

Comboio europeu chegou a Paris, muitas peripécias depois

Reportagem

Carlos Cipriano, em Paris

Aventura do Connecting Europe Express, comboio que promoveu a Europa Ferroviária, chegou ao fim, 36 dias após sair de Lisboa

Foi às 12h40 em ponto, fazendo jus a uma pontualidade que se deseja para todos os comboios europeus, que o Connecting Europe Express chegou ontem à Gare de L'Est depois de uma viagem de 36 dias durante os quais percorreu 20 mil quilómetros e atravessou 26 países. A viagem, que teve início em Lisboa a 2 de Setembro, pretendia assinalar o Ano Europeu do Transporte Ferroviário, levando uma mensagem de promoção do comboio como transporte do futuro, sustentável, amigo do ambiente e imprescindível para assegurar uma transição energética num momento em que as alterações climáticas se transformaram em urgência climática.

Foi, pelo menos, essa a tônica de todos os discursos nas dezenas de eventos que se realizaram nas cidades onde este comboio europeu parou, recebido pelas autoridades locais e regionais e, em alguns países, pelos próprios ministros dos Transportes. Numa composição verdadeiramente europeia, com carruagem austríaca, suíça, italiana, francesa e alemã, havia também um furgão húngaro transformado em salão de exposições onde se mostravam as grandes obras ferroviárias em curso financiadas pela União Europeia.

Ao longo do seu percurso, o Connecting Europe Express teve diferentes geografias em termos de acolhimento, destacando-se a Roménia, Portugal, Grécia e Croácia como os mais “calorosos”, de acordo com Desirée Oen, da Comissão Europeia, que fez a viagem desde Lisboa a Paris. Os países nórdicos foram, sem surpresa, os mais frios.

Nem tudo correu bem. A carruagem francesa avariou e teve

de ficar em Sófia, quando o comboio seguia para a Grécia, mas foi recuperada no regresso às Balcãs. Uma pedrada partiu uma janela da carruagem alemã, mas os búlgaros foram destros a repará-la. Em Praga, os visitantes ocasionais do comboio levaram tudo o que puderam, desde os sacos do lixo até aos routers das carruagens (mas a Internet foi rapidamente reposta).

Apesar do discurso da interoperabilidade e de, supostamente, as seis carruagens poderem circular por toda a Europa, houve problemas entre a Dinamarca e a Suécia. Os passageiros foram todos obrigados a viajar, fechados, na carruagem-cama austríaca, por ser a única que está homologada para poder atravessar o túnel sob o mar do Oresund, entre Copenhaga e Malmö.

Nos países bálticos, foi usada uma outra composição porque a bitola (distância entre carris) naqueles países é diferente. E também na Península Ibérica, o Connecting Europe Express foi realizado por uma composição espanhola Talgo devido à diferença de bitola.

Por isso, o grande desafio da interoperabilidade foi sublinhado várias vezes como a forma de a Europa conseguir ter comboios a circular numa grande rede ferroviária sem constrangimentos administrativos, de regulamentação, ou técnicos, quer sejam ao nível da tensão eléctrica, sinalização ou telecomunicações.

O PÚBLICO acompanhou as últimas duas etapas desta viagem, do Luxemburgo a Estrasburgo e desta cidade a Paris, e pôde testemunhar o ambiente festivo do final desta viagem. A bordo seguia a “nata” dos responsáveis europeus da DG Move (a direcção-geral da Comissão Europeia que tem a pasta dos Transportes) e da SNCF, a operadora estatal francesa que, em Estrasburgo, teve um grupo de sindicalistas a protestar ruidosamente contra a intenção da empresa de eliminar entre 2000 e 3000 postos de trabalho (num universo de 140 mil trabalhadores ferroviários).

A carruagem panorâmica suíça



RODRIGO ANTUNES/LUSA



MARTIN HENRIK

foi, sem dúvida, a mais procurada pelos passageiros deste comboio. Viajar sobre carris numa cápsula envidraçada que permite apreciar vales verdejantes, e a companhia do rio Mosela, mesmo junto à via-férrea, é uma experiência única e um autêntico privilégio.

“Os nossos comboios no futuro também vão ter janelas mais amplas”, responde Jean-Paul Farandou, presidente da SNCF, sobre a atracção dos viajantes pela carruagem suíça. Questionado pelo PÚBLICO sobre o regresso dos comboios nocturnos na Europa, o gestor revelou que estes estão a tornar-se uma moda na Europa, sobretudo pelos jovens, que preferem apanhar o comboio ao avião, e que a SNCF vai lançar novas linhas com estes comboios em percursos internos e também para a Alemanha e Áustria.

Sobre a rentabilidade desta oferta, Jean-Paul Farandou diz que são necessárias ajudas estatais, ou da União Europeia, para comprar material circulante, acrescentando que, depois deste investimento, a operação poderá ter um bom equilíbrio financeiro.

Viagem iniciada em Lisboa, a 2 de Setembro, terminou ontem na capital francesa

Já quanto ao relançamento do Sud Expresso entre Paris e Lisboa – tal como foi concebido pelo empresário belga Nagelmakers no século XIX – o administrador disse: “Podemos considerar essa relação, basta que os três países, França, Espanha e Portugal, se ponham de acordo.” Mas insistiu na necessidade de financiamento europeu. Confrontado com as declarações da comissária europeia dos Transportes, Adina Valean, que, em Lisboa, disse que a Europa não subsidiaria os comboios nocturnos, o presidente da SNCF foi peremptório: “Ah, então isso vai ser difícil!”.

O PÚBLICO viajou a convite da Comissão Europeia

AVISO

O INSTITUTO DO EMPREGO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL, I.P. Pretende recrutar 1 Dirigente Intermédio de 2.º Grau

Para o exercício de funções de Coordenador de Núcleo dos Serviços Centrais do IEFP, I.P., do Núcleo de Estudos e Avaliação da Direcção de Serviços de Estudos, Planeamento e Controlo de Gestão, cujo conteúdo funcional se encontra estabelecido na deliberação do Conselho Directivo n.º 1877/2012, publicada no Diário da República, 2.ª Série, n.º 238, de 10 de dezembro, ao abrigo da alínea a), n.º 5 do art.º 2.º dos Estatutos do IEFP, I.P., aprovados pela Portaria n.º 319/2012, de 12 de outubro, e alterados pela Portaria n.º 191/2015, de 29 de junho, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, renovável por iguais períodos de tempo ao abrigo da legislação em vigor.

Requisitos legais de admissão:

- Ser trabalhador com relação jurídica de emprego público por tempo indeterminado, licenciado, dotado de competência técnica e aptidão para o exercício de funções de direcção, coordenação e controlo;
- Ser detentor de 4 anos de experiência profissional em funções, cargos, carreiras ou categorias para cujo exercício ou provimento seja exigível uma licenciatura.

Perfil pretendido:

- Competência técnica, aptidão e experiência profissional e formação adequadas ao exercício das respetivas funções;
- Conhecimento e experiência no exercício de funções na área de atuação do cargo;
- Capacidade de coordenação e de liderança de equipas.

Local de trabalho: Instituto do Emprego e Formação Profissional, I.P.
Rua de Xabregas, 52
1949-003 Lisboa

O processo de seleção é composto por Avaliação Curricular e Entrevista Pública.

As candidaturas são apresentadas exclusivamente por via eletrónica a partir do sítio eletrónico do IEFP, I.P., em <http://www.iefp.pt/recursos-humanos>, sendo a data limite para a submissão das mesmas o 10.º dia útil a contar do dia da publicação do respetivo procedimento concursal na Bolsa de Emprego Público (BEP).

As candidaturas deverão ser acompanhadas dos seguintes documentos digitalizados, a submeter na plataforma eletrónica de candidatura:

- Requerimento dirigido ao Presidente do Conselho Directivo do IEFP, I.P., datado e assinado;
- Certificado de aproveitamento em um dos cursos específicos para alta direcção na Administração Pública, caso o candidato tenha concluído com sucesso um desses cursos;
- Caso o candidato seja oriundo de outro organismo que não o IEFP, I.P., declaração emitida e autenticada pelo serviço em que se encontra a exercer funções comprovativa do vínculo à Administração Pública, com menção do serviço a que pertence, da natureza do vínculo, da carreira e categoria detida e do cargo desempenhado (quando aplicável), com contagem de tempo de serviço na categoria, carreira e função pública.

A Diretora do Departamento de Recursos Humanos, Ana Antunes