

ECONOMIA

Suíços e espanhóis estão sozinhos na corrida aos comboios da CP

Das cinco empresas que foram a concurso, a francesa Alstom foi desqualificada e a alemã Siemens desistiu. Restam os suíços da Stadler e os espanhóis da Talgo e CAF. Construção deverá ficar em Espanha

Ferrovias
Carlos Cipriano

Os 22 novos comboios da CP serão, muito provavelmente, construídos em Espanha, pois duas das empresas em concurso são espanholas e a própria Stadler, de capitais suíços, possui uma fábrica em Valência que deverá usar para o mercado ibérico. Caso ganhem a Talgo ou a CAF, os comboios para Portugal deverão ser fabricados, respectivamente, em Madrid ou em Beasain (País Basco).

A CP recebeu inicialmente candidaturas destas três empresas, bem como das duas gigantes da indústria ferroviária, Alstom e Siemens. A proposta francesa não foi aceite pela CP por não obedecer aos requisitos do caderno de encargos, tendo-se mantido a Siemens em concurso, acabando esta, no entanto, por desistir.

Hoje em dia não se pode identificar um comboio específico que os fabricantes possam apresentar a concurso, já que o desenvolvimento desta indústria assenta em plataformas sobre as quais se constroem produtos que obedecem às especificações do cliente.

No caso da Talgo, esta apresenta-se com a Vittal, “a única plataforma tecnológica que aproveita os desenvolvimentos tecnológicos e a experiência da muito alta velocidade na qual somos especialistas”, disse ao PÚBLICO fonte oficial da empresa. A proposta desta indústria que tem sede em Madrid é a de “um comboio completamente acessível com o piso ao nível da plataforma, equipado com modo de tracção eléctrica e diesel, que pode circular em qualquer linha com a máxima potência”. Identifica ainda uma “arquitectura diferenciadora redundante que permite obter um elevado grau de fiabilidade”.

Por seu turno, a Stadler faz questão de referir que não é especializada em alta velocidade e que o seu *core* (actividade estratégica) está exactamente no segmento dos comboios de média distância e regionais. A empresa aposta no Flirt, um comboio “que é flexível e está testado em 17 países desde o círculo polar a África”, de acordo com



Pedro Nuno Santos em visita à fábrica da EMEF em Guifões, onde poderão vir a ser montadas as carruagens

O resultado do concurso para a construção de 22 novos comboios para a ferroviária portuguesa deverá ser conhecido antes do final do ano

um folheto da empresa que apresenta esta plataforma.

A CAF respondeu ao PÚBLICO que não disponibiliza informação nem imagens sobre concursos que estão neste momento em curso.

A empresa basca integrou o consórcio ganhador, com a Alstom e a EMEF, no penúltimo concurso em 1999. Nessa altura uma parte dos comboios de dois pisos para as linhas de Sintra e Azambuja foram construídos em Beasain e montados na Amadora, na antiga fábrica da Sorefame, à data na posse da Bombardier.

Vinte anos depois, o caderno de encargos do actual concurso também exige que haja incorporação nacional na produção dos comboios, o que significa que a EMEF será chamada a

participar, provavelmente, na fase final da montagem.

O concurso da CP tem um valor-base de 168 milhões de euros e divide-se entre dez automotoras eléctricas e 12 bimodais. As primeiras só poderão circular, obviamente, em linhas electrificadas, mas as segundas, por incorporarem os dois tipos de tracção (eléctrico e diesel), podem circular por toda a rede.

O anúncio desta compra foi feito em Janeiro por António Costa e pelo então ministro das Infra-estruturas, Pedro Marques. O Governo nunca explicou por que motivo o concurso deixou de fora a compra de comboios de longo curso, conforme estava previsto no plano da CP, que pretendia adquirir 35 comboios, dos quais dez

para relações internacionais e serviço de alta qualidade nacional. O segmento de longo curso era, de acordo com o referido plano (denominado CP XXI), o único que era lucrativo e que permitiria financiar o deficitário serviço regional.

Em aberto continua a compra de novas unidades para a Linha de Cascais. Em entrevista ao PÚBLICO, Pedro Nuno Santos, ministro da tutela, afasta qualquer possibilidade de subconcessionar ou privatizar aquela linha, mas não se comprometeu com novos comboios, preferindo valorizar o esforço da EMEF na manutenção da frota existente e limitando-se a referir: “Temos de encontrar uma solução para esse material circulante”.