

“Gasoduto ferroviário” pode ser alternativa ao abastecimento de gás na Europa, diz Medway

Carlos Cipriano

Um terço do gás natural consumido em Portugal nas áreas em que não há gasoduto é transportado por caminho-de-ferro numa operação intermodal montada pela Medway, que usa o comboio nos percursos longos e camiões para fazer a capilaridade nos trajectos inicial e finais.

A empresa usa cisternas com gás natural colocadas em vagões que são integrados em comboios de contentores que viajam desde Sines para o Entroncamento, Leixões e Valongo. A partir destes pontos, o transporte é efectuado por camião, cobrindo localidades como Vila Real, Chaves, Bragança, Arcos de Valdevez, Peniche, Évora, Beja e Olhão.

Bruno Silva, director-geral da Medway – operadora que ganhou um

dos três lotes do concurso da Galp-Transgás para o transporte de gás natural, com uma solução rodoferroviária – explica que a empresa abastece 34 pontos no país que não são servidos pelo gasoduto e que habitualmente eram abastecidos por camião desde Sines.

“Agora, o comboio actua como um ‘gasoduto ferroviário’, permitindo o transporte de gás natural na maior parte do trajecto de forma muito mais sustentável”, diz o gestor.

Como nenhuma das Unidades Autónomas de Gás Natural (UAG) nem o próprio terminal de granéis líquidos de Sines permite a descarga directa do e no comboio, a empresa desenvolveu esta solução intermodal baseada num modelo de cisterna desenhada e preparada para transportar gás natural.

“A primeira e as últimas milhas são asseguradas pelo transporte rodoviário, mas a maior parte do trajecto é feita pelo comboio, o que nos permite ter competitividade nesta operação em concorrência com os operadores rodoviários”, diz Bruno Silva.

O “calcanhar de Aquiles” desta operação é precisamente a “primeira milha”, em Sines. A linha férrea passa a escassos três quilómetros do terminal de gás natural, o que obriga a um transporte de camião numa distância assim tão curta até ao com-



Operadora Medway abastece 34 pontos no país que não são servidos pelo gasoduto

boio. Bastaria fazer um pequeno *pipeline* até à linha e instalar um posto de enchimento directo e o gás sairia directamente do terminal para o comboio, potenciando em larga escala esta operação pela eliminação do primeiro transbordo.

Bruno Silva diz que a Medway está capacitada para servir todo o mercado ibérico graças a este sistema flexível do transporte em cisternas intermodais. E assegura que não é difícil prolongar a operação além-Pirenéus. “Não precisamos de estar à espera do gasoduto para transportar gás natural para a Europa. Em poucos meses, é possível montar uma operação para criar um ‘gasoduto ferroviário’ para França e Alemanha”, afirma.

O mesmo responsável diz que a circulação de comboios com cisternas de gás natural desde Sines para lá dos

Pirenéus é segura, rentável e sobretudo oferece grande capacidade, o que permitiria mitigar a escassez deste produto na Europa.

Apesar da diferença de bitola (distância entre carris), a passagem de Espanha para França não é complicada, pois basta mudar as cisternas para outros vagões numa operação que é efectuada de forma relativamente rápida na estação fronteiriça.

Em Portugal há também espaço para crescer. As cisternas de gás viajam com comboios de contentores porque este transporte não tem escala suficiente para a empresa realizar comboios dedicados. Mas, se fosse resolvido o problema do enchimento directo em Sines, a Medway poderia assegurar o abastecimento de praticamente todos os pontos do país onde não há gasoduto.