

# Medway propõe abastecimento por comboio e pede isenções

Medway quer isenções fiscais e de portagem para enfrentar a quebra do tráfego ferroviário de mercadorias. Empresa diz que modo ferroviário é mais seguro do que o rodoviário nas ligações entre Portugal e Espanha

**Transportes**  
**Carlos Cipriano**

“A Medway está preparada para apoiar Portugal e está a assegurar em pleno as cadeias de abastecimento através do transporte ferroviário de mercadorias, tanto em fluxos nacionais como internacionais”, disse ao PÚBLICO o administrador da empresa Carlos Vasconcelos, que se mostra ainda “disponível para fortalecer o transporte de mercadorias pelo comboio, aproximando as duas economias vizinhas de Portugal e Espanha, que estão a passar pelo mesmo problema”.

Para isso, a empresa que resultou da privatização da antiga CP Carga espera poder aproveitar toda a capacidade disponível das vias férreas que ficaram agora mais livres devido à supressão dos comboios de passageiros. O objectivo é poder reduzir o tempo de trânsito das tripulações de forma a que estas possam regressar ao local de partida no próprio dia e não tenham de dormir fora de casa, evitando assim a exposição a eventual contágio.

Carlos Vasconcelos lembra que um comboio com apenas dois tripulantes pode transportar mercadorias equivalentes a 40 camiões com 40 motoristas, o que é particularmente significativo em tempos de pandemia pois os maquinistas não param em bombas de gasolina nem tomam as refeições fora da composição.

De outro modo, em cada lado da fronteira os comboios são conduzidos por tripulações diferentes, não tendo estas de viajar noutro país e podendo regressar a casa, mantendo um relativo confinamento.

Estas potencialidades, porém, podem ter um custo para o Governo, a quem a Medway propôs a aplicação de medidas extraordinárias em tempos também extraordinários. Carlos Vasconcelos quer que as empresas de transporte ferroviário de mercadorias (o que inclui a concorrente Takargo) deixem temporariamente de pagar taxa de uso (portagem ferroviária) e taxa de capacidade pedida e não utilizada. Esta última aplica-se quando a empresa pede à Infra-Es-

truturas de Portugal (IP) um determinado canal horário para um comboio que depois não se realiza. A sua abolição é justificada “em virtude das previsíveis alterações da actividade programada, provocadas pela crise da covid-19”. A Alemanha, a Suíça, a Holanda e a França já implementaram esta medida.

## “Apoiar a tesouraria”

A lista de reivindicações para sustentar a crise que se adivinha passa também pela isenção ou redução fiscais no custo da energia eléctrica e combustíveis, bem como a isenção de taxa de estacionamento de material circulante face à redução prevista da actividade. Carlos Vasconcelos quer também isenções fiscais ou adiamento no pagamento de impostos e linhas de crédito para apoiar os terminais rodo-ferroviários.

“O objectivo destas medidas consiste exclusivamente em apoiar a tesouraria e a sustentabilidade económica das empresas ferroviárias para fazer face à ameaça da covid-19”, disse ao PÚBLICO o administrador.

## Um comboio com apenas dois tripulantes pode transportar mercadorias equivalentes a 40 camiões

Na passada segunda-feira, em declarações à Lusa, Carlos Vasconcelos referiu que, neste momento, o impacto desta crise na empresa ainda é reduzido, quer no segmento a granel quer nos contentores. “Em Março tivemos, por causa da covid-19, um total de 8% de quebra em número de comboios”, adiantou, explicando que, em alturas em que este impacto não se verificou, há muitas outras causas que levam à supressão de comboios e, por isso, este valor não é, para já, significativo.

O presidente da Medway assegura que nos comboios transfronteiriços a empresa ainda não registou qualquer “impacto negativo”, mas tam-



RUI GAUDÊNCIO

bém não se verificou “nenhum crescimento”.

A empresa faz neste momento uma média de 100 comboios por dia e tem capacidade para fazer mais quatro comboios diários entre Portugal e Espanha, num total de 3000 toneladas de capacidade, em média, mas que podem chegar às 6000, caso fosse atingida a capacidade máxima nas viagens de ida e volta.

Ao PÚBLICO, Carlos Vasconcelos aproveitou para dar um recado à IP: “O plano de investimento em curso Ferrovias 2020 não pode parar nem desacelerar – pelo contrário, é essencial que seja mantido e cumprido, assegurando que o país ficará munido de capacidade de infra-estrutura ferroviária que tão necessária será para a recuperação económica.”

## Takargo com quebra de 8%

A Takargo admite uma redução de 8% no número de toneladas transportadas em Março, mas espera uma quebra maior em Abril, uma vez que o efeito covid-19 só se fez sentir nas últimas duas semanas do mês passado.

Em Março, a empresa suprimiu 36 comboios, que correspondem a menos 12 mil toneladas transportadas. Fonte oficial da empresa explica que “este impacto resulta da suspensão temporária de actividade de alguns clientes industriais e da redução no transporte de combustíveis”. Mas no mês de Abril a Takargo espera ter de suprimir 130 comboios (42 mil toneladas transportadas), descendo a sua actividade a 26% da registada no período homólogo de 2019.

A mesma fonte refere que “o impacto de momento é mais significativo nas operações nacionais e nos tráfegos ibéricos”, mas prevê também um abrandamento no segmento de carga intermodal e contentorizada, fruto da quebra verificada no consumo em Portugal e que até agora ainda não se fez sentir. Questionada sobre se a Takargo subscrevia as propostas da Medway para o sector, fonte oficial respondeu: “Nesta fase estamos a analisar os instrumentos disponibilizados para apoio às empresas e que foram nos últimos dias reforçados.”

Medway teve 8% de quebra em número de comboios em Março