



Oferecer assinatura

C

EXCLUSIVO

Oferecer artigo 12

COMBOIOS

CP rescinde contrato com a Alstom e poupa 750 mil euros por ano

Desde 1 de Março que a empresa faz nas suas oficinas e com meios próprios as operações de manutenção preventiva e correctiva dos computadores de bordo dos seus comboios.

Carlos Cipriano

15 de Abril de 2023, 6:32



CP pagava um milhão de euros à Alstom pela manutenção do sistema Convel CAROLINA PESCADA



Ouça este artigo aqui



1.0x

00:00

05:28

[Saber mais](#)

O Convel - Controlo de Velocidade é um sistema automático obrigatório em todos os comboios da CP (e dos outros operadores), desde a mais simples automotora aos Alfas Pendulares. É, na prática, um computador de bordo que apoia o maquinista na condução, impedindo, de forma segura, que a velocidade dos comboios ultrapasse, em cada instante, os limites máximos fixados para aquele ponto ou troço de linha. Na prática, se o maquinista ultrapassa o sinal vermelho ou, na maioria das linhas, se for a uma velocidade superior à permitida, o Convel fará parar automaticamente o comboio.

A história deste sistema de segurança é, indirectamente, uma consequência do acidente de Alcafache de 11 de Setembro de 1985 (<https://www.publico.pt/2010/09/11/sociedade/noticia/o-11-de-setembro-de-alfafache-foi-ha-25-anos-1455355>), de um tempo em que os comboios da CP não estavam equipados com sistemas deste tipo, que eram já uma realidade no estrangeiro. A modernização da Linha da Beira Alta que se seguiu ao acidente levou ao desenvolvimento de um sistema de segurança para a frota da CP realizado nos anos 90 pela multinacional Adtranz. O Convel não é só um computador de bordo, pois implica uma comunicação com a infra-estrutura para poder “ler” as balizas e os sinais instalados ao longo da via-férrea.

A história do Convel é também a história da evolução das multinacionais da indústria ferroviária. A Adtranz, que era propriedade da ABB e da Mercedes-Benz, é vendida em 2001 à canadiana Bombardier. Desde então, a CP tinha um contrato com a empresa para a manutenção e reparação do Convel - protocolo esse que se manteve com a francesa Alstom, que comprou a Bombardier em 2020.

De acordo com fonte oficial da CP, a transportadora pública - que nos últimos anos tem feito uma forte aposta na engenharia, na sequência da internalização da EMEF e na reabertura das oficinas de Guifões - avaliou o modelo de

internalização do Convel “e conclui haver mais-valias resultantes da redução dos custos de manutenção, aumento da fiabilidade do sistema e conseqüentemente maior disponibilidade do material circulante para o serviço, tendo a CP decidido não efectuar a renovação do contrato” com a Alstom para a manutenção do sistema”. Uma situação que teve efeito a partir de 1 de Março passado.

Esta decisão implicou um aumento de custos com a contratação de técnicos de manutenção para a realização do trabalho internamente, “custo este que é substancialmente inferior ao custo que estava a ter com a externalização do serviço, prevendo-se uma poupança anual de cerca de 750.000 euros”.

A CP diz ainda que consegue agora uma maior flexibilidade e rapidez na reparação do Convel em caso de avaria, o que tem ganhos na exploração porque um comboio que circule com aquele sistema avariado obriga a redução da velocidade e ao acompanhamento do maquinista por um segundo agente. Os atrasos daí resultantes redundam, por vezes, em indemnizações aos passageiros, pelo que a internalização deste serviço veio reduzir essa probabilidade.

A empresa tem - por imperativo legal - 44 locomotivas e 206 automotoras equipadas com o sistema Convel e pagava anteriormente um milhão de euros pela manutenção deste sistema, tendo agora reduzido esses custos para 250 mil euros.

No futuro, a transposição de directivas comunitárias para a interoperabilidade ferroviária à escala europeia obrigará à migração do velho Convel para o sistema ETRMS em toda a rede ferroviária nacional, mas isso demorará alguns anos a acontecer, pelo que as vantagens da internalização perdurarão no tempo.

Menos outsourcing também nas telecomunicações e bogies

Para além do Convel, a CP já internalizou a manutenção do sistema de comunicações do material circulante Rádio Solo, que também estava externalizada, neste caso à empresa Kontron, mas que passou a ser realizada pela

CP desde Janeiro de 2022. Segundo a transportadora pública, isso permitiu “uma poupança anual de cerca de 400.000 euros e a melhoria simultânea da fiabilidade”.

O Radio Solo é o sistema que permite aos comboios comunicar com outras composições, com as estações e com o centro de comando operacional (CCO), entidade que faz a gestão do tráfego ferroviário.

A CP rescindiu também um contrato com a espanhola CAF para deixar de fazer a revisão dos *bogies* (rodados) das automotoras de dois pisos UQE 3500 (em serviço nas Linhas de Sintra e da Azambuja) e que agora passou a ser feita nas oficinas do Entroncamento. Neste caso, a poupança terá sido, em média, de 192 mil euros por ano.

Mais: a CP iniciou agora uma experiência em que é a sua engenharia que faz a revisão de *bogies* de comboios espanhóis. No Entroncamento, encontram-se já seis *bogies* de um Alaris (um congénere do Alfa Pendular que circula no corredor mediterrânico entre Barcelona e Valência) para serem alvo de uma revisão geral.

As internalizações da CP têm sido acompanhadas de um reforço da engenharia nacional, de que é também exemplo a recuperação de material que estava parado: carruagens Schindler, locomotivas diesel e eléctricas, automotoras suburbanas e, mais recentemente, as carruagens Arco compradas à Renfe em segunda mão. A intervenção nestas últimas (<https://www.publico.pt/2021/07/23/economia/noticia/carruagens-rejeitadas-espanha-ja-estao-prontas-resolver-problemas-cp-1971348>) envolveu a participação de cerca de 50 empresas portuguesas, a que correspondeu cerca de 95% de incorporação nacional.