Paseo de las delicias, 20, planta 3ª 28045 Madrid
comunicacion@semaf.org

29-07-2021 informa 2021-18

Comboios de Portugal compra a Renfe diamantes en bruto a precio de 'chatarra'

Hace unos días **Antonio Costa, Primer Ministro de Portugal**, presentaba en un acto público la renovación y puesta en servicio de los **coches 'Arco'**, por parte de **Comboios de Portugal** (la homóloga portuguesa del Grupo Renfe). Esta presentación sirvió para transmitir el plan que ha emprendido Portugal con el fin de relanzar su sector ferroviario y convertir al ferrocarril en el transporte preferente que estructure su territorio.

En el evento, el primer ministro presumió de la **estrategia de adquisición y renovación de material rodante** que, con una renovación, están en perfectas condiciones para prestar servicio a los ciudadanos. Además, Antonio Costa destacó que gracias a ello, en un tiempo récord **han puesto en servicio 67 unidades** (fabricándolas llevaría mucho más tiempo) que nuevas habrían costado 120 millones de euros, y que tan solo **han gastado 10 millones** euros entre su adquisición y su remodelado por completo.

El primer ministro puso el acento en que **51 de las unidades** adquiridas por Comboios de Portugal pertenecen a los vehículos que prestaban en España el servicio 'Arco'. Fueron **compradas al Grupo Renfe** por 1,5 millones de euros, lo que sale a **29.500 euros por coche** (su precio en chatarra). Unos vehículos **capaces de circular a 200 km/h** y que la compañía española los mantenía apartados, obsoletos y echándose a perder.

Haciendo un poco de historia, el **producto Arco se creó** por parte de Renfe en el año 2001 con el fin de aumentar la calidad de los servicios que se prestaban en el Corredor Mediterráneo como un término medio (entre el servicio prestado por Euromed, Talgo e Intercity) con un **servicio de calidad**, versátil y que diera servicio **a poblaciones más pequeñas**, pero no menos importantes. Unía Portbou con Murcia y la forma del trayecto completo dio nombre al producto. Este material se hizo cargo de otros servicios como el Diurno García Lorca o, años más tarde, el Diurno Galicia – País Vasco.

Para los trenes Arco, se transformaron un total de 41 coches de la Serie 10.000, reformando el interior, dotándoles de puertas automáticas y con un nuevo boggie que contaba con una nueva suspensión la cual permitía alcanzar velocidades de 200kmh. Todo esto elevaba el confort a bordo del tren y que alcanzaba una elevada velocidad máxima para ser un tren que servía a localidades que, hasta entonces, no contaban con un servicio de este tipo. Acababa de nacer la nueva serie 2.000, fruto de la reforma de la Serie 10.000. Para aportar la tracción, se destinaron inicialmente las locomotoras 252 y 333.

Sin embargo, la introducción de nuevo material rodante de viajeros autopropulsado, el auge de la Alta Velocidad y la falta de inversiones en general en el ferrocarril convencional hizo que el material Arco fuera quedando arrinconado. Perdió su espacio de trabajo original, el Corredor Mediterráneo, y pasó a realizar servicios secundarios y, los mencionados

anteriormente, Diurnos Galicia – País Vasco y García Lorca. Este material comenzó a ser retirado y apartado.

Finalmente, **a primeros de 2020** se detectó una presencia mínima de amianto en 16 de los coches lo que llevó a la **retirada definitiva** de la Serie 2.000 y con ella **de los coches Arco**. De esta forma, quedaba apartada una serie que había rodado poco más de 15 años y con muchos vehículos de ésta que ni siquiera llegaban a ese tiempo de explotación.

Mientras que en España este material es considerado chatarra, y se firman contratos multimillonarios por la fabricación de nuevas unidades que van a tardar años en ponerse en servicio… Comboios de Portugal, tras una reforma relativamente fácil y un proceso de desamiantado que no ha sido complicado, adquirió los coches Arco con la idea de crear un servicio de altas prestaciones que recorra el país de punta a punta. Los otros coches quedarían para reforzar el servicio Intercidades que une las principales capitales lusas.

Esta reforma ha sido celebrada en el país luso y un motivo de orgullo nacional. Han renovado por completo los coches incorporando mobiliario nuevo, sistemas de información digital al pasajero, conexiones usb, máquinas vending de bebidas y comida, porta bicicletas, etc. Y todo a cargo de empresas portuguesas. Comboios de Portugal ha decidido mantener la denominación ‘Arco’ y operarán bajo este nombre desde la línea del Miño hasta el sur del país.

Portugal, a diferencia de España, está aprovechando al máximo sus recursos en su apuesta por el ferrocarril como eje vertebrador del país al alcance de todos. **Con la adquisición y renovación de 67 vehículos ha gastado 10 millones de euros y ahorrado 110**. Un excedente notable para renovar líneas y más vehículos que en su conjunto mejoren el servicio. El país luso está demostrando que con una mínima inversión se puede recuperar gran parte del material actualmente apartado y mejorar el servicio al ciudadano, frente a la política de gastar millones de euros en trenes nuevos y, para hacer rentable la compañía, retirar otros servicios al usuario.

Ahora queda por observar que, para el Grupo Renfe, los servicios que prestaban los coches Arco no sean considerados también como ‘chatarra’, y que la ausencia del material, vendido a Portugal al peso, no se utilice como excusa para no reponer las circulaciones tan necesarias prestadas por estos vehículos antes de la pandemia.

Como anécdota, el 30 de julio del año pasado pretendía salir la última composición de coches ‘Arco’ que recorriera España en su camino a tierras lusas para vivir la segunda oportunidad que el ferrocarril español no supo darles. Pero, por caprichos del destino y por el estado en el que se encuentran gran parte de los depósitos de nuestra red, la composición descarriló mientras maniobraba en el complejo de Fuencarral en Madrid, lo que supuso atrasar unas semanas su traslado. Parecía que este último lote de coches se resistía a abandonar nuestro país. Finalmente, semanas después, estos últimos coches partieron hacia Portugal donde les espera un mejor futuro.

Quedaba consumado de esta forma el que probablemente haya sido el peor negocio del Grupo Renfe, despreciando su propio material a precio de chatarra, cuando otra compañía pública ha sabido ver que eran diamantes en bruto.

Desde SEMAF, animamos a nuestros compañeros portugueses a seguir este buen camino y

recomendamos una profunda reflexión en el Grupo Renfe. Siempre es motivo de alegría ver material recuperado circulando en buenas condiciones y prestando servicio a los usuarios del tren, aunque sea en otro país y en otra red.

Boa viagem en su nueva vida.