

## ECONOMIA

# Governo vai recuperar comboios encostados para resolver crise

Projecto prevê a reabertura das oficinas no Porto. Meta de curto prazo é acabar com o aluguer de material espanhol. Mas estratégia visa relançar a indústria ferroviária nacional e apostar na criação de um comboio

### Ferrovias José Cipriano

A reactivação das oficinas da EMEF em Guifões, no Porto, está na base de um projecto que o Governo quer implementar para recuperar dezenas de veículos ferroviários que têm estado encostados, a fim de os recolocar ao serviço para evitar mais supressões de comboios, resolver a crise ferroviária e poder responder ao aumento da procura de passageiros da CP, apurou o PÚBLICO junto de fontes do sector.

Em simultâneo, o Ministério das Infra-estruturas e Habitação, que tutela a transportadora pública, pretende também criar um centro tecnológico ferroviário que permita relançar esta indústria no país e criar, a prazo, um comboio português, beneficiando de uma parceria com a empresa Nomad Tech, que é detida em 35% pela EMEF. Para já, pretende-se garantir que a montagem dos 22 comboios regionais que a CP vai comprar seja realizada em Portugal nas oficinas da empresa pública. Algo que já está contemplado no caderno de encargos e que até tem sido uma prática em concursos públicos anteriores para a compra de material circulante (e da qual saíram beneficiadas as multinacionais Adtranz e Bombardier, que sucederam à antiga Sorefame).

O material a recuperar em Guifões é diversificado e inclui carruagens Schindler — que fizeram sucesso como comboio turístico na linha do Douro —, locomotivas a diesel e comboios suburbanos da Linha de Sintra. O projecto também prevê modernizar antigas carruagens Sorefame (para reforçar a frota dos Intercidades) e as automotoras de via estreita da linha do Vouga.

Esta nova abordagem à questão ferroviária tem tido o empenho do ministro Pedro Nuno Santos e tem por base uma constatação simples: o facto de praticamente toda a frota de comboios que circula nos carris portugueses ter sido fabricada ou, pelo menos, montada em Portugal.

Para convencer as Finanças de que este investimento é, além de neces-



Frota a circular nos carris portugueses já é feita ou montada no país

sário, reprodutivo, o governante tem em conta as poupanças proporcionadas pelo fim dos alugueres de automotoras a Espanha e as vantagens da criação de um cluster ferroviário português que, no limite, levaria à concepção e produção de um comboio nacional. Por outro lado, também não seria irrelevante o aumento das receitas da CP devido à superação dos actuais constrangimentos da sua frota e posterior aumento da oferta.

O pólo da EMEF de Guifões abriu em 1993 como oficina de grande reparação de material circulante e incorporou um centro de formação de electromecânica da Fernave (empresa do grupo CP). Fechou em 2011, durante o período da *troika*,

**Para já, pretende-se garantir que a montagem dos 22 comboios regionais que a CP vai comprar seja realizada em Portugal, nas oficinas da empresa pública em Guifões**

quando se decidiu não avançar com um projecto que previa modernizar a frota de UDD (Unidades Duplas Diesel), dotando-as de novos motores e de ar condicionado.

Em vez disso, optou-se por recorrer às automotoras espanholas — naquilo que seria um aluguer transitório, por três ou quatro anos, mas que já vai em nove anos e com uma adenda ao contrato de aluguer que prevê a vinda de mais unidades. As automotoras UDD acabariam por ser vendidas como sucata.

À época esperava-se, contudo, que o plano de electrificação da rede ferroviária nacional avançasse e tornasse dispensável a frota de material diesel da CP.

Questionada pelo PÚBLICO sobre este tema, fonte oficial confirmou que “o Governo vai proceder à reactivação da oficina de Guifões, com o objectivo de aumentar a capacidade oficial da EMEF na recuperação de material circulante da CP que foi sendo encostado ao longo de vários anos. A par desta reactivação da oficina serão contratados mais trabalhadores”.

Em Março, o presidente da CP, Carlos Nogueira, revelou no Parlamento que havia apresentado ao Governo um plano para contratar 57 trabalhadores para a área da manutenção. Um mês mais tarde, o ministro da tutela confirmou, também perante os deputados, que este pedido tinha sido feito e que aguardava por autorização.

As soluções agora preconizadas por Pedro Nuno Santos contrariam a gestão da CP, que tem sido adversa à reutilização de material antigo, sobretudo por este não estar dotado de ar condicionado. Desde que, em 2017, começaram a ocorrer com frequência supressões de comboios devido ao excesso de imobilizações em oficina, a empresa nunca optou por soluções mais criativas que permitissem assegurar a sua oferta regular e não deixasse os passageiros em terra. Afastou sempre a possibilidade de utilizar material encostado, que bastaria recolocar em “estado de marcha”, e escolheu manter em circulação automotoras exauridas e que avariavam frequentemente, a par do reforço do aluguer a Espanha.

Para o ministro, porém, a falta de entusiasmo da administração da CP à sua estratégia é o menor dos problemas. Mais difícil será convencer o ministro das Finanças, Mário Centeno, a apadrinhar a sua proposta de revitalização do sector ferroviário.

O PÚBLICO fez várias perguntas à CP sobre as medidas anunciadas pela empresa para suprir os problemas da sua frota, a opção por não reabilitar material circulante desafectado e que estratégia a empresa delineou para evitar uma nova crise ferroviária, mas não obteve resposta em tempo útil.