

Linha do Douro

A Importância da Interoperabilidade dos Transportes Ferroviário e Fluvial na Estratégia de Desenvolvimento do Turismo do Vale do Douro

Desde a classificação do Alto Douro Vinhateiro como Património da Humanidade o número de turistas que visita o Vale do Douro tem vindo a aumentar de forma significativa.

Contudo, as limitações existentes ao nível da acessibilidade ao longo do Vale do Douro obrigam ao máximo aproveitamento das vias de comunicação existentes na Região, sob pena da maturação da actividade turística acontecer precocemente.

O objectivo deste artigo prende-se com a análise da importância da Interoperabilidade da Linha do Douro com o Canal Navegável do Rio Douro na estratégia do desenvolvimento do turismo na Região do Alto Douro Vinhateiro e das vantagens económicas que daí podem advir para toda a região.

No dia 14 de Dezembro de 2001 o Alto Douro Vinhateiro foi classificado de Património da Humanidade, três séculos após ter sido proclamada como a primeira Região Vinícola demarcada e regulamentada do mundo, pelo Marquês de Pombal. Desde 2001, o número de turistas que procura o Vale do Douro para viagens de lazer tem vindo a aumentar significativamente, de tal forma que o volume de negócios desta actividade totalizou 16 milhões de Euros em 2003.

No entanto, e no que respeita ao turismo fluvial, apenas cerca de 35 mil turistas passam além do

Pinhão. Tal facto deve-se à falta de capacidade hoteleira na zona entre Pinhão e Barca D'Alva e às limitações existentes ao longo do Vale do Douro, quer nas acessibilidades proporcionadas pela Rede Viária existente, que se caracteriza por uma sinuosidade elevada obrigando a tempos de percurso alargados e a um desconforto elevado, quer devido a uma interoperabilidade parcial do Canal Navegável do Rio Douro com o Caminho-de-ferro.

Por estes motivos e pela dificuldade em melhorar a rede viária existente na região, dada a orografia que caracteriza a mesma e a necessidade de preservar a paisagem, pretende-se mostrar que o aproveitamento da infra-estrutura ferroviária existente ao longo do Vale do Douro, representa uma das melhores opções de curto prazo com vista à manutenção e aumento dos actuais níveis de procura da região para fins turísticos.

A metodologia usada neste trabalho traduz-se na análise de dados relativos ao fluxo de passageiros na via fluvial, tendo em conta a sua distribuição ao longo das diferentes albufeiras, e dos dados relativos ao transporte de turistas por via férrea.

Apresenta-se, de forma sucinta, uma perspectiva histórica do Canal Navegável do Douro e da Linha do Douro e respectiva ligação internacional para Salamanca. De seguida é feita uma análise pormenorizada da evolução da procura do Vale do Douro para fins turísticos, tendo em conta o modo de transporte e a sua distribuição ao longo do Vale do Douro.

Depois de analisadas as vantagens proporcionadas pela interoperabilidade do Canal Navegável do Douro e da Linha do Douro e os benefícios daí inerentes apresentam-se as conclusões resultantes deste trabalho.

Perspectiva Histórica¹

Desde tempos imemoriais que o Rio Douro constitui uma importante via de comunicação, tendo sido até finais do Século XIX única via de acesso à região. Inclusive há registos documentais de utilização deste rio durante o tempo de ocupação romana.

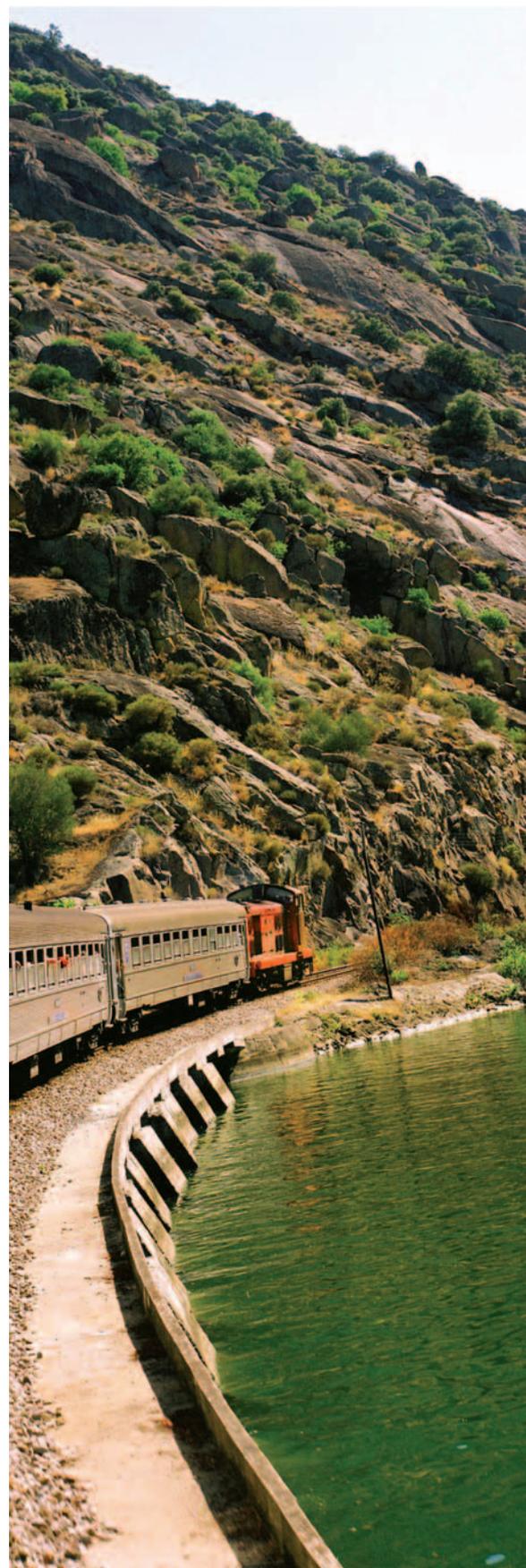
Conhecido então por ser um “rio de mau navegar”, foi com o surgimento dos Barcos Rabelos, concebidos com as características adequadas para vencer as dificuldades impostas pelo Rio Douro, que o transporte de pipas de vinho, carga geral e pessoas se desenvolveu, chegando a utilizar este canal mais de 3.000 barcos por ano.

Com a demolição do Cachão da Valeira, primeira grande obra hidráulica realizada na região e que durou entre 1780 e 1791, a navegação do rio estendeu-se para montante, até Barca D'Alva o que permitiu o desenvolvimento do Douro Superior e atingir a fronteira espanhola.

Com a construção das barragens de Carrapatelo (1971), Régua (1973), Valeira (1976), Pocinho (1983) e Crestuma (1986) criaram-se grandes albufeiras de águas tranquilas que, em conjunto com a construção das necessárias eclusas, contribuíram para a modernização da via navegável do Douro, tendo sido inaugurada em toda a extensão em 19 de Outubro de 1990.

A Linha do Douro começou a ser construída em 1872 e ficou concluída em Dezembro de 1887, incluindo o troço entre Barca D'Alva e La Fuente de San Esteban, permitindo estabelecer uma ligação por Caminho-de-ferro entre Porto e Salamanca, o que contribuiu para o declínio da navegação no Rio Douro. Na década de oitenta, fruto do estado de degradação e de tráfegos muito reduzidos, a ligação ferroviária internacional acabou por ser suspensa. Em 1 de Janeiro de 1985 encerrou ao tráfego ferroviário o troço entre Barca D'Alva e La Fuente de San Esteban, enquanto que o troço entre Pocinho e Barca D'Alva encerrou em 18 de Outubro de 1988. Desde então ambos os troços de via-férrea têm tido tratamentos distintos. O troço espanhol foi declarado Bem de Interesse Cultural com Categoria de Monumento e é alvo de inspecções mensais, durante as quais são realizadas intervenções pontuais. O troço português foi votado a um abandono quase total.

...a existência de uma ligação ferroviária entre o Pinhão e Barca D'Alva, viabilizaria a realização de excursões ferroviárias conjugadas com o serviço prestado pelos Barcos Cruzeiro...



Evolução e distribuição das viagens turísticas no Vale do Douro - Turismo Fluvial

Desde 1994 que o número de passageiros que utilizam a via fluvial para a realização de viagens com fins turísticos aumentou todos os anos, com excepção de 2001 durante o qual o volume total de passageiros sofreu um decréscimo devido à queda da Ponte Hintze Ribeiro em Entre-os-Rios.

	Turismo	Recreio	Total	Varição
1994	6.440		6.440	
1995	13.658		13.658	112%
1996	43.484		43.484	218%
1997	63.042		63.042	45%
1998	70.114		70.114	11%
1999	89.284	5.882	95.166	36%
2000	11.7213	6.299	123.512	30%
2001	75.856	5.444	81.300	-34%
2002	12.8186	7.564	135.750	67%
2003	16.1159	6.824	167.983	24%
2004	15.7817	8.215	180.000	7%

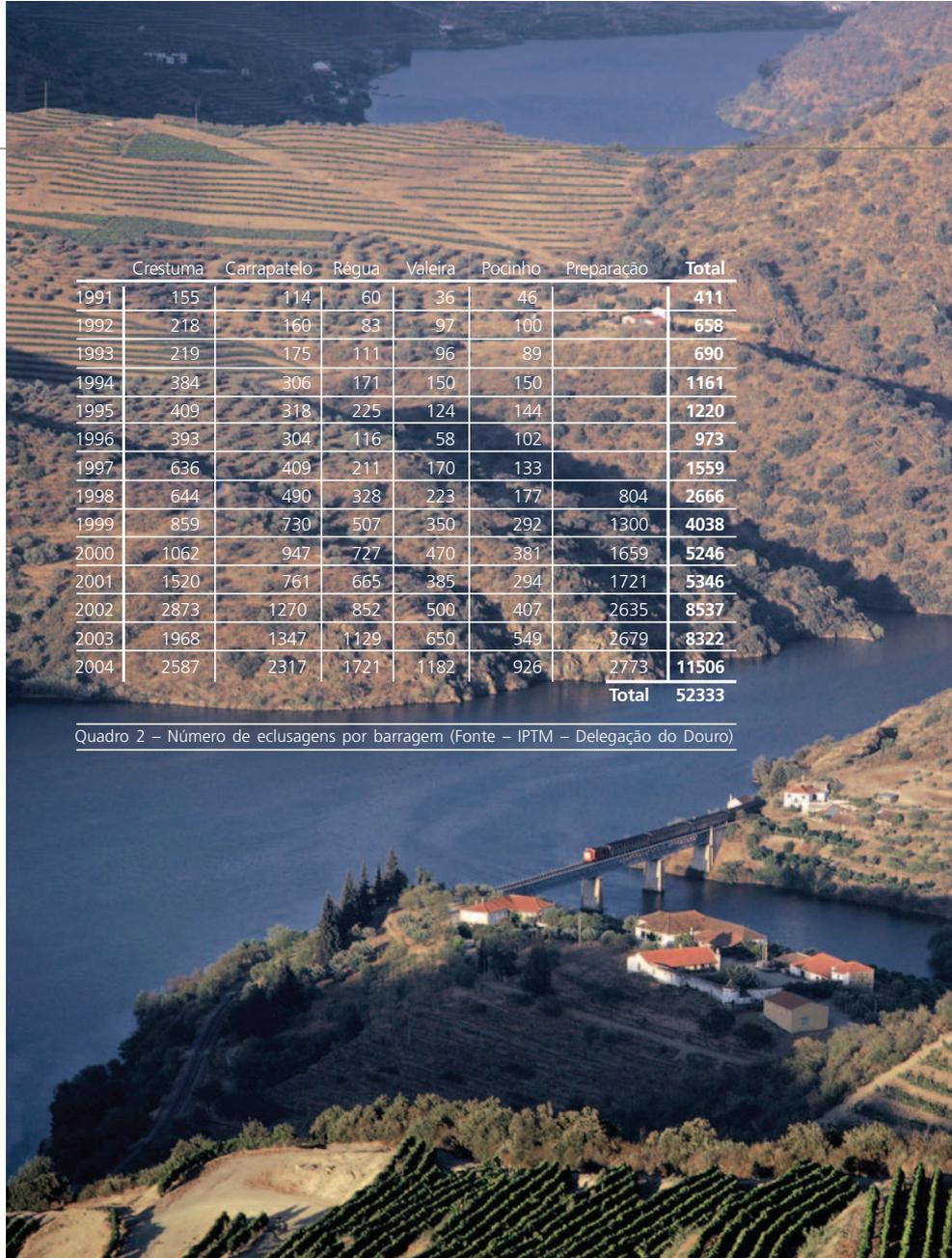
Quadro 1 – Evolução da actividade turística no Canal Navegável do Douro (Fonte – IPTM2 – Delegação do Douro)

De igual forma, o número total de eclusagens aumentou cerca de 120 por cento nos últimos cinco anos, sendo previsível que se mantenham os mesmos níveis de crescimento nos próximos anos.

Através da análise do quadro 2, verifica-se que a maior concentração do número de eclusagens surge nas barragens de Crestuma e Carrapatelo, no entanto, já é visível um aumento significativo na barragem da Régua que resulta de um aumento do número de cruzeiros até ao Pinhão. Importa referir que o elevado número de eclusagens verificado na Barragem de Crestuma em 2002 deveu-se a um aumento excepcional de movimento de mercadorias resultante da extracção de inertes a jusante da mesma, na sequência do acidente ocorrido na Ponte Hintze Ribeiro em Entre-os-Rios.

Fazendo agora a análise ao número de passageiros eclusados por barragem, uma vez que o número de eclusagens por si só não chega, já que a taxa de barcos por eclusagem é variável, verifica-se que a maior concentração também ocorre nas barragens de Crestuma e Carrapatelo.

Esta situação resulta da existência de um maior número de cruzeiros turísticos entre o



	Crestuma	Carrapatelo	Régua	Valeira	Pocinho	Preparação	Total
1991	155	114	60	36	46		411
1992	218	160	83	97	100		658
1993	219	175	111	96	89		690
1994	384	306	171	150	150		1161
1995	409	318	225	124	144		1220
1996	393	304	116	58	102		973
1997	636	409	211	170	133		1559
1998	644	490	328	223	177	804	2666
1999	859	730	507	350	292	1300	4038
2000	1062	947	727	470	381	1659	5246
2001	1520	761	665	385	294	1721	5346
2002	2873	1270	852	500	407	2635	8537
2003	1968	1347	1129	650	549	2679	8322
2004	2587	2317	1721	1182	926	2773	11506
							Total 52333

Quadro 2 – Número de eclusagens por barragem (Fonte – IPTM – Delegação do Douro)

	Barcos cruzeiro	Barcos hotel	Total
Crestuma	95121	11344	106465
Carrapatelo	92157	11409	103566
Régua	39957	14017	53974
Valeira	25700	15791	41491
Pocinho	23499	10870	34369
		Total	339865

Quadro 3 – Passageiros eclusados (Fonte – IPTM – Delegação do Douro)

Porto e a Régua, essencialmente devido ao seguinte conjunto de factores:

- Condições favoráveis para o transbordo de passageiros entre o Cais da Régua e a Estação de Caminho-de-ferro da Régua;
- Conjugação dos tempos de viagem entre Porto e Régua através da via fluvial e do Caminho-de-ferro, o que em parte limita uma maior extensão do percurso efectuado pelos cruzeiros;

■ Serviço ferroviário oferecido pela CP no trajecto Porto-Régua, o qual limita a interoperabilidade com o modo fluvial, quer pelo tempo de viagem e horários oferecidos, uma vez que, maioritariamente, os turistas viajam em carruagens reservadas nos comboios do serviço comercial normal, ficando por isso sujeitos às leis de paragem daqueles, quer pela incompatibilidade entre o serviço comercial normal e as viagens turísticas.

No percurso além Pinhão o número de passageiros é bastante reduzido comparativamente com o troço Porto-Pinhão, ou seja, cerca de três vezes menos, sendo que, para além do Pinhão, apenas viajam cerca de 35 mil passageiros por ano. Esta situação verifica-se devido à manifesta falta de capacidade hoteleira, acessos insuficientes e inexistência de pólos de interesse turístico, tais como o futuro Museu do Côa, para o



qual se estima uma afluência de 90.000 visitantes fluviais por ano, resultando numa menor oferta turística de cruzeiros no troço Pinhão-Barca D'Alva.

No caso concreto de Barca D'Alva, a impossibilidade de integrar o turismo fluvial com o Caminho-de-ferro contribui, na grande maioria dos casos, para a não paragem dos barcos de turismo naquela localidade, regressando ao Cais do Pocinho, para aí fazerem o transbordo dos passageiros para a Estação de Caminho-de-ferro do Pocinho, que fica a mais de um quilómetro de distância, o que não acontece em Barca D'Alva.

Desta situação resulta que, embora os barcos façam a viagem até Barca D'Alva, os turistas não chegam a visitar aquele lugar, não sendo, por isso, uma mais valia económica para Barca D'Alva, embora usufruam da paisagem. No que respeita aos Barcos Hotel, o número de

passageiros eclusados é praticamente constante ao longo de todas as eclusas, variando apenas nas barragens em que o barco faz pelo menos uma eclusagem sem passageiros. Esta situação resulta do tipo de serviço oferecido pelos Operadores Turísticos, já que este tipo de viagens dura uma semana, durante a qual os passageiros fazem visitas de autocarro a pólos de interesse turístico da região.

Nesse sentido, a existência de uma ligação ferroviária entre o Pinhão e Barca D'Alva, viabilizaria a realização de excursões ferroviárias conjugadas com o serviço prestado pelos Barcos Cruzeiro, o que representaria uma contribuição de, pelo menos, cerca de 20 mil passageiros anuais para o troço de via férrea Pocinho-Barca D'Alva, independentemente dos restantes. Analisando agora a nacionalidade dos turistas que procuram a região para viagens de lazer, verifica-se que a esmagadora maioria é por-

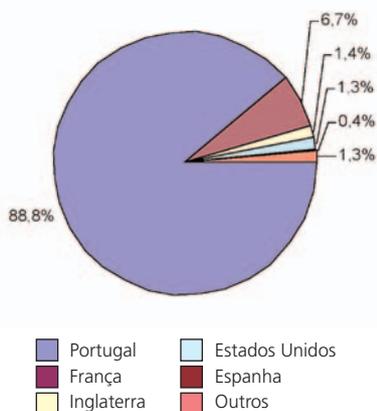
tuguesa, sendo que apenas 12% dos turistas é proveniente do estrangeiro. Neste último caso os valores estão todos a decrescer com excepção do número de turistas franceses que quase duplicou.

Esta situação deve-se, essencialmente, à oferta existente que se caracteriza por viagens de barco em que a origem e o destino é, na maioria dos casos, a cidade do Porto.

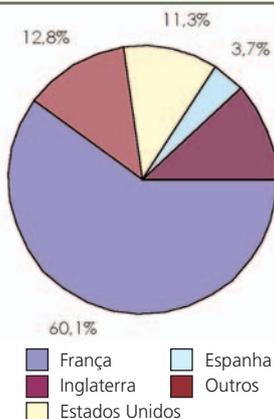
Os turistas estrangeiros de classe média/alta acabam por procurar os Barcos hotel para a realização de viagens de uma semana em que o preço, tendo em conta o serviço oferecido, compensa.

A realização de programas de um ou dois dias no máximo não representa um programa turístico atractivo para estrangeiros, nomeadamente para os espanhóis, já que se torna excessivamente caro devido ao preço do bilhete de avião, optando estes por outros destinos mais baratos

Distribuição da nacionalidade dos turistas em 2004



Distribuição da nacionalidade dos turistas em 2004 (só estrangeiros)



Fonte - IPTM - Delegação do Douro

Passageiros transportados no comboios turísticos

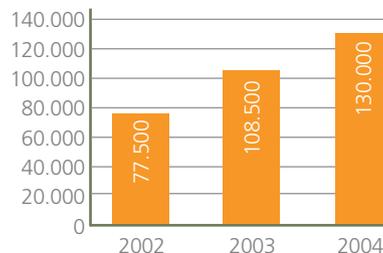


Gráfico 8 - Fonte - CP - Comboios de Portugal

e com programas de maior duração. No caso concreto dos turistas espanhóis, esta situação resulta directamente do facto de só haver uma entrada para a região do Vale do Douro no que respeita à oferta turística, ou seja, a cidade do Porto, estando um mercado com enorme potencial em Castela e Leão, incluindo Madrid, por explorar devido à inexistência de uma ligação, preferencialmente ferroviária, uma vez que já existe, que permita equilibrar o Vale do Douro entre dois pólos geradores de viagens com fins turísticos. Actualmente, apenas 0,4% do número total de turistas que visitam a região do Alto Douro são oriundos de Espanha, o que representa um valor manifestamente reduzido.

Turismo ferroviário

No que respeita ao turismo ferroviário no Douro, nestes últimos anos, nomeadamente desde a criação dos Comboios Históricos do Douro, têm-se verificado uma procura crescente em todos os serviços oferecidos pelo Operador CP – Comboios de Portugal.

Ano	Passageiros	Circulações	Taxa ocupação
1999	877	11	29%
2000	3225	36	33%
2001	4901	35	51%
2002	5231	33	58%
2003	9600	34	103%
2004	11000	36	112%

Quadro 5 (Fonte – CP – Comboios de Portugal)

Através do quadro 5 verifica-se que entre 1999 e 2004 o crescimento de passageiros transportados durante as campanhas dos Comboios

Históricos é muito significativo, pese embora o número de circulações tenha estabilizado a partir de 2000, devendo-se esse facto ao aumento da taxa de ocupação dos comboios, tendo como referência a oferta de 272 lugares sentados por comboio. No entanto, e caso sejam criadas as condições necessárias à interoperabilidade entre o modo ferroviário e o fluvial no Tua, torna-se possível o desdobramento do Comboio Histórico em duas viagens fazendo interface com dois cruzeiros. Dessa forma, poder-se-ia acrescentar valor à operação, já que passaria a existir a possibilidade de conjugar ambos os modos de transporte e oferecer viagens de ida de comboio e regresso de barco e vice-versa. Como se pode verificar através do gráfico 8, o número total de passageiros transportados

anualmente, no âmbito da Campanha Turística do Douro, no qual se incluem os passageiros transportados nos Comboios Históricos, comboios especiais e com bilhete de grupo, não para de crescer desde 2002. No âmbito turístico existem boas perspectivas de desenvolvimento, sendo estimado um crescimento até 800/ 850 mil clientes por ano até 2010/2012. De forma análoga ao Canal Navegável do Rio Douro, o desenvolvimento do modo ferroviário como alternativa para a realização de viagens de turismo ao longo do Vale do Douro, também está limitado pela existência de uma única entrada para a região, ou seja, a cidade do Porto. Todavia, existe um número significativo de turistas que apenas realiza viagens no troço Régua-Pocinho, escolhendo como ponto de partida as estações da Régua e do Pinhão. A reabertura da ligação internacional pela Linha do Douro permitiria então a abertura da Região



do Vale do Douro a um mercado emergente e de grande potencial e garantiria um melhor equilíbrio de desenvolvimento na região, uma vez que, desta forma, passariam a existir dois pólos geradores de viagens turísticas, estando um em cada extremidade.

De forma a ser possível estabelecer uma ideia do número aproximado de passageiros que poderá circular no troço entre Pinhão e Barca D'Alva da Linha do Douro, importa referir que a possibilidade de estender os cruzeiros turísticos da Régua até Barca D'Alva e a potencial captação de um número de turistas espanhóis idêntico ao número de turistas portugueses implicaria a circulação de pelo menos 450 mil passageiros por ano naquele troço.

A aposta no tráfego turístico ganha ainda especial relevância, na medida em que a tarifa turística é mais flexível do que as tarifas dos comboios Regionais e Inter-regionais, ou seja, a canalização de turistas para serviços específicos de qualidade superior permite, não só aumentar a rentabilidade da Linha do Douro no seu todo, como também, libertar os serviços Regionais e Inter-regionais da componente turística e ajustá-los às reais necessidades da região.

A Importância da Interoperabilidade dos Transportes Ferroviário e Fluvial na Estratégia de Desenvolvimento do Turismo do Vale do Douro

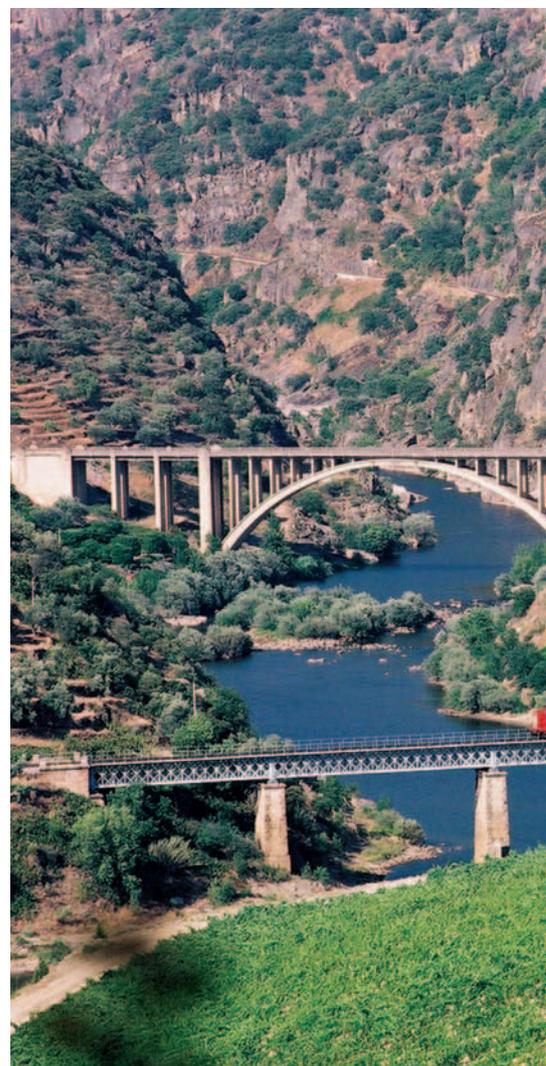
Através da análise feita na secção anterior, compreende-se que a revitalização da Linha do Douro e a reabertura da ligação internacional para Salamanca pode representar um factor positivo na estratégia da política de desenvolvimento do turismo na região a curto/médio prazo. A reabertura desta ligação ganha ainda mais importância perante o facto de Salamanca se tornar num importante pólo gerador de viagens turísticas para o Vale do Douro, a partir do momento em que estiver inserida na Rede de Alta Velocidade Espanhola (a cerca de 1h20m de Madrid), contribuindo, nessas condições, para um melhor equilíbrio na região do Douro. Isto porque os turistas espanhóis virão visitar a região preferencialmente de Caminho-de-ferro, já que o acesso de qualquer parte de Espanha a Salamanca será, na maioria dos casos, feito via



Alta Velocidade.

A aposta na interoperabilidade do canal navegável do Douro com o Caminho-de-ferro permite contribuir positivamente, não só para o desenvolvimento e crescimento do turismo, como também, para o desenvolvimento da Região de Trás-os-Montes e Alto Douro por diversos motivos, dos quais se destacam os seguintes:

- A Linha do Douro e o canal navegável do Rio Douro são as únicas vias de comunicação longitudinais da região;
- A rede viária principal que serve a região limita-se à existência de dois eixos transversais – IP3 e IP2 – que servem fundamentalmente os eixos Vila Real / Régua / Lamego e Torre de Moncorvo / Vila Nova de Foz Côa, respectivamente e do futuro IC26 que servirá



essencialmente a zona da Régua;

- A rede viária existente não é completa e é composta por estradas que se reportam a tempos idos e que reflectem a difícil orografia da região que se caracteriza por uma sucessão imensa de declives pronunciados e sistematicamente quebrados pelos afluentes do Rio Douro. Exemplo disso são os cruzeiros com origem e destino em Barca D'Alva, uma vez que o percurso rodoviário entre Pocinho e Barca D'Alva é muito penoso, não sendo compatível com o conforto e comodidade exigidos pelos turistas. A única alternativa restringe-se ao IP5 (...);
- A não compatibilização da construção de um eixo rodoviário longitudinal com o desígnio de "Património Mundial", atribuído ao Alto Douro Vinhateiro. Afinal a paisagem do Vale do Douro é o seu principal argumento e tal

obra obrigaria à construção de importantes obras de arte, escavações e aterros que obrigatoriamente iriam ferir a paisagem de forma irreversível;

- Trata-se de um Eixo de elevado potencial turístico, na medida em que o Porto, Douro, Foz Côa e Salamanca são todos Património da Humanidade. A reabertura dos 105 km de linha encerrados permite dinamizar os fluxos turísticos daí inerentes, uma vez que a Linha do Douro é a única via de comunicação comum a estes quatro pontos;
- A abertura da Região do Douro ao mercado turístico espanhol, na medida em que a reabertura desta ligação internacional permite o acesso à mesma através das duas extremidades, o que não acontece actualmente, já que a maior parte do fluxo turístico tem origem ou destino a jusante. A

montante reside um mercado de enorme potencial;

- O benefício que reside da possibilidade de existir uma ligação ferroviária regular de transporte de passageiros entre Porto e Salamanca pelo Vale do Douro como factor dinamizador do fluxo turístico ao longo da região. É importante referir que para os turistas o factor tempo não é determinante, uma vez que para estes o que conta são custos de viagem reduzidos associados a conforto e segurança.

Contudo, a interoperabilidade de ambos os modos de transporte só é possível com o investimento na Linha do Douro, através do qual seja possível reduzir tempos de viagem e custos de operação e manutenção da mesma.

Como resultado de uma política de investimento na infra-estrutura ferroviária resulta um conjunto





FERBRITAS



SGS

- Extracção, produção e comercialização de inertes;
- Gestão de empreendimentos e Fiscalização;
- Acompanhamento do fabrico, recepção técnica de materiais e equipamentos de via férrea e catenária.

Engenharia de Transportes

Planeamento e Gestão de Sistemas

Projecto de Infra-estruturas

Controlo de Qualidade de materiais

Gestão Integrada de Empreendimentos

Gestão de Projectos

Topografia

Expropriações

Actividade Industrial

Balastro

Gravilhas e Britas

Tout-Venant

Sede
Rua José da Costa Pedreira, nº11
Tei: + 351 21 751 1700 Fax: + 351 21 754 0600 e-mail: info@ferbritas.pt

1750-130 Lisboa, Portugal



de benefícios para a Região de Trás-os-Montes e Alto Douro:

- Melhoria da Acessibilidade da Região do Douro, nomeadamente no que respeita ao turismo e ao controlo do congestionamento da rede viária existente;
- No actual contexto as populações que vivem ao longo do Vale do Douro, desde Mosteirô a Barca D'Alva, deslocam-se fundamentalmente para o Grande Porto, aumentando a desertificação e as dificuldades económicas de toda a região. A cidade da Régua é um exemplo desse fenómeno. Com a reactivação da ligação internacional, a Linha do Douro passa a ter duas grandes áreas populacionais, uma em cada extremidade. Nesse sentido, a região do Douro pode vir a beneficiar desse equilíbrio;
- No actual contexto de intermodalidade dos diferentes modos de transporte, a integração da Linha do Douro com a navegabilidade do Douro e com a rede viária existente, através da construção de duas plataformas multimodais (rodo-ferro-fluvial) na Régua e no Pocinho, lugares igualmente servidos pelo IP3 e IP2, respectivamente, contribuirá positivamente para a criação das condições necessárias ao desenvolvimento da Região de Trás-os-Montes e Alto Douro.

	Actualmente	Necessário	Melhoria
Porto-Régua	2h	1h30	30 Min
Porto-Pinhão	2h40	2h	40 Min
Porto-Tua	3h	2h15	45 Min
Porto-Pocinho	3h40	2h45	55 Min
Porto-Barca D'Alva	-	3h	-
Porto-Salamanca	-	4h a 4h30	-
Salamanca-Pinhão	-	2h30	-

Quadro 6 – Tempos de viagem actuais versus necessários

No entanto, qualquer investimento que venha a ser equacionado deve ter em conta a interoperabilidade com o modo fluvial, não só pela limitação dos tempos de viagem proporcionados pelos barcos, como também pela necessidade conjugar tempos de viagem em termos de oferta de produtos turísticos envolvendo ambos os modos.

Sendo possível a realização dos tempos de viagem na Linha do Douro apresentados no Quadro 6, torna-se possível a oferta de programas turísticos mais extensos, melhorando a sua

atractividade e rentabilidade.

De igual forma, o período de tempo reservado para o transbordo dos passageiros pode ser mais alargado, o que pode representar uma mais valia económica para a Região do Vale do Douro, já que, actualmente, o tempo disponível não contribui para os turistas gerarem a riqueza que se pretende para a Região do Vale do Douro.

6. Conclusão

No cenário actual de crescimento do número de turistas que procuram o Vale do Douro para viagens de lazer, o investimento na região ao nível das acessibilidades torna-se fundamental sob pena da actividade turística atingir a maturação precocemente, ficando por explorar um enorme potencial de desenvolvimento da mesma. No entanto, a orografia patente no Vale do Douro e a necessidade de preservar a paisagem limitam a construção de novos acessos, além de que o custo que lhes estaria associado não compensaria o investimento.

Nesse sentido, a Linha do Douro ganha importância, não só pelo crescente volume de turistas e outros passageiros que nela viajam, como também, pela necessidade de equilibrar a região entre dois pólos importantes e que, em conjugação com o Alto Douro Vinhateiro e com as gravuras do Côa, tornam esta linha num eixo turístico com grande potencial de desenvolvimento.

Perante estes factores, o investimento na Linha do Douro, com vista a modernizar e adaptar aquela infra-estrutura às necessidades que o Turismo no Vale do Douro exige, torna-se necessário, nomeadamente no que concerne à Interoperabilidade com a Navegabilidade do Douro.

Dada a necessidade de uma maior dinâmica no que respeita às viagens turísticas que envolvem diversos operadores, poderemos estar perante a necessidade de concessionar o serviço turístico ferroviário a um operador específico que também garanta as ligações internacionais entre Porto e Salamanca em condições de serviço público, aliviando os serviços regionais e inter-regionais, o que permitirá ao actual operador CP – Comboios de Portugal ajustar os seus serviços comerciais às reais necessidades da região, resultando desta solução um benefício económico e operacional para todos os operadores.