

9/18/2018

Empresas públicas europeias à conquista da ibéria

O universo ferroviário europeu vive profundas mudanças.

Os fabricantes e os grandes operadores europeus têm, de forma direta ou indireta, condicionado a implementação de políticas europeias favoráveis à facilitação do transporte ferroviário.

Tirando partido da posição, muitas vezes enquistada dos países da União Europeia e da diversidade dos sistemas de comunicação, sinalização e de tração existentes no espaço europeu, a verdade é que as intenções de integração ferroviária progredem mais lentamente que o passo do caracol.

Também os países da União, cada um deles com empresas ferroviárias de cariz público – e muitas vezes altamente deficitárias –, têm criado obstáculos à facilitação da circulação do transporte ferroviário, receosos de perder o monopólio do transporte no seu território e o domínio dos mercados internos.

Ultimamente, fabricantes e operadores têm vindo a estabelecer parcerias estratégicas, movimentos de concentração e tomadas de posição em mercados maduros e em crescimento ou até em mercados onde a oferta é dispersa ou insuficiente, mas que apresentam grande potencial.

O caso da Península Ibérica é um bom exemplo no que diz respeito ao transporte ferroviário de mercadorias. Em Espanha, além do operador público, a Renfe, e de alguma oferta dispersa e sem dimensão, a empresa pública francesa SNCF e a empresa pública alemã DB, têm vindo a tomar posições estratégicas, por forma a deterem capacidade, dimensão e escala, podendo assim apresentar ao mercado, propostas de valor competitivas.

Por cá, o mercado é conhecido: existem dois operadores privados, um com escala e dimensão, o outro mais reduzido em ambas. Dos dois, são conhecidas as capacidades, as limitações e o core-business, e numa altura em que a procura de serviços de transporte ferroviários é crescente, as soluções são diminutas.

Quer se goste ou não se acredite, esta é uma boa oportunidade para os gigantes, SNCF e DB, testarem a sua entrada e reforço no mercado português.

Não sei se é uma leitura maquiavélica, mas o facto do concurso para a concessão do terminal rodoferroviário da Guarda ter sido ganho pela Transfesa – detida pelos alemães da DB – em parceria com um integrador nacional, permite esta leitura, mesmo que a posteriori os vencedores tenham sido excluídos pelo não cumprimento de obrigações contratuais.

Esta é, talvez, a primeira vez que um gigante europeu coloca diretamente uma peça no tabuleiro de xadrez que é Portugal.

Ficarão as duas empresas públicas por aqui? Estou certo que não, pois outras manifestações de vontade existem, e certamente oportunidades não faltarão.

por José Monteiro Limão

Por:

Fonte: