

## 9. Incidência na indústria nacional

A rede proposta visa aumentar a competitividade interna e externa do País e obstar parcialmente ao despovoamento do seu interior. A sua execução irá reanimar a indústria nacional, com destaque para a de construção e obras públicas, para a siderúrgica e para a de material eléctrico, electrónico e telecomunicações, dado que todas as linhas serão electrificadas e dotadas de equipamentos electrónicos de sinalização e controlo, bem como dos inerentes meios de telecomunicações.

Outras actividades, como as de projecto e fiscalização, irão ter também uma grande oportunidade, receando-se apenas que, tanto nestes casos como nos casos acima referidos, a sua capacidade de resposta possa não ser suficiente para uma solicitação de tamanha envergadura. E, por isso, a concorrência externa, que enfrenta dificuldades nos seus mercados usuais, poderá vir a limitar fortemente as perspectivas de dinamização do mercado de emprego nacional, se não forem salvaguardados este e outros interesses, para o que poderá ter de se equacionar o alargamento do prazo de concretização do Plano, adequando-o à real capacidade de resposta interna, mesmo que isso envolva algum atraso relativamente a compromissos internacionais. Só assim evitaremos esbanjar os nossos poucos recursos.

Mas a futura rede de bitola UIC (esta ou qualquer outra), só por si, não terá qualquer utilidade se não se cuidar de simultaneamente pensar no material circulante adequado para a sua exploração, por forma a podermos contar com ele no tempo certo e nas condições mais favoráveis para a nossa economia. Isto deverá conduzir ao ressuscitar da nossa indústria metalomecânica e o ressurgimento de empresas como foram a Sorefame ou a Metalsines.

Para o serviço de passageiros, a opção pelos 250 km/h como patamar AV de referência interna tem a ver com as menores dimensões do nosso País (e com a resultante distância entre os núcleos populacionais a serem servidos) e com a poupança energética (a 300 km/h o acréscimo de consumo seria de 44 % e a 350 km/h seria de 96 %), mas também tem a ver com o facto de há mais de 10 anos possuímos comboios de tecnologia para aquela gama, o que poderá facilitar a transferência de know-how para a fabricação parcial ou total do material circulante e aspirar a poder vir a fabricar e exportar alguns componentes ou até unidades completas. É, pois, de admitir que, para a gama dos 250 km/h, se venha a optar por automotoras eléctricas equivalentes às do serviço AVANT espanhol, que se baseia em unidades quádruplas associáveis, provenientes ou inspiradas na família ETR, de onde igualmente provêm os Alfa's pendulares que a CP tem a circular entre nós e que, se convertidos para a bitola UIC, também atingem os 250 km/h.

Numa grosseira avaliação inicial, poder-se-á estimar ser necessário vir a adquirir ou a converter entre 21 e 32 unidade quádruplas para o serviço nacional e entre 10 e 20 para o serviço internacional, tendo em consideração que neste serviço também circularão comboios espanhóis, a entrarem ao serviço a partir de 2013 e até 2018. Para a exploração dos 300 km/h, a partir de 2020, há ainda tempo suficiente para recolher dados reais que permitam avaliar se valerá a pena adquirir esse material, atendendo ao número reduzido de unidades, à sua rentabilidade e à possibilidade de evolução tecnológica da família ETR ou de novas soluções.

Tendo como referência os preços praticados em Espanha, uma automotora eléctrica quádrupla para AV 250, sem pendulação activa, (recente série 114 da

Renfe) custa 13 M€, o que significa que as 31 unidades consideradas como mínimo necessário custariam cerca **400 M€**. Contudo, o preço por lugar oferecido (> 53 k€) recomenda que se avaliem outras soluções, dentro do mesmo patamar de velocidades, incluindo nessa análise todas as demais despesas que ocorrerão durante um período mínimo de 20 anos de serviço de cada unidade.



Série 114 (250 km/h) da Renfe

In Via Libre

Para o escalão dos 160 km/h, as unidades quádruplas eléctricas deverão ficar por menos de metade do preço acima mencionado, mas, para este caso, tal como para o do escalão dos 200 km/h, a quantidade a considerar numa eventual encomenda dependerá muito das estratégias dos futuros operadores e dos planos da CP para reconverter para a bitola UIC as locomotivas e as carruagens de que dispõe actualmente para estas gamas.



Série 449 (160 km/h) da Renfe

In Via Libre

Para o serviço de mercadorias, não se coloca a questão da velocidade, pelo que, em termos industriais, as necessidades para a bitola UIC deverão ser, na generalidade, cobertas pela fabricação de raiz dos vários tipos de vagões adequados a esta bitola, não sendo muito provável efectuar a reconversão dos actuais ou porque o seu estado não o justifica ou porque continuarão a fazer falta na rede de bitola ibérica. Quanto às locomotivas para o serviço de mercadorias, a sua adaptação à bitola UIC só se justificará para as mais recentes (eléctricas). Ou seja, também aqui se justificará a aquisição de novas unidades e a adaptação de algumas das existentes.