

Comboios nocturnos



MIGUEL MANSO

bons discursos; por isso queremos 7 mil milhões de euros, tal como para a aviação.” E avisou o Presidente: “Se não avançar em França, faço-o eu ao nível europeu, pois os comboios nocturnos são uma questão de escolha política.”

Ambiente em causa

A causa dos comboios nocturnos encontra também um forte apoio na opinião pública europeia, cada vez mais sensível às causas ambientais e ao contributo que o modo ferroviário pode dar para a redução de emissões de gases com efeito de estufa. O movimento “flygskam”, expressão sueca que se pode traduzir por “vergonha de voar”, tem ganho muitos adeptos, sobretudo na Suécia, onde teve início, e pretende que as pessoas façam escolhas ambientalmente inteligentes na hora de viajar.

A Agência Ambiental Europeia calcula que um passageiro de comboio é responsável pela emissão de 14 gramas de CO2 face às 285 gramas emitidas por um passageiro de um

Sud e Lusitânia Expresso foram suspensos a 17 de Março, devido à pandemia, e continuam sem voltar aos carris

que estes comboios dão seria realizar um serviço diurno.

O fim destas ligações nocturnas não provocou grandes protestos. Em França, um movimento denominado “Oui au train de nuit!” (“Sim ao comboio nocturno!”) recolheu 185 mil assinaturas para que a SNCF relance mais ligações, mas os seus subscritores fazem notar que esta decisão terá de ser política e em sintonia com as orientações da União Europeia nesta matéria.

Karima Delli, presidente da Comissão de Transportes do Parlamento Europeu, diz que os comboios nocturnos têm futuro e que são uma das suas prioridades. A eurodeputada francesa felicitou as declarações de Macron sobre esta matéria, mas lembrou no Twitter: “Não se financiam os comboios com

avião (considerado um comboio com 150 passageiros e um avião com 88). Por isso, os ambientalistas consideram que a escolha certa é o comboio, o que levou à criação de uma nova expressão, “tagskryt” (orgulho em andar de comboio), que pretende incentivar a procura por este modo de transporte.

De acordo com a BBC, um dos primeiros suecos a impulsionar o movimento contra as viagens de avião foi o campeão olímpico dos Jogos de Inverno de Vancouver em 2010, Björn Ferry. A activista Greta Thunberg, que adoptou a mesma postura, acabou por inspirar a sua mãe, a cantora de ópera Malena Ernmanh, que declarou publicamente que não voltaria a andar de avião.

carlos.cipriano@publico.pt

Medway diz que linha Sines-Grândola é prioritária e deve ser também para passageiros

Carlos Cipriano

O presidente da Medway, Carlos Vasconcelos, teme a dispersão dos investimentos ferroviários para a próxima década e considera que o país se deveria concentrar em três grandes projectos que considera fundamentais: as novas linhas Lisboa-Porto e Grândola-Sines e a electrificação do resto da rede ferroviária nacional.

A construção de uma linha de velocidade alta (ou de alta velocidade) entre Lisboa e o Porto satisfaz não só o serviço de passageiros como também o de mercadorias, pois permite segregar tráfegos: a actual Linha do Norte manteria os suburbanos e os comboios de mercadorias e a outra acolheria os comboios de passageiros de longo curso.

Para Carlos Vasconcelos, isso permitiria ter mais canais livres para os seus comboios no principal corredor ferroviário português, o qual tem troços que estão congestionados e que penalizam a operação, pois a prioridade é sempre dada aos comboios de passageiros.

E é também por a actual linha entre Sines e Ermidas-Sado (concelho de Santiago do Cacém) estar também congestionada que a Medway defende como prioritária a construção de uma diagonal entre Sines e Grândola.

“Hoje não fazemos todos os comboios que queremos porque não temos mais canais horários”, disse o gestor ao PÚBLICO. Diariamente, partem de Sines três comboios de mercadorias para a Bobadela, três para o Entroncamento, três para Leixões, dois para Setúbal, dois para Valongo e um para Sevilha, Aveiro e Lourical, somando-se ainda uma rota trisemanal entre Sines e Mérida.

Carlos Vasconcelos diz que, se houver um problema na linha actual, não há qualquer redundância para o serviço ferroviário e o Porto de Sines fica, simplesmente, isolado. E acrescenta mais um argumento em favor da prioridade da

ligação a Grândola: “Evitávamos a pendente de São Bartolomeu da Serra, que nos obriga a utilizar duas locomotivas, e passávamos a usar apenas uma em todo o percurso.”

Consciente de que uma linha exclusivamente para mercadorias pode não ser do agrado dos autarcas de Grândola, Santiago do Cacém e Sines, devido ao “efeito barreira” que a infra-estrutura provoca naqueles territórios, Carlos Vasconcelos defende que a futura infra-estrutura deve também ser utilizada para passageiros.

“Creio que haveria ali um serviço interessante para passageiros entre Setúbal, Grândola e Sines”, diz, acrescentando que, se não houver outro operador interessado, a própria Medway poderá obter a licença de transporte ferroviário de passageiros para explorar aquela ligação.

Electrificar o que falta

Por fim, a terceira prioridade: a electrificação do que resta da rede ferroviária nacional, parte da qual se atrasou inexoravelmente no programa Ferrovia 2020. Falta completar a electrificação do Douro, do Oeste, do Alentejo e do Algarve.

Tudo isto, claro, no pressuposto que se concretizarão os investimentos já em curso de ligação a Espanha:

a modernização da Linha da Beira Alta para Vilar Formoso e a construção da Linha Évora-Elvas.

Mas mesmo após a inauguração desta última, Carlos Vasconcelos considera que se deve manter operacional a actual Linha do Leste (Entroncamento-Abrantes-Elvas) por constituir uma redundância aos outros corredores e por haver alguns tráfegos que justificam a sua utilização.

O responsável pelo maior operador ferroviário de mercadorias não partilha das preocupações dos que acham que Portugal se pode transformar numa “ilha ferroviária” devido à bitola ser diferente da do resto da Europa. “Eu acho que isso é uma falsa questão, porque não resolve problema algum e porque representaria um desperdício de dinheiros públicos criminoso que não traria quaisquer benefícios ao país, à ferrovia e, sobretudo, às nossas exportações e importações.”

A Medway, criada com a privatização da CP Carga, pertence ao grupo suíço MSC – Mediterranean Shipping Company e facturou em 2019 cerca de 70 milhões de euros. Conta presentemente com 880 trabalhadores repartidos pela operação, manutenção, terminais ferroviários e centro de competências.

RUI GAUDÊNCIO



Carlos Vasconcelos, presidente da Medway