

8/12/2019

Entrevista a Cristina Dourado

PART “foi um mau negócio” para a Fertagus

Do ponto de vista financeiro, o PART – Programa de Apoio à Redução Tarifária foi um “*mau negócio*”. Cristina Dourado, administradora-delegada da Fertagus, explica numa entrevista ao Público que “*em março, estávamos a crescer 9% na procura e 9% nos proveitos e agora estamos com os proveitos de 2018 (que eram inferiores) e a ter de responder a um aumento da procura*”.

O comboio da Ponte 25 de Abril passou então a transportar mais pessoas, mas a ter menos receita. Cristina Dourado considera que “*assim será no futuro, exceto se os operadores fizerem um bom trabalho e houver um acréscimo de receita no sistema. Esse acréscimo será repartido em 35% pela Área Metropolitana de Lisboa (AML) e 65% pelos operadores todos, em função do acréscimo de validações que tiveram. Por isso é que as validações agora são tão importantes, porque é através delas que serão repartidas as receitas*”.

A empresa aguardava um aumento da procura com o PART, mas esta foi acima do expectável. Em maio, o aumento global de procura terá sido de 19,2%.

Em 20 anos de operação, a Fertagus teve prejuízo em 2012 e 2017, nos outros anos, tal como estava previsto no contrato de concessão, entregou dinheiro ao Estado.

Na possibilidade de existir uma terceira travessia do Tejo, Cristina Dourado defende que a mesma “*teria que ser olhada à luz do PART e do aeroporto no Montijo, mas sempre defendemos uma linha circular, nos dois sentidos, através da Ponte 25 de Abril e da terceira travessia do Tejo. Achamos que tinha potencial, não só para a ligação das duas margens, mas também para as deslocações internas na própria margem Sul*”.

Na entrevista, Cristina Dourado confessa ainda que ir até à Gare do Oriente, em Lisboa, seria “*muito importante*” e que o fundamental para o desenvolvimento da operação seria “*o reforço da capacidade de material circulante*”. “*O urgente mesmo era termos uma quinta carruagem nos nossos comboios para poder reforçar a oferta sem aumentar o número de comboios na Ponte 25 de Abril, porque há restrições em termos de canais-horário. Mas gostaríamos também de ter mais duas unidades para poder fazer todos os comboios em dupla. Contudo, o essencial era que o sistema, no seu todo, respondesse em conjunto porque nunca poderemos assegurar a travessia do Tejo com todas as pessoas que querem vir para a margem norte pela ferrovia. As pessoas têm que se distribuir entre vários modos: os barcos fazem falta, os autocarros fazem falta. O fundamental é um planeamento em que os modos de transporte funcionem de forma articulada*”.

Por: Sara Pelicano

Fonte: