,99	1.879,42	1.276,87
SI-Eslovenia	98,50	262,80	639,03	1.878,41	1.250,31
DE-Alemania	2.431,73	1.262,56	947,42	4.420,88	1.122,43
NL-Países Bajos	4.890,31	515,72	932,20	1.041,50	328,52
DK-Dinamarca	902,10	390,66	285,85	636,96	274,98
IN-India	9,21	16,00	38,20	189,91	223,77
TR-Turquía		0,24	40,80	18,36	201,09
BR-Brasil	41,69		223,91	0,02	151,72
HR-Croacia		11,91	57,98	159,92	124,37
GB-Reino Unido	1.041,97	380,04	373,47	128,38	124,07
LR-Liberia		70,28	181,86	60,09	88,79
VN-Vietnam					62,89
MT-Malta	49,62	12,52	49,49		54,11
PL-Polonia	42,57	28,97	103,03	61,39	41,31
AO-Angola	36,92	65,72	31,19	43,17	39,76
Subtotal	21.493,44	13.238,60	17.153,80	27.135,68	20.844,12
Total	22.336,26	14.192,14	17.532,46	27.657,41	20.942,74

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](https://www.euroestacom.es/).

En la siguiente tabla se analizan las partidas escogidas con el código TARIC en **tecnología**. Las importaciones en Portugal de tecnología en el sector ferroviario han tenido un crecimiento de 208,06 % del año 2018 al 2022, de una manera más lineal y progresiva que en el material fijo y material rodante. Cabe destacar el incremento en la importación del 368,08 % de los aparatos eléctricos de señalización (excepto los de transmisión de mensajes), de seguridad, de control o de mando, para vías férreas o similares (código TARIC 853010), que a su vez representa el 51,53 %

de la cuota total. En segundo lugar, con el 41,61 % de la cuota, se encuentra el material fijo de vías férreas o similares; aparatos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización, de seguridad, de control o de mando, para vías férreas o similares, carretera o vías fluviales, áreas de servicio o estacionamientos, instalaciones portuarias o aeropuertos; partes (código TARIC 860800), que en el periodo analizado ha registrado un aumento del 182,47 %,

TABLA 15. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE TECNOLOGÍA (2018-2022)

Total Partidas Arancelarias (miles de €)

TARIC	2018	2019	2020	2021	2022
853010	2.277,91	2.829,04	1.438,73	4.397,69	10.662,41
860800	3.047,87	3.744,45	4.828,45	6.387,76	8.609,17
853090	1.390,69	863,87	1.916,95	1.288,75	1.419,48
Subtotal	6.716,47	7.437,36	8.184,13	12.074,20	20.691,06
Total	6.716,47	7.437,36	8.184,13	12.074,20	20.691,06

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](https://ec.europa.eu/eurostat/).

La tabla 16 muestra el ranking de los 20 principales países proveedores de **tecnología** en el sector ferroviario en Portugal.

A continuación, se puede ver el desglose de los países de los cuales Portugal importa productos de tecnología del sector ferroviario. España lidera con un 52,91 % del total, habiendo aumentado en un 304 % el suministro a Portugal del 2018 al 2022. A su vez, destaca que las importaciones de Portugal provenientes de Alemania —segundo proveedor— también han crecido en un 449,21 % y las de origen francés han crecido en un 806,91 %. La suma de estos tres países representa el 85 % del total de las importaciones de **tecnología** en el sector ferroviario. Alemania ha tenido un crecimiento gradual en las exportaciones a Portugal, mientras que las de Francia han sido más irregulares teniendo en el 2022 un incremento considerable.

TABLA 16. IMPORTACIONES PORTUGUESAS DE TECNOLOGÍA POR PAÍSES (2018-2022)
Desglose de los 20 primeros países (miles de €)

Países	2018	2019	2020	2021	2022
ES-España	2.707,55	2.628,22	2.992,42	5.695,70	10.947,49
DE-Alemania	838,75	1.568,54	2.003,19	2.532,68	4.606,51
FR-Francia	226,04	713,74	373,09	101,58	2.049,97
IT-Italia	451,08	454,15	779,03	588,45	807,69
SE-Suecia	763,51	44,84	95,06	1.575,93	656,26
SK-Eslovaquia					533,73
GB-Reino Unido	647,23	211,31	301,57	401,12	445,54
BE-Bélgica	126,28	73,33	404,61	203,56	206,87
AT-Austria	448,05	971,28	997,11	201,93	167,76
NO-Noruega			1,83	46,24	81,62
CN-China	287,44	248,36	183,83	170,49	65,77
MZ-Mozambique				9,27	43,55
PL-Polonia	2,72	5,91	1,36	31,63	26,78
IN-India					13,64
US-Estados Unidos	14,18	8,33	20,64	87,95	13,18
NL-Países Bajos	9,66	8,23		34,69	10,55
AU-Australia	5,42	1,26	1,59	1,79	6,28
SA-Arabia Saudita		0,03			1,65
BR-Brasil					1,24
IE-Irlanda	1,44	6,07		318,46	1,17
Subtotal	6.529,35	6.943,60	8.155,33	12.001,47	20.687,25
Total	6.716,47	7.437,36	8.184,13	12.074,20	20.691,06

Elaboración propia a partir de los datos de [EUROESTACOM](https://www.euroestacom.es/).

4. Demanda

4.1. Red ferroviaria en Portugal

Actualmente, la red ferroviaria nacional se compone de líneas y apartaderos, en explotación y no explotados, con una longitud total de 3.621,6 km. Desde 2015, la red ferroviaria portuguesa apenas ha crecido 2 km, ya que en su mayoría se han renovado las vías ya existentes. El 69,78 % de la red está en funcionamiento (2.527 km), de los que el 70,87 % (1.791 km) es red electrificada. La red está formada por más de 900 estaciones, de las cuales 561 son estaciones y apeaderos en operación/servicios.

icex

ILUSTRACIÓN 1. RED FERROVIARIA PORTUGUESA (2023)



Fuente: [Infraestructuras de Portugal](https://www.infraestruturas.pt/).

Según un estudio de [Eurostat](https://ec.europa.eu/eurostat/), dentro de 26 países en Europa, Portugal se sitúa en el décimo puesto con un 2,43 % en el número de pasajeros transportados en modo ferroviario en el año 2022. En este mismo año, la suma de todos los pasajeros transportados entre los 26 países europeos del ranking es de 7,05 mil millones. Alemania es el país que mayor porcentaje representa en el grupo, suponiendo el 35,53 %. Francia le sigue con el 16,19 %.



Teniendo como punto de partida el año 2018, hubo un decrecimiento del 40,59 % del total en el 2020 a raíz de la pandemia. En los años posteriores ha ido aumentando el número de pasajeros en los transportes ferroviarios. En 2022, algunos países han conseguido superar sus números del 2018, por ejemplo, Dinamarca y Portugal. Mientras que la mayoría no han logrado alcanzar sus anteriores cifras, pero sí acercarse a ellas.

En el 2022, Portugal ha transportado 172 M de pasajeros. A pesar de que el 2019 fue el año en el que más pasajeros transportaron (175 M), se han podido recuperar de los 102 M que transportaron en 2020, teniendo un incremento gradual en 2021 transportando 121 M, e incrementando en un 42,21 % sus pasajeros transportados en 2022 respecto al año anterior.

icex

TABLA 17. PASAJEROS TRANSPORTADOS EN MODO FERROVIARIO EN PAÍSES EUROPEOS (2018-2022)

Datos en miles de pasajeros

Países	2018	2019	2020	2021	2022
Alemania	2.880.558	2.938.023	1.752.198	1.761.388	2.505.856
Francia	1.246.608	1.265.330	723.852	894.397	1.142.410
Italia	882.243	898.472	389.883	491.782	693.604
España	601.912	634.954	333.397	418.501	554.154
Suiza	607.567	635.595	402.610	420.912	536.207
Dinamarca	205.307	206.601	133.900	134.076	301.567
Austria	307.64	314.892	191.272	217.501	292.479
Suecia	246.490	264.603	169.163	164.490	243.972
República Checa	189.288	193.569	129.308	135.083	174.327
Portugal	147.581	175.511	102.247	120.702	171.653
Finlandia	87.502	92.801	59.550	55.009	76.089
Rumanía	66.500	69.707	50.559	54.937	70.464
Eslovaquia	77.265	80.671	49.421	45.858	66.705
Noruega	77.740	80.402	42.599	41.401	66.695
Irlanda	47.960	50.060	17.930	17.411	35.845
Bulgaria	21.329	21.329	16.808	17.142	23.065
Luxemburgo	23.331	25.016	14.527	16.595	22.038
Croacia	20.244	19.827	13.100	13.534	18.581
Letonia	18.242	18.623	12.862	11.194	15.694
Grecia	16.797	19.599	10.220	10.029	15.421
Eslovenia	13.105	13.259	7.924	11.663	13.909
Estonia	7.759	8.373	5.984	6.077	7.129
Lituania	4.665	4.991	3.238	3.948	4.464
Liechtenstein	940	1.081	479	710	1.601
Bosnia-Herzegovina	549	657	181	250	442
Macedonia del Norte	540	549	253	252	406

Elaboración propia a partir de los datos de [Eurostat](#).

En la siguiente tabla se ha dividido en dos grupos el uso de la red ferroviaria: Transporte de pasajeros y transporte de mercancías. Para saber cuál de los dos grupos utiliza más las infraestructuras ferroviarias de Portugal, se ha utilizado la medida trenes por kilómetro (*comboios quilómetro* (CK)). Desde el 1.º S del 2022 al 1.º S del 2023 hubo una disminución del 10,08 % en el uso de la red ferroviaria. Por un lado, el transporte de pasajeros disminuyó 11,68 %. Por otro lado, el transporte de mercancías se redujo 1,60 %. En el 1.º S de 2023 el 82,69 % del uso de la red ferroviaria es relativo al transporte de pasajeros, mientras que el 17,31 % corresponde al transporte de mercancías.

TABLA 18. UTILIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA (1º S 2022-2º S 2023)

Datos en miles de trenes por kilómetro (comboios quilómetro (CK))

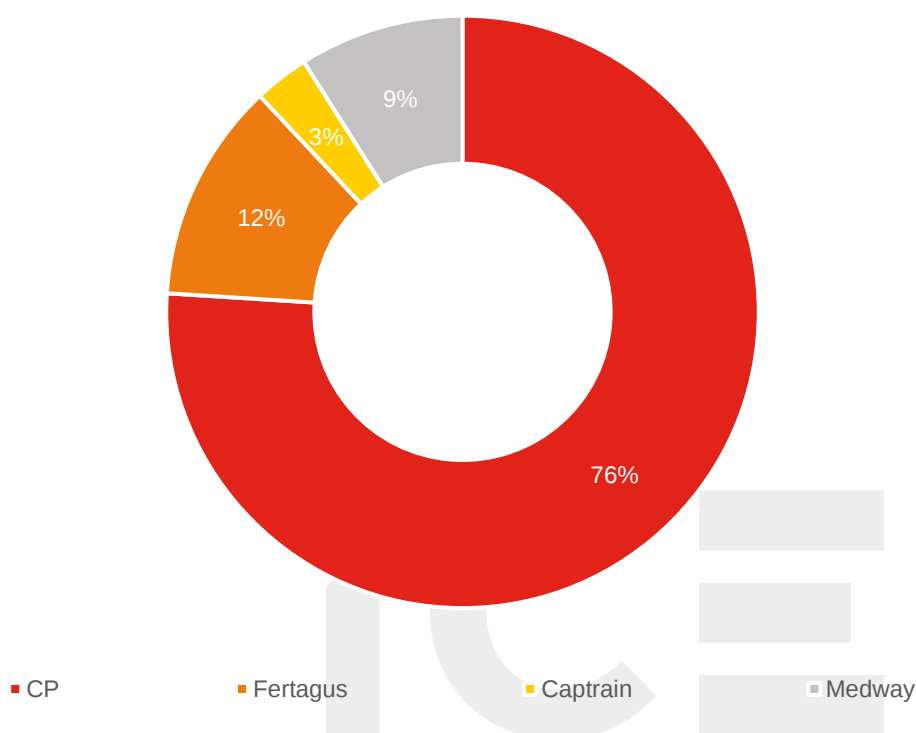
Utilización de la red ferroviaria	1º S 2022	1º S 2023
Pasajeros	14.961	13.214
Mercancías	2.811	2.766
Total CK	17.772	15.980

Elaboración propia a partir de los datos del [relatório e contas consolidado del 2023 1ª semestre de IP](#).

Se han localizado cuatro empresas que utilizan la red ferroviaria en Portugal. Comboios de Portugal (CP) y Fertagus en el grupo de transporte de pasajeros. Captrain y Medway en el grupo de transporte de mercancías. En el siguiente gráfico se puede observar qué porcentajes de la red ferroviaria han sido utilizados por cada empresa en el 1.º semestre de 2023.

GRÁFICO 4. CUOTA DE MERCADO (1º S 2023)

Datos en porcentajes (%)



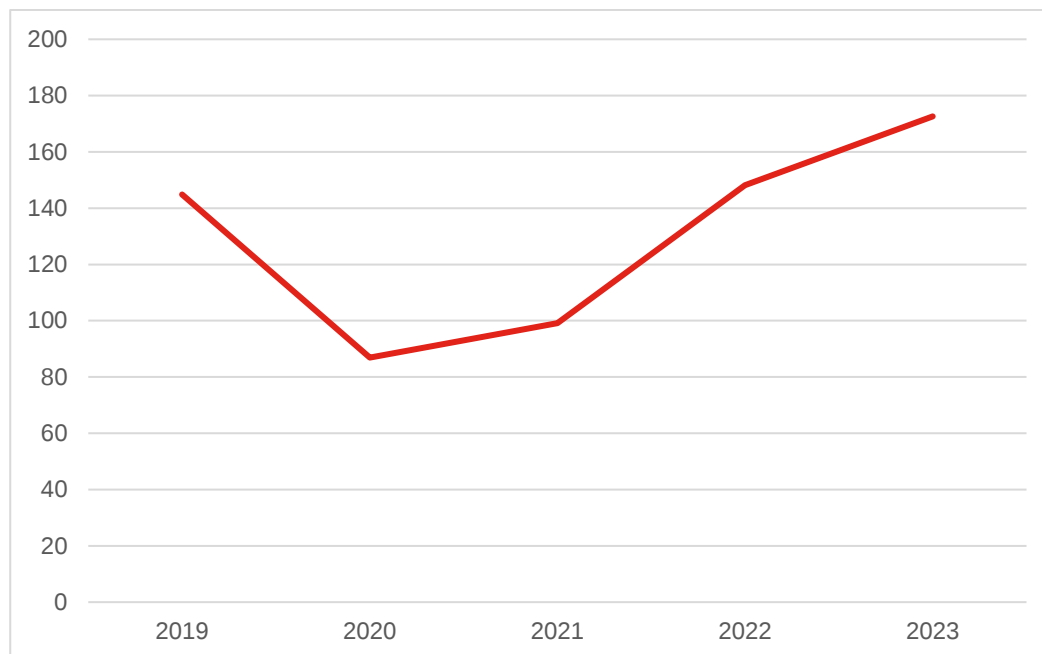
Elaboración propia a partir de los datos del [relatório e contas consolidado del 2023 1ª semestre de IP](#).

4.2. Transporte de pasajeros en ferrocarril

[CP \(Comboios de Portugal\)](#) es la única empresa de transporte de trenes que opera en Portugal a parte de Fertagus que ofrece sus servicios en una sola línea (Setúbal-Roma-Areeiro). Se trata de una entidad pública cuyo único accionista es el Estado portugués y está sujeta a la supervisión del Ministerio de Infraestructura y del Ministerio de Finanzas. En 2023, 172,6M de pasajeros fueron transportados con CP. A pesar de la caída del 39,99 % de los pasajeros transportados que sufrió en 2020, CP ha podido recuperarse de estas cifras, superando ya en 2022 los datos registrados en 2019. Además, ha continuado mejorando sus números en 2023, con una subida del 16,46 % respecto al 2022.

GRÁFICO 5. PASAJEROS TRANSPORTADOS POR CP (2019-2023)

En millones de personas

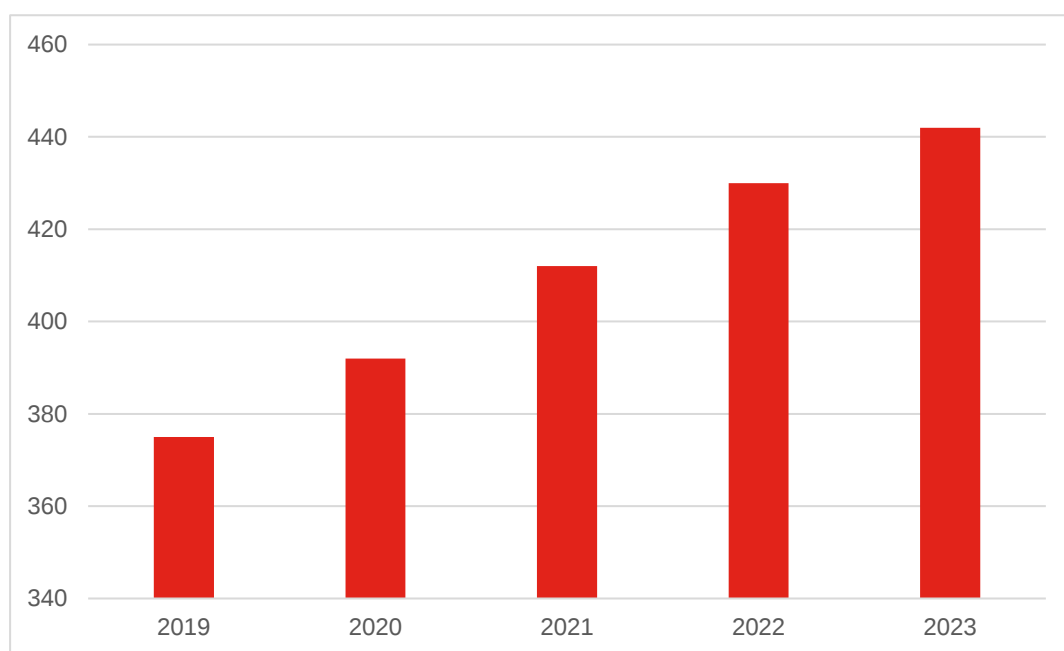


Elaboración propia a partir de los datos de [CP](#).

En el siguiente gráfico se puede ver la evolución de la flota de trenes activa de CP en el periodo de cinco años (2019-2023). Actualmente, está compuesta por un total de 442 unidades. En 2019, CP contaba con 375 unidades. En estos últimos cuatro años ha habido un aumento sostenido y regular de la flota de trenes activa en CP. Desde 2019 a 2023, ha habido un crecimiento del 17,87 % en lo que respecta a las unidades de las que dispone CP.

GRÁFICO 6. FLOTA ACTIVA DE CP (2019-2023)

En unidades



Elaboración propia a partir de los datos de [CP](#).

En cuanto al transporte, la empresa [Fertagus](#) (empresa del [Grupo Barraqueiro](#)), es una operadora privada que ganó la licitación pública internacional para la operación del Eje Ferroviario Norte/Sur en Portugal. Se le concedió el transporte suburbano de pasajeros de una línea (Setúbal-Roma-Areeiro). Gestiona y explota comercialmente 14 estaciones con una longitud de línea de unos 54 km, y por el uso de la infraestructura paga un canon a Infraestructuras de Portugal. Actualmente, son responsables de transportar alrededor de 95.000 usuarios por día.

4.3. Transporte de mercancías

[Medway](#) es un operador logístico privado. Anteriormente, se denominaba CP Carga S.A y era la filial de mercancías de Comboios de Portugal. En 2015 era la principal empresa operadora de mercancías ferroviarias en Portugal y ese mismo año fue adquirida por MSC Rail (una subsidiaria de Mediterranean Shipping Company). En 2016 fue completamente adquirida por MSC y pasó a llamarse Medway.

En 2022, Medway, con 79 locomotoras, 2.568 vagones y 870 empleados, transportaron 7,48 MTon, y recorrieron 5,4 Mkms (lo que serían 134 vueltas al mundo). Otra empresa que opera en el mismo subsector es [Captrain Portugal S.A](#) (originariamente conocida como Takargo), siendo el primer operador privado portugués en el transporte ferroviario de mercancías. Opera en la Península

Ibérica. En 2023, contaron con 107 empleados, recorrieron 1,81 Mkms en la península ibérica (1,15 Mkms en Portugal) y transportaron 1,83 MTon.

4.4. Transporte en Metro

En este punto se analiza el transporte urbano en metro, en el que se han recogido datos de tres empresas que operan en tres distintas ciudades de Portugal:

La empresa [Metropolitano de Lisboa, E.P.E](#) es la encargada del metro en Lisboa. Se divide en cuatro líneas, que en su totalidad está conformada por 56 estaciones y tiene 44,5 km de longitud de red. En [2022 registró 136,73 millones de pasajeros](#). En 2019 se registraron 183,80 millones de pasajeros. En el 2021, hubo un decrecimiento del 54,45 % respecto al 2019. A pesar de que en el 2022 se ha tenido un aumento del 63,32 % respecto al 2021, todavía no se han igualado los números registrados en 2019.

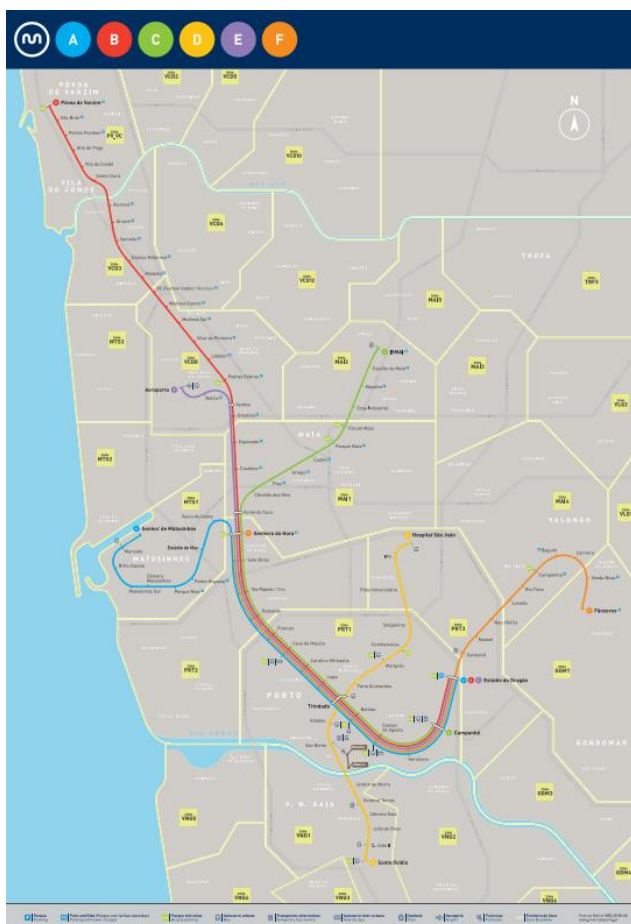
ILUSTRACIÓN 2. METROPOLITANO DE LISBOA DIAGRAMA DE LA RED (2022)



Fuente: [Metropolitano de Lisboa](#).

En la ciudad de Oporto, la empresa operadora es [Metro do Porto, S.A.](#) La red está dividida en 6 líneas, está compuesta por 82 estaciones y tiene un total de 67km de extensión. Se registraron [65M de pasajeros en 2022](#). En 2019, 71 M de personas fueron transportadas. Tras la pandemia, en 2021, hubo un decrecimiento del 41,56 % en los pasajeros del Metro do Porto. Los números han mejorado desde entonces, pero de momento, no han conseguido igualar los del 2019.

ILUSTRACIÓN 3. METRO DE OPORTO DIAGRAMA DE LA RED (2022)



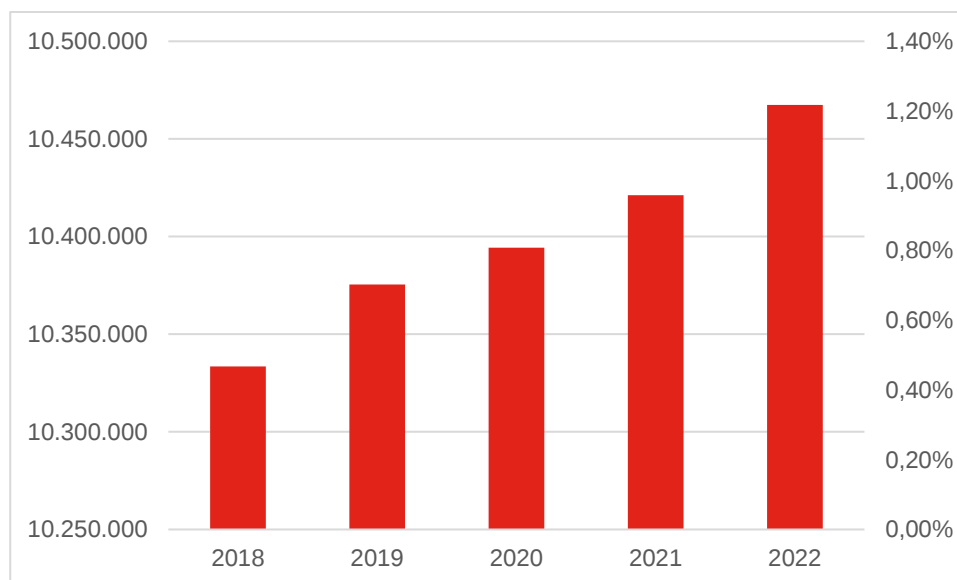
Fuente: [Metro do Porto](#).

4.5. Factores sociodemográficos y económicos de Portugal

Según los datos del [Instituto Nacional de Estadística de Portugal \(INE\)](#), la población portuguesa en 2022 ha sido de 10.467.366 personas, de las cuales el 47,78 % son hombres y el 52,22 % son mujeres. La ciudadanía portuguesa en los últimos cuatro años ha crecido de una manera progresiva. Desde el 2018 al 2022 la población portuguesa ha aumentado 1,30 %.

GRÁFICO 7. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN PORTUGUESA (2018-2022)

Millones de personas



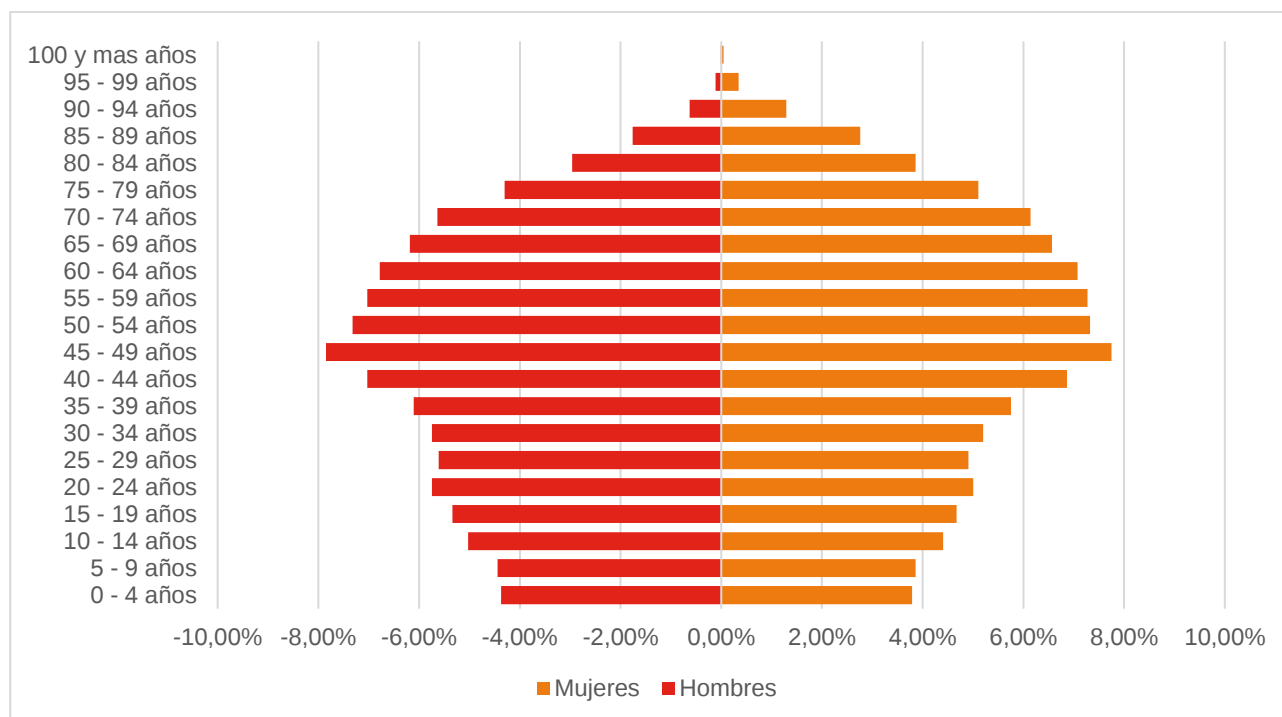
Elaboración propia a partir de los datos de [INE portugués](https://inec.pt/).

En el gráfico 8 se puede observar la pirámide población de Portugal en 2022. La esperanza de vida media en 2021 según [Pordata](https://pordata.inec.pt/) es de 81 años. Llama la atención que las personas de entre 0-4 años representa el 4,07 % de la ciudadanía, mientras que las personas de entre 70-74 años representan el 5,90 %, lo que refleja una tendencia al envejecimiento de los habitantes en Portugal.

El segmento de población más alto de la sociedad portuguesa se encuentra entre los 45-49 años, representando el 7,80 % del total.

GRÁFICO 8. PIRAMIDE POBLACIONAL DE PORTUGAL (2022)

Distribución por edad y sexo (%)



Elaboración propia a partir de los datos de [INE portugués](https://inec.pt/).

Dado que los residentes en el país son los principales usuarios del sistema ferroviario de transporte, en la siguiente tabla se muestra la distribución de los habitantes en Portugal por localidad de residencia utilizando la clasificación NUTS 2013⁴. Tomando como referencia el año 2022, se puede apreciar una tendencia de crecimiento sostenido de la población portuguesa en todas sus regiones en los últimos cuatro años. La zona norte (Alto Minho, Cávado, Ave, Área Metropolitana do Porto, Alto Tâmega, Tâmega e Sousa, Douro y Terras de Tras-os-Montes) es la que más habitantes tiene, representando en 2022 el 34,69 % del total de la ciudadanía portuguesa. Le sigue el Área Metropolitana de Lisboa, que supone el 27,70 %. En tercer lugar, está el centro (Oeste, Región de Aveiro, Región de Coimbra, Región de Leiria, Viseu, Dão, Lafões, Beira Baixa, Médio Tejo, Beiras y Serra da Estrela), con el 21,56 % de los residentes en Portugal.

⁴ [NUTS](https://inec.pt/) es el acrónimo de "Nomenclatura de Unidades Territoriales con Fines Estadísticos", un sistema jerárquico para dividir el territorio en regiones.

TABLA 19. DISTRIBUCIÓN POBLACIÓN (2018-2022)

Distribución por área (millones de personas)

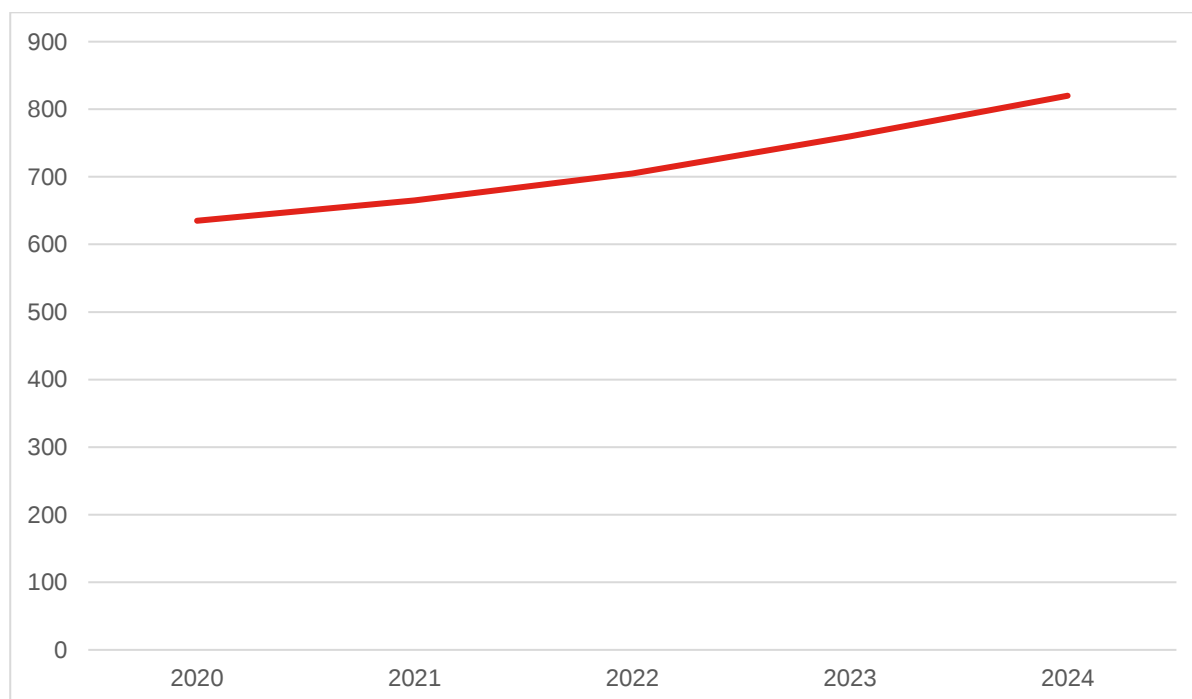
	Norte	Centro	Área Metropolitana de Lisboa	Alentejo	Algarve	Región Autónoma de Azores	Región Autónoma de Madeira
2018	3.591.630	2.226.188	2.859.422	708.434	459.597	237.828	250.397
2019	3.600.042	2.229.958	2.884.800	707.159	465.610	237.113	250.713
2020	3.601.434	2.239.686	2.884.695	709.074	469.892	237.616	251.900
2021	3.609.978	2.252.648	2.883.645	713.376	469.983	238.794	252.693
2022	3.631.502	2.256.441	2.899.670	714.552	472.000	239.942	253.259

Elaboración propia a partir de los datos de [INE portugués](#).

A continuación, en el siguiente gráfico se puede ver cómo el salario mínimo interprofesional en Portugal ha tenido un crecimiento continuo a lo largo de los últimos cuatro años. Desde 2020 a 2024 ha incrementado el 29,13 %. Este aumento en los sueldos busca mejorar el poder adquisitivo de los portugueses, haciendo más accesible, entre otros productos y servicios, los transportes.

GRÁFICO 9. EVOLUCIÓN SALARIO MÍNIMO INTERPROFESIONAL DE PORTUGAL (2020-2024)

En euros (€)


Elaboración propia a partir de los datos de [Pordata](#).

5. Percepción del producto español

Según los CAE utilizados para este estudio, se han detectado 8 empresas de capital español en Portugal. En 2022, la facturación total de estas empresas fue de 102M€. [Sacyr Neopul S.A.](#) representa más de la mitad de la facturación total con un 54,45 %. [Fergrupo – Construções e técnicas ferroviarias, S.A.](#) está en segundo puesto con el 23,45 %. Y en el tercer puesto, [Steconfer S.A.](#) siendo el 21,39 %.

En la siguiente tabla, las tres empresas que comparten podio en cuanto a facturación han sido constituidas en Portugal antes del año 2000, por lo que ya llevan más de 24 años trabajando en el mercado luso.

Uno de los últimos proyectos de Sacyr Neopul en la ruta convencional ferroviaria en Portugal es la mejora de tráfico y seguridad en el tramo de la línea Miño: Viana do Castelo y Valença – Frontera. Este proyecto se compone, entre otras construcciones, de la rehabilitación e impermeabilización de 3 túneles y la construcción de 2 nuevas estaciones técnicas. Este proyecto se ejecutó entre 2018 y 2021. El cliente fue Infraestructuras de Portugal y el importe fue de 18,19M€.

En 2022 Infraestructuras de Portugal adjudicó a Fergrupo una obra en la línea Minho para el tratamiento de plataforma y sustitución de la superestructura de vía, por un importe de 949.000 €. Dentro de este proyecto se encuentra la rehabilitación en la plataforma de vía y la creación de una capa de drenaje, entre otras actividades a desarrollar.

Recientemente, Steconfer ha realizado el proyecto Pampilhosa – Fase 1, en la estación de Pampilhosa. Este proyecto fue adjudicado por Infraestructuras de Portugal en junio de 2023 con un plazo de ejecución hasta marzo de 2024. Los trabajos han consistido, entre otros, en la construcción de un paso hidráulico de hormigón, construcción de vías, trabajos de señalización y de telecomunicaciones.

En la actualidad, Irecfer está realizando un proyecto en el cual se planea extender la línea amarilla del metro de Oporto en 3,15 km. Además, también ha realizado otros proyectos en Portugal, como la electrificación de la línea del Algarve en el tramo de Faro y Vila Real de Santo António y la señalización ferroviaria de la estación de Elvas.

TABLA 20. EMPRESAS DE CAPITAL ESPAÑOL EN PORTUGAL (2022)

Nombre	Distrito	CAE	Facturación en miles de euros (€)
Sacyr Neopul, S.A.	Lisboa	42120	55.397
Fergrupo – Construções e técnicas ferroviárias, S.A.	Santarém	42120	23.857
Steconfer, S.A.	Lisboa	42120	21.756
Tcmport, unipessoal, LDA	Porto	42120	369
Irecfer Portugal, LDA	Lisboa	42120	351
Linhas Convergentes, LDA	Lisboa	42120	
Orionstorm, LDA	Lisboa	42120	
CAF Portugal, Unipessoal, LDA	Lisboa	30200	0

Elaboración propia a partir de los datos de [SABI](#).

Además de las empresas identificadas mediante los códigos CAE recogidos en el punto segundo de este documento, también se cuenta con la presencia de otras compañías españolas en Portugal. Estas han participado o llevado a cabo proyectos en el país luso, abarcando diversos sectores y con diferentes códigos CAE. En su mayoría, estas empresas se dedican a la construcción y han ejecutado proyectos relacionados con el sector ferroviario en Portugal, ampliando así su presencia y contribución en el ámbito nacional.

Entre otras, se añade a la lista la empresa [FCC Construcción](#), que ha contribuido a las construcciones del sector ferroviario en Portugal. Entre los distintos proyectos realizados, se incluye la modernización del tramo Covilhã-Guarda inaugurado en abril de 2021. Otros ejemplos, son la rehabilitación de 6 puentes, la construcción de una nueva conexión entre las líneas del Beira Baixa y Beira alta y la renovación integral de 36km de vía. Recientemente, FCC Construcción se ha unido a un consorcio con las empresas Alberto Couto Alves y Convensa, Contratas y Ventas S.A. Este consorcio ha sido seleccionado para llevar a cabo el proyecto de la línea Rubí del metro de Oporto.

En 2020 se le adjudicó al [Grupo Azvi](#) (empresa española), en alianza con DST (firma portuguesa) [la modernización de la Línea Norte](#), en el tramo entre Espinho y Vila Nova de Gaia (Portugal), la mejora de un tramo de 14,2 km con un importe de adjudicación de 55,3M€. Ese mismo año se le concedió a [Aldesa](#) (empresa española) junto a Construções Gabriel A.S. Couto y M. Couto Alves la electrificación y modernización de un tramo de 43 km de la Línea Oeste entre Mira Sintra-Meleças y Torres Vedras con un importe que alcanza los 61,5 M€.

Se suman a la lista las empresas [Ferroviail](#) y [Acciona](#), con presencia en el mercado portugués desde finales del siglo XX, consolidando su participación en diversas obras de construcción en Portugal a



lo largo de los años. En particular, Acciona llevó a cabo una significativa obra en 1997 al construir la estación intermodal de Oriente, en Lisboa. Este proyecto no solo abarcó la edificación de andenes y ocho vías de estación, así como la línea de metro asociada, sino que también englobó la construcción de un aparcamiento subterráneo, áreas comerciales y plazas, marcando así su contribución a la infraestructura portuguesa.

icex

6. Canales de distribución

En el sector ferroviario, la forma habitual de acceso al mercado es a través de licitaciones públicas, que, en general, pueden ser de tres tipos: adjudicación directa, procedimiento restringido o licitación abierta.

Para analizar las licitaciones presentadas, se ha realizado una búsqueda de los concursos que han adjudicado en un periodo de 5 años las entidades del sector: Comboios de Portugal (CP), Infraestruturas de Portugal, Metropolitano de Lisboa y Metro do Porto. A continuación, se han dividido los concursos en tres grupos: adquisición de bienes, adquisición de servicios y obras públicas.

En la tabla siguiente, se pueden ver las adjudicaciones realizadas por Infraestruturas de Portugal (IP) en el periodo de 5 años. Es la empresa pública en el sector ferroviario que más adjudicaciones de proyectos tiene, a pesar de que en los últimos cinco años ha tenido un decrecimiento progresivo y regular. En el 2019, el montante total fue de 795,49 M€, y todos los años posteriores ha ido disminuyendo, hasta llegar al 2023, con una reducción del 34,87 %. Entre los años 2019-2022 los proyectos se han centrado más en la obra pública, representando en todos ellos más del 60 %. En 2023 ha habido un cambio en la composición de las adjudicaciones, y la adquisición de servicios ha tomado el primer puesto representando el 55,21 %, mientras que las obras públicas han sido el 35,30 %.

TABLA 21. PROYECTOS ADJUDICADOS Y ADQUIRIDOS POR INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL
Datos desde 2019-2023 (M€)

División	2019	2020	2021	2022	2023
Bienes	82.68	36.88	87.84	68.96	49.13
Servicios	230.07	169.58	125.60	130.62	286.06
Obras públicas	482.74	531.21	505.99	363.86	182.91
Total	795.49	737.67	719.43	563.44	518.10

Elaboración propia a partir de los datos de [BaseGov](#).

En la siguiente tabla se puede observar que la inversión de CP en los proyectos si bien es continua pero irregular al mismo tiempo: todos los años han realizado inversiones, se puede apreciar que los montantes varían mucho según el año. El año 2020 fue el año con menor proyectos adjudicados por CP, con un montante de 2,94 M€. 2020 también es el año que precede al que más adjudicaciones tuvo, con un montante de 196,7 M€. En el 2021, el 95,88 % fueron proyectos adjudicados en la rúbrica de adquisiciones de bienes.

TABLA 22. PROYECTOS ADJUDICADOS Y ADQUIRIDOS POR COMBOIOS DE PORTUGAL (CP)
Datos desde 2019-2023 (M€)

División	2019	2020	2021	2022	2023
Bienes	5.91	2.03	188.60	10.90	33.98
Servicios	11.80	0.26	6.44	11.32	10.52
Obras públicas	1.24	0.65	1.66	0.75	
Total	18.95	2.94	196.70	22.96	44.50

Elaboración propia a partir de los datos de [BaseGov](#).

En cuanto a los datos del Metropolitano de Lisboa. El año de mayor inversión del Metropolitano de Lisboa fue en el 2020, con un total de 284,61M€. La compra de bienes representó el 42,12 % de las compras realizadas ese año. En 2021 hubo un gran decrecimiento de adjudicación de proyectos, adjudicando un total de 18,91M€ en todo el año. Sin embargo, en 2023 han vuelto a subir los gastos hasta los 155,92 M€. En esta tabla, se puede percibir el comportamiento errático de adjudicaciones que tiene el sector ferroviario.

TABLA 23. PROYECTOS ADJUDICADOS Y ADQUIRIDOS POR METROPOLITANO DE LISBOA
Datos desde 2019-2023 (M€)

División	2019	2020	2021	2022	2023
Bienes	1.38	119.88	11.98	2.75	20.37
Servicios	10.41	71.70	2.94	19.11	55.85
Obras públicas	6.67	93.03	3.99	4.37	79.70
Total	18.46	284.61	18.91	26.23	155.92

Elaboración propia a partir de los datos de [BaseGov](#).

En la tabla 24 se han recopilado los datos registrados por Metro do Porto. No se ha encontrado ninguna adjudicación que hicieran en el 2019, con lo que el periodo de tiempo en esta tabla se reduce a cuatro años. Las adjudicaciones realizadas son continuos e irregulares, siendo 2023 el año con mayor montante, con un total de 397,51 M€. El 95,47 % lo representa la obra pública. A su vez, en el 2020 se tuvo un importe total de 352,40 M€, la segunda cifra más alta registrada. Esa vez, la obra pública fue la que más cuota tuvo con un 81,73 %.

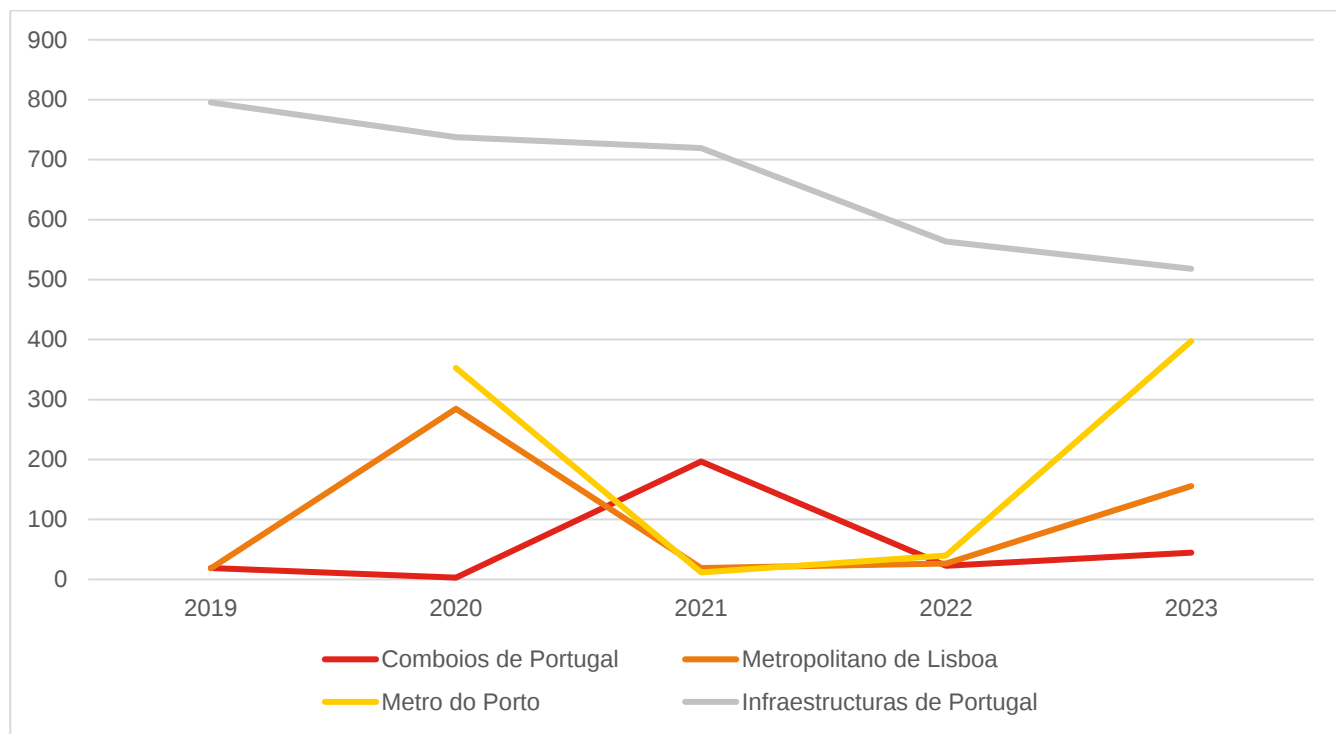
TABLA 24. PROYECTOS ADJUDICADOS Y ADQUIRIDOS POR METRO DO PORTO
Datos desde 2020-2023 (M€)

División	2020	2021	2022	2023
Bienes	49.57	5.11	13.70	3.99
Servicios	14.80	3.87	1.12	14.02
Obras públicas	288.03	2.72	24.96	379.50
Total	352.40	11.71	39.78	397.51

Elaboración propia a partir de los datos de [BaseGov](#).

En el siguiente gráfico se puede observar la comparación entre las cuatro principales empresas responsables de las adjudicaciones de proyectos del sector ferroviario en Portugal. Todas ellas excepto Infraestructuras de Portugal (IP), presentan un patrón irregular, variando mucho las adjudicaciones. Por ejemplo, Metropolitano de Lisboa tuvo un punto alto en el 2020, mientras que la suma de todos los demás años juntos apenas puede igualar el total de ese año. En el 2021, la suma de las cuatro empresas adjudicatarias alcanzó un total de 946,70M€, y de esta cifra, IP representó un 76 %. En este periodo de cinco años, IP es la que más proyectos ha adjudicado con diferencia del resto. En 2023 ha sido el año que más se le ha acercado otra empresa, en este caso, Metro do Porto, representando el 35,62 % sobre los 1.116,03M€ de la suma de las cuatro empresas, e IP es el 46,42 %.

GRÁFICO 10. PROYECTOS ADJUDICADOS Y ADQUIRIDOS POR CP, METROPOLITANO DE LISBOA, METRO DO PORTO E IP
Datos desde 2019-2023 (M€)



Elaboración propia a partir de los datos de [BaseGov](https://basegov.pt).

7. Acceso al mercado – Barreras

7.1. Interoperabilidad

El [Decreto-Lei 91/2020](#), transpone a la legislación portuguesa la [Directiva \(UE\) 2016/797](#) sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea. Se trata de una normativa que busca armonizar los estándares y requisitos para el funcionamiento conjunto y seguro de los sistemas ferroviarios en la Unión Europea.

La normativa regula aspectos relacionados con el diseño, construcción, puesta en funcionamiento, adaptación, renovación, operación y mantenimiento de los elementos del sistema ferroviario. También abarca la cualificación profesional, así como las condiciones de seguridad y salud del personal involucrado en su funcionamiento y mantenimiento.

La competencia de la concesión de autorización para permitir aspectos como la colocación de vehículos ferroviarios en el mercado portugués corresponde tanto al IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., como a la Agencia Ferroviaria de la UE. Esta última dispone de una ventanilla única de atención: [OSS – One - Stop shop](#)

7.2. Construcción

A la hora de realizar las obras de las infraestructuras ferroviarias, hay que tener en cuenta que en Portugal se debe obtener una licencia denominada `alvará´ o un certificado para la ejecución de obras e instalaciones, tanto públicas como privadas:

La [Ley 41/2015](#), regula la metodología de obtención de los `alvarás´ y certificados, y las tipologías de estos, asunto que es competencia del [IMPIC-Instituto dos Mercados Públicos, do Imobiliário e da Construção](#).

El `alvará´ debe contemplar todos los trabajos que asume la empresa, independientemente de que posteriormente parte o la totalidad de estos sean subcontratados. Las empresas subcontratadas deben disponer de `alvará´ relativo a los trabajos que vayan a realizar. La [Portaria 19/2004](#), determina los tipos de trabajos que requieren la obtención de `alvará´, y los divide en categorías y subcategorías.

El [Convenio para evitar la doble imposición entre España y Portugal](#), en el punto 3 de su artículo 5º indica que `una obra de construcción, instalación o montaje sólo constituye establecimiento permanente si su duración excede de doce meses´. Si la empresa desarrolla actividad durante más de un año, puede ser necesario abrir una sucursal o filial.

8. Perspectivas del sector

El panorama actual y futuro próximo de las inversiones en el sector ferroviario en Portugal es favorable, gracias a los planes de inversión como el Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) y el Plan Nacional de Inversión 2030 (PNI2030). A continuación, se detalla en qué consisten estos planes.

Por un lado, se encuentra el Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR), un programa que forma parte del instrumento Next Generation UE creado por el Consejo Europeo. Con un periodo de aplicación hasta 2026, tiene como objetivo implementar un conjunto de reformas e inversiones destinadas a restablecer un crecimiento económico sostenido tras la pandemia, reforzando el objetivo de convergencia con Europa durante la próxima década. Este plan se estructura en tres ejes: Resiliencia, Transición Climática y Transición Digital.

Por otro lado, está el Plan Nacional de Inversión 2030 (PNI2030), que cubre diversos proyectos en diferentes sectores. Este programa aspira a ser el instrumento de planificación del próximo ciclo de inversiones estratégicas y estructurantes a escala nacional, para hacer frente a las necesidades y retos de la próxima década y de las décadas venideras.

8.1. Ferrocarril

El PNI2030 comprende un total de 16 proyectos ferroviarios. A continuación, se enumeran estos proyectos, organizados en cuatro columnas, detallando el nombre del proyecto, su objetivo, el horizonte temporal de ejecución y la inversión estimada. Estos proyectos abarcan una variedad de programas que incluyen mejoras en señalización, seguridad, renovación y rehabilitación de infraestructuras, reducción del ruido, adaptación al cambio climático y modernización de líneas, entre otros.

TABLA 25. 16 PROYECTOS FERROVIARIOS

PNI2030

Proyecto	Motivación/objetivo	Temporalidad	Inversión estimada
F1 – Nueva línea Oporto - Lisboa	Reducir el tiempo de viaje entre Oporto y Lisboa, aumentar la calidad de los servicios de larga distancia y liberar capacidad en la línea Norte para el tráfico de cercanías y de mercancías	2021 - 2030	4.500 M€
F2 – Aumentar la capacidad de la red ferroviaria en las áreas metropolitanas	Aumentar la capacidad, permitiendo un incremento de la oferta de servicios de cercanías y aumentando la regularidad del tráfico de pasajeros y mercancías en las Áreas Metropolitanas de Lisboa y de su Puerto	2021 - 2026	290 M€
F3 – Programa de seguridad ferroviaria, renovación y rehabilitación, reducción del ruido y adaptación al cambio climático	Mejorar la seguridad y las condiciones de circulación, reducir los costes de explotación, cumplir el marco jurídico vigente con respecto a la exposición de la población a altos niveles de ruido y reforzar la red ferroviaria ante las incertidumbres generadas por el cambio climático.	2021 - 2030	450 M€
F4 – Programa de señalización y aplicación ERTMS/ETCS + GSM - R	Mejorar las condiciones de seguridad y tráfico, reducir los costes de explotación y cumplir el marco jurídico vigente relativo a la exposición de la población a niveles elevados de ruido	2021 - 2030	270 M€
F5 – Programa de electrificación y refuerzo de la red ferroviaria nacional	Reforzar la capacidad, eliminar los cuellos de botella en la Red Ferroviaria Nacional y promover una mayor densidad en la RFN, ampliando la red electrificada y equipada de sistemas interoperables de control, mando y señalización y permitiendo el cruce de trenes de hasta 750 metros de longitud	2021-2025	740 M€
F6 – Programa de telemática, estaciones y seguridad operativa	Aumentar la digitalización y mejorar el estado de los sistemas y redes telemáticos; hacer las estaciones y paradas	2021-2030	165 M€

	universalmente accesibles y contribuir a mejorar los niveles de seguridad y calidad		
F7 – Programa de mejora de las terminales multimodales	Mejorar las condiciones del transporte multimodal, reducir los costes de transporte asociados y fomentar la competitividad de las terminales multimodales	2021 - 2030	200 M€
F8 – Modernización de los enlaces ferroviarios con Beja y Faro	Reducir el tiempo de viaje en las rutas Algarve-Lisboa y Beja-Lisboa y potenciar la accesibilidad a las regiones del Algarve y el Baixo Alentejo, contribuyendo al desarrollo del turismo y de otras actividades económicas	2021 - 2025	230 M€
F9 – Mejora de la línea Vouga	Aumento de la cuota de mercado del ferrocarril mediante el refuerzo y la sistematización de la oferta y la mejora de la accesibilidad y articulación con el resto de la red ferroviaria	2021 - 2025	100 M€
F10 – Conexión de la línea de Cascais y el Puerto de Lisboa con la Línea de Cintura	Crear una interconexión entre los servicios de la línea de Cascais y el resto del Área Metropolitana de Lisboa, impulsando la demanda y la transferencia modal. Impulsar la demanda y la transferencia modal; eliminar la limitación de acceso ferroviario al Puerto de Lisboa	2023 - 2027	200 M€
F11 – Nueva línea Oporto – Valença – Vigo (1ª fase)	Reducir el tiempo de viaje entre Oporto y Galicia, aumentar la calidad de los servicios de larga distancia, liberar capacidad en la línea del Miño para el tráfico de cercanías y de mercancías y conectar con el aeropuerto Sá Carneiro	2021 - 2030	900 M€
F12 – Corredor sur internacional (2ª fase)	Impulsar el transporte ferroviario y fomentar la interoperabilidad con las redes española y europea en el ámbito de la Red Transeuropea de Transporte; reducir los tiempos de viaje desde Lisboa hacia el sur y España	2021 - 2030	150 M€

F13 – Corredor internacional norte (2ª fase)	Promover la interoperabilidad ferroviaria con la red española y europea e incrementar la capacidad y competitividad del transporte de viajeros y mercancías	2026 - 2030	600 M€
F14 – Nuevo material rodante: trenes urbanos	Sustitución del material rodante al final de su vida útil y aumento de la oferta de servicios urbanos en Lisboa y Oporto, impulsar el cambio modal hacia el transporte público	2021 - 2029	680 M€
F15 – Nuevo material rodante: trenes de larga distancia	Reducción del tiempo de viaje entre Oporto y Lisboa, aumento de la calidad de los servicios de largo recorrido y prestación de servicios de alta calidad a nuevos destinos	2021 - 2029	650 M€
F16 – Nuevo material rodante: trenes regionales	Sustituir el material rodante al final de su vida útil, mejorar la calidad de los servicios, fomentar el cambio modal hacia el transporte e impulsar la industria ferroviaria nacional	2024 - 2030	385 M€

Elaboración propia a partir de los datos de [PNI2030](#).

A continuación, en la ilustración se puede observar que la inversión que se está haciendo en el sector ferroviario experimenta crecimiento. Se prevé que se mantenga en altos valores la inversión en este sector.

ILUSTRACIÓN 4. PREVISIÓN DE LA INVERSIÓN EN EL SECTOR FERROVIARIO CON EL PNI2030



Fuente: [Infraestruturas de Portugal](https://www.infraestruturas.pt/).

Dentro del Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) de Portugal, también se encuentra un proyecto que tiene como objetivo la digitalización del transporte ferroviario, en concreto la componente C15, denominada Movilidad Sostenible, del eje relativo a Transición Climática.

TABLA 26. PROYECTO FERROVIARIO
PRR de Portugal

Proyecto	Motivación/objetivo	Temporalidad	Inversión estimada
TC-C15-i06 – Digitalización del transporte ferroviario	Hacer compatible la línea norte de la Red Ferroviaria Nacional (RFN) con la nueva línea ferroviaria de alta velocidad (LAV) mediante la sustitución de los sistemas electrónicos de señalización. Con ello se espera mejorar la interoperabilidad de la RFN con el espacio ferroviario único europeo	2023 - 2026	49 M€

Elaboración propia a partir de los datos de [PRR de Portugal](#).

8.2. Metropolitano

Dentro del PNI2030, en el ámbito de movilidad y transporte público, se encuentran dos proyectos relacionados con los transportes metropolitanos de Lisboa y Oporto. A continuación, se indican dichos proyectos.

TABLA 27. MOBILIDAD Y TRANSPORTES PÚBLICOS
PNI2030

Proyecto	Motivación/objetivo	Temporalidad	Inversión estimada
MTP 1 – Consolidar la red de metro y desarrollar sistemas de transporte público en su propio emplazamiento en el área metropolitana de Lisboa	Desarrollar la oferta de transporte público de viajeros que conduzca a la reducción de la dependencia del transporte individual y la descarbonización de la sociedad	2021 - 2030	2.300 M€
MTP 2 – Consolidar la red de metro y desarrollar sistemas de transporte público en su propio emplazamiento en el área metropolitana de Oporto	Desarrollar la oferta de transporte público de viajeros que conduzca a la reducción de la dependencia del transporte individual y la descarbonización de la sociedad	2021 - 2030	1.350 €

Elaboración propia a partir de los datos de [PNI2030](#).

El Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) de Portugal, dentro del componente C15, también recoge proyectos relacionados con el sector metropolitano, como se detalla en la siguiente tabla.

TABLA 28. PRR PROYECTOS METROPOLITANOS
PRR

Proyecto	Motivación/objetivo	Temporalidad	Inversión estimada
TC-C15-i01 – Ampliación de la red de metro de Lisboa – línea roja hasta Alcântara	Convertir a Alcântara en una nueva e importante conexión de transporte, que enlazará con los servicios ferroviarios de cercanías, contribuirá de forma decisiva a mejorar la movilidad en el Área Metropolitana de Lisboa	2023 - 2026	358 M€
TC-C15-i02 – Ampliación de la red de metro de Oporto – Casa da Música – Santo Ovídio	Ampliar la cobertura territorial de la red de metro en el Área Metropolitana de Oporto y reducir los problemas de congestión en el eje Oporto - Vila Nova de Gaia	2021 - 2026	352 M€
TC-C15-i03 – Metro ligero Odivelas - Loures	Construir una oferta de transporte público más eficiente, atractiva y sostenible desde el punto de vista medioambiental, que promueva la reducción de la dependencia del transporte individual y contribuya a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero	2023 - 2026	390 M€

Elaboración propia a partir de los datos de [PRR de Portugal](#).

9. Oportunidades

9.1. Ferrocarril

Dentro del PNI2030, el proyecto de mayor envergadura es la línea de alta velocidad que enlazará Oporto y Lisboa, estimando una inversión pública de 4,5 mil M€. Actualmente, el trayecto entre estas dos ciudades tiene una duración de 2h49', y el propósito de este proyecto es reducir este tiempo a 1h15'. La ejecución de esta iniciativa se llevará a cabo mediante un proceso de licitación pública dividido en tres fases. Infraestructuras de Portugal es la entidad encargada de adjudicar cada concurso público y gestionará la financiación a través de una colaboración público-privada. A continuación, se comentan las tres fases del proyecto:

- **1.ª fase:** conexión entre Oporto y Soure, dividida en dos tramos: el primero de Oporto a Oíã y el segundo de Oíã a Soure. El [15 de enero](#) se lanzó públicamente la licitación correspondiente al primer tramo entre Oporto y Oíã (con un presupuesto de 1,7 mil M€). Se estima que la inversión necesaria para la primera fase del proyecto alcance aproximadamente los 3,7 mil M€ y que se complete para el año 2028.

[IP aspira a obtener 875M€ del programa Connecting Europe Facility for Transport 2 \(CEF 2\) de la UE.](#) Tiene ya 729M€ garantizados, de los cuales, 480M€ se destinarán al tramo de LAV entre Oporto y Oíã y el importe restante de 249M€ se asignará al tramo de la LAV Oíã y Soure. Además, aspira a obtener otros 146M€ provenientes del “envelope CEF Cohesión”, que está pendiente de atribuir por la UE entre varios Estados Miembros solicitantes.

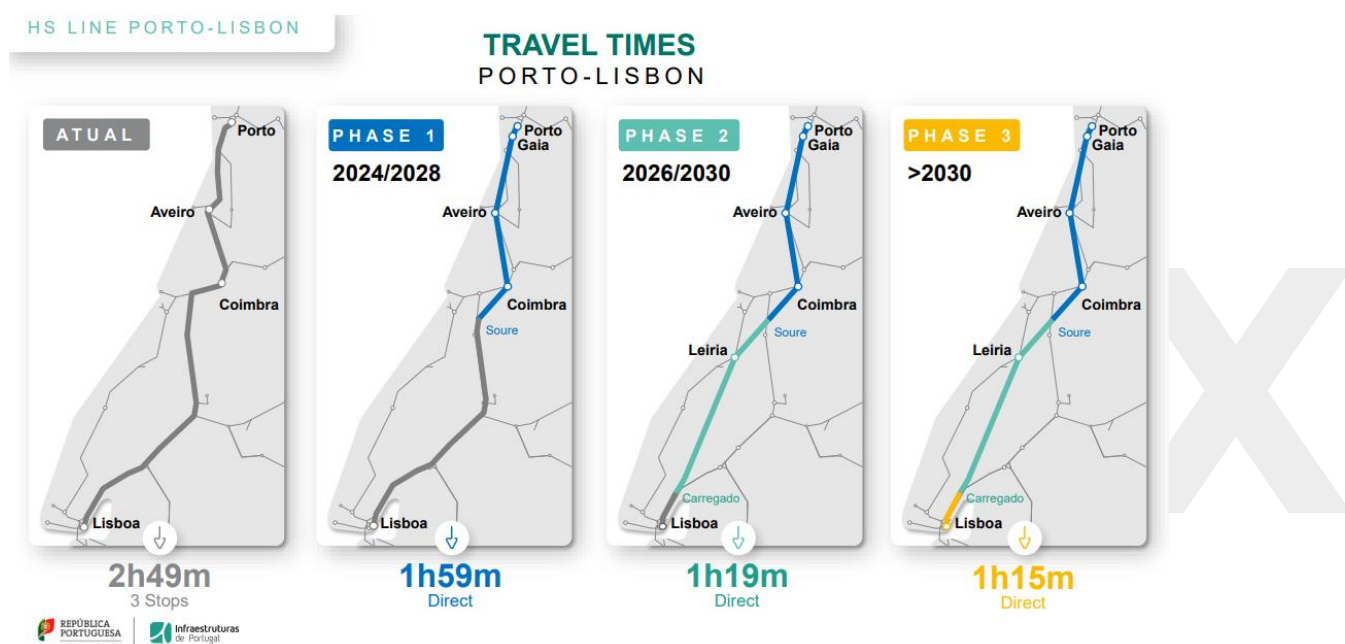
- **2.ª fase:** conexión entre Soure y Carregado. Tiene como objetivo finalizar para 2030.
- **3.ª fase:** conexión entre Carregado y Lisboa. Podría concluir después de 2030.

Hasta el momento, se conocen [cinco posibles consorcios](#) que podrían participar en estas licitaciones, cuatro de los cuales cuentan con participación de empresas españolas.

- **1.º:** Formado por las empresas españolas ACCIONA, FCC y Ferrovial, y con la posibilidad de incorporar un grupo o fondo de inversión portugués.
- **2.º:** Formado por la empresa andaluza Azvi y la constructora italiana Webuilt. Azvi ha acordado asociarse con el fondo británico John Laing y tres empresas portuguesas: Ascendi (propiedad del fondo francés Ardian), Tecnovia y TIIC.
- **3.º:** Está conformado por OLHA, junto con la empresa catalana Comsa y las empresas francesas NGE y TSO.

- **4.º:** Formado entre las dos filiales portuguesas de Sacyr, Somague y Neopul, en alianza con las empresas portuguesas DST (Domingos da Silva Teixeira) y ACA (Alberto Couto Alves).
- **5.º:** Compuesto íntegramente por empresas portuguesas, liderado por Mota-Engil y Teixeira Duarte, en asociación con los grupos Casais, Conduril, Gabriel Couto y Alves Ribeiro.

ILUSTRACIÓN 5. DIVISIÓN DE LAS FASES DEL PROYECTO OPORTO-LISBOA



Fuente: [Infraestruturas de Portugal](https://www.infraestruturas.pt/).

Dentro del PNI2030 existe un proyecto que busca la realización de la conexión Oporto-Vigo con el objetivo de reducir los actuales tiempos de viaje de 3h22mins a 1h25mins. La inversión pública estimada para este proyecto es de 900M€. Este enlace se realizará en dos fases:

- **1ª:** Se llevarán a cabo las conexiones entre Oporto y el aeropuerto Sá Carneiro, a la vez que entre Braga y Valença. Estas obras se realizarán entre 2026 y 2030.
- **2ª:** Contempla la conexión entre el aeropuerto Sá Carneiro y Braga. El proyecto terminará posteriormente a 2030.

ILUSTRACIÓN 6. DIVISIÓN DE LAS FASES DEL PROYECTO OPORTO-VIGO

HS LINE PORTO-VIGO

KEY PROJECT FEATURES


New double track line for high speed

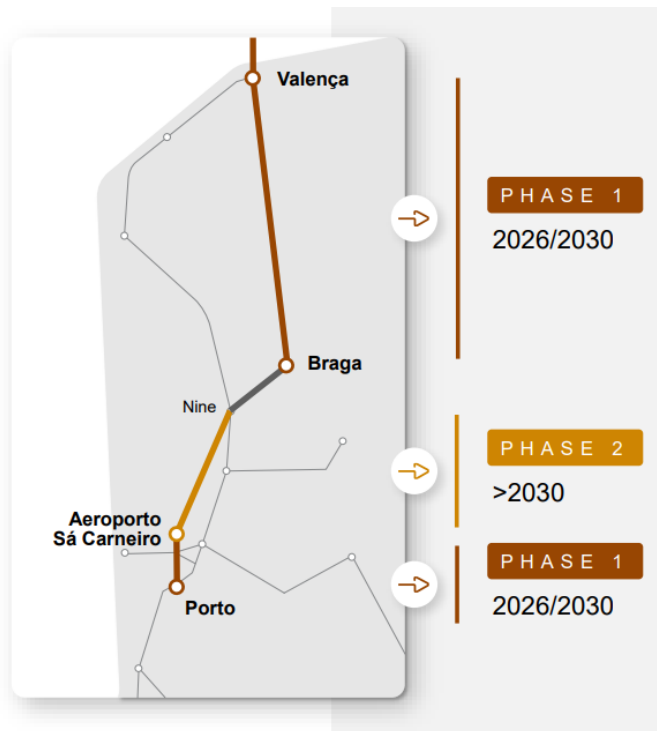
Phased development
Installed with 1667 mm gauge track


High Speed Stations

New stations: Francisco Sá Carneiro Airport, Braga and Valença


**Direct travel time between Porto-Vigo:
1h00 (Phase 1) and 0h50 (Phase 2)**

Overall reduction of journey times along the corridor
Capacity released on 'Minho Line'



Fuente: [Infraestruturas de Portugal](https://www.infraestruturas.pt/).

Al margen de los planes PRR de Portugal y el PNI2030, recientemente, el consorcio formado por Alstom España (filial española del fabricante francés), Alstom Ferroviária Portugal y Domingos da Silva Teixeira, ha sido escogido por Comboios de Portugal para la fabricación de 117 trenes urbanos y regionales valorados en 800M€. Los seleccionados fueron Alstom, Stadler y CAF. Stadler y CAF han impugnado la adjudicación a Alstom, lo que ha provocado una paralización del concurso y puede generar un retraso en la llegada de los trenes a Portugal. Originalmente, los trenes iban a comenzar a ser entregados a partir de 2026, con una periodicidad de tres unidades al mes. Para llevar a cabo este proyecto y crear oportunidades de empleo en Portugal, Alstom ha propuesto construir una fábrica en Matosinhos e instalar un taller en Guifões, creando 300 puestos de trabajo.

Además de ese proyecto, existe otro que busca la conexión de Lisboa-Madrid. En la parte portuguesa se está trabajando en conectar Lisboa-Évora. Este proyecto se ha dividido en tres fases.

- **1.ª.** Conexión Évora-Elvas, actualmente está en construcción.
- **2.ª y 3.ª:** Conexión Lisboa-Évora, dividida en dos etapas. No tiene fecha prevista de finalización, si bien en ningún caso sería antes de 2030.

Se prevé que la primera fase, conexión Évora-Elvas, se complete a mediados de 2025, con un retraso de tres años sobre el calendario inicialmente previsto. Se trata de una línea para el transporte de mercancías y pasajeros, que conecta los puertos de Sines, Setúbal y Lisboa con

España (y resto de Europa). La reducción del tiempo de viaje entre Lisboa y Madrid en varias horas es el principal objetivo. En un principio, la inversión total prevista para el proyecto era de 422 M€, de los cuales 264 M€ procedían del Estado portugués y 158 M€ de fondos comunitarios. La inversión alcanzada de momento es de 500 M €, habiendo reconocido el gobierno que ya ha sufrido un sobrecoste del 10 %.

El tramo de Elvas-Caia está construido desde 2019, para modernizar la conexión Elvas-Badajoz. Este tramo es el que ahora se unirá con la línea de Évora-Elvas.

El proyecto de la conexión entre Lisboa-Madrid a través de un tren de alta velocidad ha adquirido la misma relevancia que la conexión Oporto-Vigo. Como parte de este plan, se construirá un nuevo puente en Lisboa que atravesará el Tajo, para que la conexión del TAV llegue hasta Alcochete, donde se construirá el nuevo aeropuerto de Lisboa. Este proyecto tiene la intención de conectar las dos capitales ibéricas en 3h. Se prevé que este proyecto esté realizado para 2034. Además, la plataforma Alianza Ibérica por el Ferrocarril ha pedido para 2025 un tren directo que conecte Lisboa-Madrid y otro Lisboa-Barcelona.

9.2. Metropolitano de Lisboa

Actualmente, se están llevando a cabo tres proyectos en el Metropolitano de Lisboa. Uno de ellos consiste en la creación de la línea circular, para lo cual se han construido estaciones en Estrela y Santos. La finalidad de esta iniciativa es extender las líneas Amarilla y Verde, específicamente las que van desde Rato hasta Cais do Sodré. En el marco de este mismo proyecto, se incluye la renovación de la estación de Cais do Sodré y la conexión de los viaductos de Campo Grande. Inicialmente, estas obras estaban programadas para concluir el 31 de diciembre de 2023. No obstante, hay un retraso en la construcción de la línea circular, y se estima que se completará en el primer trimestre de 2025. El coste total del proyecto asciende a aproximadamente 331 M€.

ILUSTRACIÓN 7. DIAGRAMA DE LA AMPLIACIÓN DEL METRO DE LISBOA



Fuente: [Metropolitano de Lisboa](https://www.metrolisboa.pt/).

Otro de los proyectos en desarrollo del Metropolitano de Lisboa es la ampliación de la Línea Roja desde São Sebastião hasta Alcântara. La licitación para este proyecto se lanzó el [1 de febrero](#) de 2023, y se espera que la ejecución completa del proyecto tenga lugar entre 2025 y 2026.

Para esta ampliación que tendrá unos 4km, se construirán cuatro nuevas estaciones: Amoreiras/Campolide, Campo de Ourique, Infante Santo y Alcântara. Este proyecto se enmarca en el Plan de Recuperación y Resiliencia 2021-2026.

La inversión prevista asciende a 405 M€, de los que 304 M€ se financian con fondos europeos del PRR, y los 101 M€ restantes, a través de fondos nacionales. En paralelo, se prevé una inversión de 24 M€ para la instalación del nuevo sistema de señalización (CBTC – Communications-based train control) entre las estaciones de Oriente y São Sebastião.

ILUSTRACIÓN 8. DIAGRAMA DE AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA ROJA



Fuente: [Metropolitano de Lisboa](#).

El [20 de marzo de 2024](#) salió la licitación pública para la construcción de una nueva línea de metro ligero en el Metropolitano de Lisboa, la línea Violeta. Conectará los municipios de Loures y Odivelas contando con la construcción de 17 estaciones (9 en el municipio de Loures y 8 en el municipio de Odivelas) y tendrá cerca de 11,5 km de extensión. El precio base del procedimiento es de 450 M€, más IVA, financiado por el Plan de Recuperación y Resiliencia (PRR) y los Presupuestos Generales del Estado. Aunque la inversión total en la Línea Violeta será de 527,3 M€. Esta construcción está prevista para 2026.

9.3. Metro de Oporto

En el Metro do Porto se va a construir la línea Ruby 'H', que conectará la Casa da Música en Oporto y Santo Ovídio en Vila Nova de Gaia. El proyecto tendrá una longitud de alrededor de 6,3 km de red, se construirán 8 estaciones y un nuevo puente llamado 'Ponte D. Antónia Ferreira, a Ferreirinha' que será exclusivo para el metro, ciclistas y peatones. El coste total del proyecto es de 435 M€. Este proyecto ha sido [adjudicado al consorcio](#) formado por FCC y la portuguesa Alberto Couto Alves y se espera que el proyecto esté terminado para finales del 2026.

10. Información práctica

10.1. Ferias

- **Portugal Railway Summit:** es considerada una referencia en los eventos ferroviarios nacionales y organizado anualmente por PFP - Associação da Plataforma Ferroviária Portuguesa, Cluster da Ferrovia. [Portugal Railway Summit](#).

10.2. Organismos públicos y empresas

- Infraestructuras de Portugal: [Início | Infraestruturas de Portugal](#)
- Instituto de Movilidad y Transporte Portugués – IMT: [O IMT \(imt-ip.pt\)](#)
- Centro de Competencias Ferroviario [CCF - Associação Centro de Competências Ferroviário \(ccferroviario.com\)](#)
- Comboios de Portugal – CP: [CP - Comboios de Portugal](#)
- Metropolitano de Lisboa: [Metropolitano de Lisboa, E.P.E. \(metrolisboa.pt\)](#)
- Metro do Porto: [Metro do Porto - A Vida em Movimento](#)

10.3. Asociaciones profesionales y otros

- Asociación de Plataforma Ferroviária Portuguesa - PFP: [Home | PFP \(ferrovia.pt\)](#).
- Asociación portuguesa para el desarrollo de sistemas integrados de transportes: [ADFERSIT](#)
- Portugal ferroviario: [portugalferroviario.net](#)

10.4. Cultura empresarial

En lo referente al mercado luso, es conveniente tener en consideración que, a pesar de sus aparentes similitudes con el mercado español, existen diferencias notables en cuanto a gustos, costumbres, cultura y comercio.

En general, los portugueses entienden bien el idioma español, pero a la hora de entablar relaciones comerciales, si no se conoce el idioma local, es preferible utilizar una lengua neutra como el inglés, ampliamente dominada en el país luso. Es de tener en cuenta que, los portugueses cuidan mucho las relaciones a la hora de hacer negocios y son muy buenos planificadores. Normalmente, suelen preferir las reuniones cara a cara, más que en remoto.



Los portugueses conocen muy bien la oferta española y son grandes negociadores y compradores. Estos optan por la oferta de mayor calidad, y, sobre todo, el mejor precio.

icex



Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)
informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es

