

EMPRESAS

FERROVIA

Descarbonização e pandemia tiram 10% da procura à Medway

A empresa de transporte ferroviário que sucedeu há cinco anos à CP Carga não conseguiu em 2020 atingir o “break-even”. Carlos Vasconcelos acredita que em 2021 os resultados vão sair do vermelho, que os projetos do Entroncamento e de Lousado vão sair do papel e que arrancará o comboio para a Alemanha.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

A pandemia da covid-19 contribuiu para a redução da procura e aumento dos custos da Medway em 2020, que não conseguiu assim atingir o “break-even”, mas também para o atraso dos projetos de investimento previstos. No entanto, em entrevista ao Negócios, Carlos Vasconcelos, presidente da empresa ferroviária de mercadorias que resultou da aquisição da CP Carga, há cinco anos, pela MSC, acredita que este ano seja possível “sair do vermelho” e iniciar a construção da sua própria oficina de manutenção e reparação no Entroncamento e do terminal ferroviário em Lousado, Famalicão. Em 2021, o responsável pretende também que seja concluída a compra de locomotivas elétricas e que arranque o “comboio Vasco da Gama”, que ligará Portugal à Alemanha.

De acordo com Carlos Vasconcelos, em 2020 a Medway registou uma redução da procura de cerca de 10%. Para esta quebra “também pesou a política nacional de descarbonização da economia, com o encerramento da queima do carvão na central do Pego”, explica. É que o transporte de carvão de Sines para o Pego representava em 2016 mais de 20% do volume de negócios da empresa, mas “em 2020 não carregámos uma única tonelada”.

As receitas de 2020 ultrapas-

saram os 70 milhões de euros, apenas ligeiramente abaixo do ano anterior, até porque, segundo Carlos Vasconcelos, foi possível “compensar parte da perda do carvão com o aumento de outras atividades”, designadamente no segmento dos contentores, da madeira e do minério, mas também com “o arranque das obras da ferrovia, que se traduziram no aumento deste segmento que estava praticamente paralisado”.

O grupo sofreu ainda atrasos nos projetos de investimento que tem em mãos, como seja o terminal ferroviário de mercadorias em Lousado, onde irá aplicar 55 milhões de euros, e a construção de uma oficina de reparação e manutenção no Entroncamento, na qual tenciona investir entre 20 e 22 milhões de euros.

Carlos Vasconcelos garante que “tem estado tudo a avançar”, mas em Lousado “o estudo de impacto ambiental revelou-se mais complexo do que tínhamos estimado e atrasou”. Neste momento, disse, “estamos a aguardar que a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) se pronuncie e, logo que emita o parecer, já temos praticamente o projeto de execução concluído para o submeter à Câmara Municipal de Famalicão”. “Sendo otimista, diria que no final deste ano gostaria de estar a terminar as obras em Lousado”, apontou.

No caso da construção das suas oficinas no Entroncamento, o projeto “está a entrar na câmara para aprovação e no decurso deste ano iniciaremos as obras também”, assegurou o presidente da Medway.

Carlos Vasconcelos frisa, no entanto, que “a aposta este ano vai ser na compra de locomotivas elé-



A Medway acredita que em 2021 vai conseguir sair do vermelho em termos de resultados.

49,7

DÍVIDA

A dívida da antiga CP Carga foi reduzida em 40,9% em cinco anos, passando de 121,5 milhões para 49,7 milhões de euros.

tricas”, que só não foram ainda adquiridas por causa do problema do Convel, o sistema de comunicação com a rede. O responsável escusou-se a avançar o número de locomotivas que serão adquiridas e o valor do investimento previsto, por estar ainda a decorrer a negociação com o fabricante, mas assegura que “a aquisição será feita este ano”. “Nos próximos meses faremos a adjudicação”, devendo as primeiras começar a ser entregues em 2023”. Estas locomotivas, explicou, destinam-se a substituir a frota diesel e para projetos que a

empresa tem em Espanha, país onde este ano prevê “ter um crescimento significativo da parte do operador ferroviário”.

Mais colaboradores, menos dívida em cinco anos

Desde a privatização da CP Carga, o número de colaboradores da empresa passou de 558 em 2015 para 754 em 2020, mais 196, sendo que, tendo em conta as saídas, foram recrutados 283. O endividamento passou também nestes cinco anos de 121,5 milhões de euros para 49,7 milhões, ou seja, uma re-

CARLOS VASCONCELOS PRESIDENTE DA MEDWAY

“É preferível o país concentrar-se em dois ou três projetos estruturais”

O presidente da Medway considera que o novo ciclo de investimento na ferrovia deve concentrar-se em dois ou três estruturais, para que o país “não se disperse e não ser capaz de fazer nenhum”.

Para Carlos Vasconcelos, resolvido o problema da linha do Norte e tendo a linha da Beira Alta e o corredor Sul até Badajoz a funcionar, “o país fica dotado de uma boa rede com capacidade para responder ao mercado”.

Depois do Ferrovia 2020, que está ainda em curso, quais deviam ser as prioridades do Plano Nacional de Investimentos (PNI) 2030?

O plano que está em curso – Ferrovia 2020 – merece aplauso, mas se me perguntar se chega, é óbvio que gostaríamos de ter mais, mas não somos um país rico para fazer de repente todas as obras. A eletrificação das linhas, a construção da ligação Sul à fronteira de Badajoz e da linha da Beira Alta são projetos que é importante que continuem, que não tenham paragem. Outro fundamental para nós é a linha do Norte, entre Lisboa e Porto e daí até à fronteira, de forma a que seja construída uma segunda via que permita pôr os comboios de longo curso de passageiros de velocidade rápida e que liberte a atual linha do Norte para as mercadorias, para que possam andar em velocidades constantes, sem interrupções e com mais canais. É uma linha que está congestionada e temos pontualmente situações em que não podemos fazer todos os comboios que os clientes nos pedem.

E a ligação entre Lisboa e Madrid em velocidade alta?

As linhas de alta velocidade devem ser exclusivamente para passageiros. As mercadorias não precisam de velocidades altas, precisam é de boas ligações que permitam velocidades constantes e onde se possam cruzar comboios com 750 metros.

No caso do Ferrovia 2020 já foram reconhecidos atrasos.

O que espera do PNI 2030?

O importante é que seja cumprido, de preferência sem atrasos. Quanto aos novos projetos é preferível concentrar em dois ou três estruturais, do que estar a fazer muitos projetos para depois nos dispersarmos e não sermos capazes de fazer nenhum.

Quais são esses estruturais?

Resolvido o problema da linha do Norte, tendo a linha da Beira Alta a funcionar e tendo a linha de Badajoz, o país fica dotado em termos de mercadorias de uma boa rede com capacidade para responder ao mercado. Há necessidade de mais linhas e de melhorar outras, mas vamos por fases fazer estas. O camião é o grande concorrente da ferrovia. Assim que tivermos a nova linha da Beira Alta a funcionar teremos condições para podermos ser concorrentes e competitivos com o camião na ligação à Europa. Ficamos só com o problema de estrangulamento do Sul de França.

Que papel quer a Medway ter no “cluster” ferroviário que o Governo pretende criar?

Estamos interessados. Vemos com bons olhos esta aposta do Governo, porque para desenvolver um “cluster” há competências em Portugal, conhecimento, sabemos fazer reparação e manutenção e sabemos construir. Provavelmente precisaremos de parceiros, que se instalem em Portugal a construir. O desenvolvimento de um “cluster” desses para nós tem interesse na medida que podemos ser parte e beneficiar das vantagens que irá trazer para o país. Grande parte dos componentes que compramos vem de fora, e o desenvolvimento de um “cluster” que produza vai dar-nos oportunidade de produzir em Portugal. É um assunto que está a ser trabalhado, mas estas coisas demoram. Ir buscar parceiros é uma coisa que não se



diogogarcia.com;

“A pandemia mostrou que é preciso reinstalar alguma indústria nos países.”

“Com a nova linha da Beira Alta teremos condições para ser competitivos com o camião.”

faz com uma pandemia. Nós temos capacidade, bons técnicos e tecnologia, e a pandemia mostrou que é preciso reinstalar alguma indústria nos países, não podemos estar tão dependentes do estrangeiro como temos estado até hoje.

A Medway pode vir a ter ca-

pacidade de construção? Em consórcio, por exemplo, para a construção de comboios para a CP?

Não estamos a pensar construir. Mas se um consórcio trouxer vantagens para nós, e nós acrescentarmos valor ao projeto, só vemos vantagens. ■



dução de quase 72 milhões de euros. As vendas, por seu lado, aumentaram entre 2015 e 2020 cerca de 6%, essencialmente pelo acréscimo do número de comboios em 21,8% – foram 30.961 em 2020 – e pelo facto de a empresa estar a fazer mais comboios de maiores distâncias. Já as toneladas diminuíram de 10 para 7 milhões, o que a Medway justifica com a drástica redução do carvão, que desapareceu na totalidade em 2020, e a forte quebra do cimento. ■