

ECONOMIA

IP procura interessados para oito terminais ferroviários de mercadorias

Empresa está a promover consulta ao mercado para perceber se há interesse em lançar concurso público. Associação de transitários agradece o esforço, mas duvida do sucesso da iniciativa

Infra-estruturas
de Lisboa

O objectivo da Infra-Estruturas de Portugal (IP) é claro e assumido: aumentar o número de cargas ferroviárias que circulam na rede nacional. A empresa pública tem dois terminais concessionados na Bobadela, e explora directamente outros dois, um na Bobadela e outro em Leixões. Mas, aproveitando as áreas em que já existe uma infra-estruturação, isto é, existe uma linha ferroviária, ou um ramal, e espaço para estacionamento de mercadorias, avançou para uma consulta preliminar ao mercado para oito terminais ferroviários.

Até ao próximo dia 30 de Junho, a IP quer saber se haverá algum operador interessado em ficar com a exploração de oito terminais ferroviários de mercadorias, localizados de norte a sul do país, com áreas muito diferentes, assim como serão diferentes as respectivas taxas mínimas mensais. Começam nos 400 euros por mês pedidos como base para o terminal de Darque, na Linha do Minho, e com cerca de três mil metros quadrados de área, até aos 4000 euros mensais pedidos pelo terminal do Fundão (uma área de 32,5 mil metros quadrados feitos num ramal do terminal de mercadorias) ou pelo terminal do Poceirão, com 38,3 mil metros quadrados de área na Linha do Alentejo.

Se para os terminais da Bobadela a IP lançou concursos públicos para contratar uma concessão, a empresa optou neste caso por fazer primeiro uma consulta ao mercado visando aferir junto dos agentes económicos qual é o interesse que poderá existir na exploração de cada uma destas infra-estruturas ferroviárias.

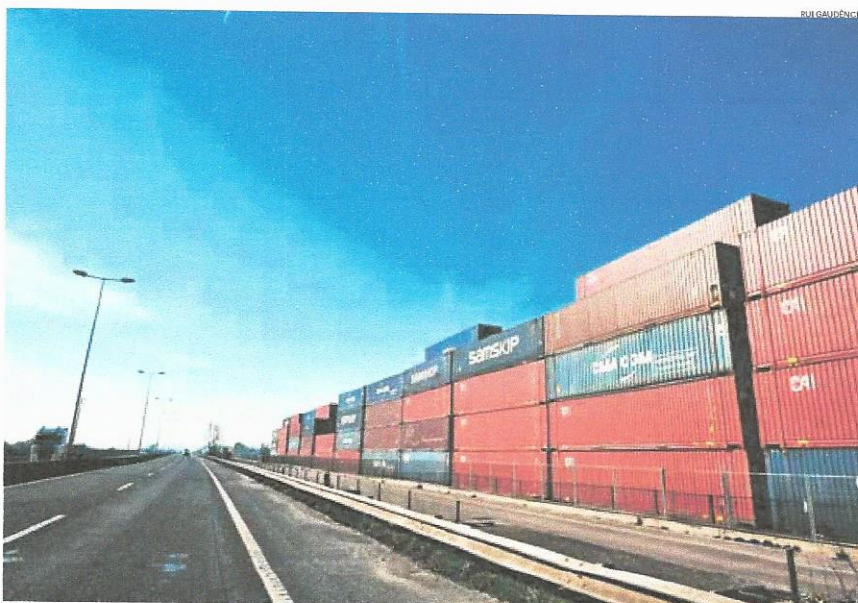
“Em vez de fazermos aquilo que eventualmente o mercado não quer, ou não nos pede, utilizamos uma faculdade que passou a existir no Código dos Contratos Públicos (CCP), que nos vai permitir avaliar o interesse que existe para os vários sectores de actividade, assim como dar oportunidade a quem possa estar interessado de saber qual é o caderno de encargos tipo que existe para este

Infra-estruturas em análise

Terminal	Linha	Área total (m2)	Valor mínimo mensal da taxa (euros)
Poceirão	Linha do Alentejo	38.376	4000
Fundão	Ramal do terminal de mercadorias	32.530	4000
Mangualde	Linha da Beira Alta	13.951	2000
Loulé	Linha do Algarve	17.214	1900
Leiria	Linha do Oeste	8628	1200
Praias do Sado	Linha do Sul	6011	1000
Alferrarede	Linha da Beira Baixa	6418	640
Darque	Ramal da Linha do Minho	2695	400

Fonte: IP

PÚBLICO



Apat preferiria maior complementaridade entre os modos ferroviário, rodoviário e marítimo

Até 30 de Junho, a IP quer saber se haverá algum operador interessado na exploração dos oito terminais ferroviários

tipo de exploração”, explicou ao PÚBLICO José Serrano Gordo, vice-presidente da IP. A ideia é que os interessados se manifestem durante esta fase preliminar, para depois poderem responder ao caderno de encargos que vai ser lançado no concurso. No caso de não haver manifestações de interesse, o concurso nem chega a ser lançado.

Serrano Gordo diz que aguarda com expectativa o resultado desta consulta, frisando que a IP não tem

ideias fechadas sobre nenhum dos terminais que estão em consulta. “O sucesso desta iniciativa vai depender do tecido empresarial que esteja mais próximo destes terminais e da forma como entendem que poderão utilizar uma alternativa modal para fazer seguir a sua mercadoria. Não precisarei de fazer a apologia de um modo de transporte sobre o outro, porque os empresários saberão ver essas vantagens”, argumentou o vice-presidente da IP.

Mas o risco de não aparecerem interessados em algumas localizações existe mesmo, como admitiu ao PÚBLICO o responsável da Associação dos Transitários de Portugal (Apat), António Nabo Martins. O presidente da Apat diz que, do ponto de vista do ecossistema logístico nacional, não vislumbra grande relevância destes terminais no sentido de incrementarem o impulso à transferência modal que, defende, deveria ser prioritária.

“Se por um lado é com satisfação que vemos uma tentativa de eliminar algumas barreiras à transferência modal dos fluxos de mercadorias, por outro lado, atendendo à dimensão dos mesmos, localização e layout, não cremos que venham, inclusivamente a auxiliar pequenos projectos a favor de acções de transferência modal até porque o seu layout actual não corresponde ao que hoje se pretende relativamente à dimensão dos comboios”, argumenta Nabo Martins.

A Apat sublinha o entendimento da Comissão Europeia, que diz que a transferência modal constitui uma verdadeira causa prioritária na Europa. “Nesta perspectiva, a Apat congratula-se com esta medida da IP e pelo facto de ela possibilitar maior capilaridade e estar presente em ‘mais’ território, mas devo no entanto manifestar a dúvida do eventual sucesso”, argumenta Nabo Martins.

A Apat preferiria ver uma maior complementaridade entre os modos ferroviário e rodoviário, mas também com o marítimo. “A Apat entende que uma boa estratégia em termos de terminais ferroviários deveria ser vista, primeiro numa óptica de poder alargar os hinterlands dos portos, contribuindo para uma transferência modal a favor da ferrovia, nomeadamente com o desenvolvimento de terminais intermodais que prestem a maior gama de serviços possível. A sua eficiência será tanto maior quanto a sua flexibilidade e adequabilidade, pelo que terá sempre de ponderar a sua localização geográfica e o seu layout”, conclui Nabo Martins.

luisa.pinto@publico.pt