

7/24/2019

Entre Lisboa e Porto

Arriva admite lançar o primeiro comboio privado na Linha do Norte

A Arriva Portugal está a olhar muito atentamente para a liberalização do transporte ferroviário de passageiros em Portugal e admite apostar no transporte ferroviário de longo curso, regional e suburbano. A empresa, que é uma subsidiária dos caminhos-de-ferro alemães, a Deutsche Bahn, e operador ferroviário em países como Inglaterra, Suécia, Polónia, Holanda, entre outros, pretende, muito em breve, finalizar alguns processos burocráticos e constituir-se como operador ferroviário em Portugal. Em declarações à Transportes em Revista, Pires da Fonseca, presidente da Arriva Portugal, disse que **«existem muitas oportunidades de negócio em Portugal, desde que se criem condições efetivas para a devida liberalização do setor»**. O responsável adianta que **«não estamos interessados em linhas, estamos interessados em negócios»** e refere que a liberalização do transporte ferroviário de passageiros poderia criar dois tipos de oportunidades, uma do ponto de vista comercial e outra do ponto de vista do serviço público.

Para o responsável, o Estado poderia lançar concessões de serviço público, através de um modelo de “gross cost”, abrindo concursos para os serviços ferroviários regionais e suburbanos das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto. **«Seria uma mais-valia a criação de concessões ferroviárias de serviço público nas zonas metropolitanas e que fossem complementares à CP. Não queremos que a CP deixe de fazer comboios. Mas podem existir, por exemplo, dois ou mais operadores na Linha de Sintra ou no eixo entre Setúbal e o Oriente. Vejam o que existe em outros países europeus. O modelo de “gross cost” pode ser aplicado no setor ferroviário e na mesma linha pode haver o comboio azul, o verde ou o amarelo. E isto é um incentivo à captação de operadores ferroviários para o mercado português. Assim, poderiam aumentar a frequência nestas linhas e até resolver um problema que irá tornar-se maior, que é a falta de capacidade dos meios, nomeadamente nas áreas urbanas»**.

Pires da Fonseca adianta que o mesmo modelo poderia ser aplicado, por exemplo, em linhas regionais, como por exemplo, na Linha do Algarve, do Douro, Minho ou Oeste: **«Estas concessões ferroviárias poderiam ser complementadas com soluções rodoviárias de rebatimento, permitindo a integração de toda a mobilidade de uma região»**, disse.

Já em relação ao longo curso, Pires da Fonseca, refere que seria muito interessante a Arriva **«ser o primeiro operador ferroviário de passageiros a lançar o primeiro comboio**

privado na Linha do Norte». Segundo o presidente da Arriva Portugal, «temos de olhar com atenção para o serviço de longo curso em Portugal porque está a perder mercado. Os ferroviários gostam muito de segmentar os mercados porque só se comparam com eles próprios...portanto é fácil crescer. Mas, no eixo atlântico, o crescimento do transporte rodoviário expresso e do transporte aéreo tem sido significativo, com graves impactos do ponto de vista ambiental. E eu estou convencido que só através da massificação do transporte ferroviário é que se consegue resolver esta questão ambiental».



No entanto, de acordo com o gestor – que em 2007 foi o principal responsável pelo lançamento do primeiro operador ferroviário português de mercadorias, a Takargo, - em relação ao transporte ferroviário de longo curso, existem ainda indefinições que são importantes clarificar: **«O mercado tem de funcionar e o contrato de serviço público entre o Estado e a CP não deve aportar medidas redutoras à liberalização. Se assim for, os privados irão sempre identificar oportunidades de negócio»**, adianta Pires de Fonseca, revelando que **«os contratos de serviço público de índole comercial e não social deviam estar mais abertos para permitir a entrada de novos operadores»**. Pires da Fonseca disse ainda à Transportes em Revista, que o Estado poderia apostar num novo modelo de negócio para as “slots” ferroviárias, mais dinâmico e adutor de valor, e que este não é um problema para o surgimento de novos operadores ferroviários. **«Essa é uma falsa questão. Há slots disponíveis em todas as linhas. Vou dar um exemplo: se eu fizer um comboio rápido entre Lisboa e Porto, vou fazê-lo com uma unidade motora com capacidade para 1000 passageiros. A CP só pode fazer 300 passageiros, porque o material circulante que tem só lhe permite ter essa capacidade. Se for para Alemanha, França, Itália ou Espanha, os comboios têm capacidade para 1000 passageiros...isto que faz com que eu só precise de um terço dos canais e dos “slots” para transportar os mesmos passageiros que a CP»**, disse Pires da Fonseca.

Por: Pedro Pereira

Fonte: