



# EXPRESSO FERROVIÁRIO

UMA PUBLICAÇÃO ON-LINE DA LUISFER 30/10/2021 VOLUME I – Nº 14



**LUIISFER**  
en ligne depuis 1976

## FICHA TÉCNICA



Folha com notícias breves relevantes sobre a actualidade ferroviária nos mais variados domínios, como exploração, financeiro, indústria, segurança e modelismo à escala.

Agradecimento a todas as fontes de informação.

Preço: Gratuito (free download PDF) Periodicidade: Ocasional

Efeitos de Grafismo: Agradecimento a Eugénio Santos

Diretor da Publicação: Luís Curto Moreira Contacto: [luisfer1976@sapo.pt](mailto:luisfer1976@sapo.pt)

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias



**Cargo**

**Não tinha que ser assim**



Não vai muitos anos que na Europa ferroviária havia uma operação bem consertada entre os redes europeias, no que toca ao tráfego de mercadorias,

atingindo o seu melhor nível e oferta, com a rede TEEM Trans-Europ-Express Marchandises, que proporcionava ligações entre países de forma rápida e satisfatória. Foi um regime de exploração mais ou menos igual à melhor oferta que então existia no serviço pax, os famosos TEE Trans Europ Express, de que hoje são os EC Eurocity, os herdeiros dessa afamada oferta em que a UIC muito investiu na cooperação entre os seus membros.

Sendo assim, não se compreende que alguns burocratas do Parlamento Europeu viessem com essa ideia da liberalização, e impondo medidas, que **recordo o setor ferroviário, não pediu.**

Com essa nova maneira de exploração ferroviária, começou-se com a partição das redes, separando a infra da operação ferroviária pax e cargo, e não contentes com isso, ainda promoveram com directivas mal amanhadas e cozinhadas através das normas da UIC Union Internationale des Chemins de Fer, alterando-as e tornando obrigatórias essas directivas nos estados membros europeus.

Assim, redes que durante décadas e décadas, transportaram milhões de toneladas de mercadorias, e tiveram a conseqüente receita, viram de um momento para o outro serem retirada a exploração dos comboios cargueiros. Que se fizesse uma reforma estaria de acordo, agora abrir-se da forma como se abriu acho um erro enorme, e estas redes hoje não sabem o que é transportar uma mercadoria a pedido de um cliente. Por exemplo a poderosa DB não perdeu este seu braço esquerdo do seu negócio, e em ocasião ocupou o lugar das antigas BR, DSB e NS, e só não veio para Portugal, porque a CP Carga não lhe interessava.

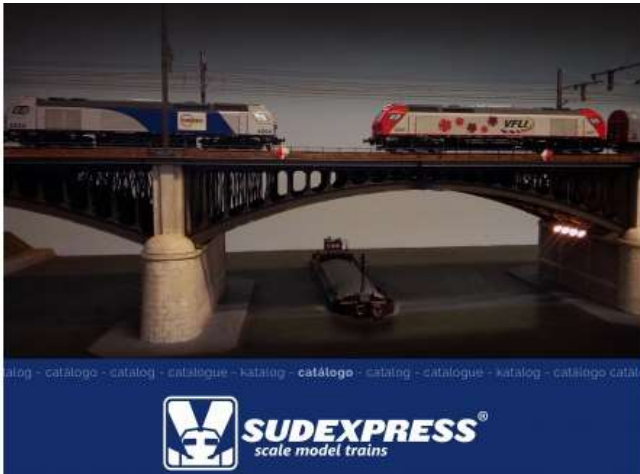




Entre os imensos operadores privados, hoje há muitos que estão ligados a interesses dos transportes marítimos, como por exemplo a checa METRANS, que assegura ligação entre o maior porto da Europa Rotterdam e a República Checa, servindo a Alemanha também, em Itália também há várias em operação, em Portugal temos a Medway que ficou com a CP Carga e que é uma subsidiária do armador marítimo suíço MSC, que a par da dinamarquesa Maersk e da francesa CMA-CGM, dominam em efectivo o mercado mundial da navegação marítima contentorizada, a par com alguns armadores chineses e japoneses. Realmente, isto não deveria ter sido assim, é errado em nome da globalização e da liberalização juntar modos de transporte, que são totalmente diferentes como são o Air-Rail-Sea e Road, embora todos façam o mesmo, transportar a economia, as pessoas e bens, mas com particularidades bem distintas e que são incompatíveis quando intervencionam num sector que não é o seu, causando disfunções e concorrência desleal.

Sabemos que a nossa opinião crítica não é corroborada por alguns, que defendem que vale tudo, para se poder viajar na fórmula low cost, seja em pax ou cargo, mas a nossa opinião será sempre crítica nos moldes como está a acontecer. LM





*viaje sempre conosco*



COMBOIOS DE PORTUGAL

**TRANSPORTADORA OFICIAL DA**

**LUIISFER**

*en ligne depuis 1976*