

DESTAQUE

FERROVIA

A nova CP: dividida em duas, dispersa pelo país e mais feminina

A reestruturação da CP, depois da fusão com a EMEF, prevê uma empresa dividida entre a operação e a manutenção e engenharia. Gestão da produção será espalhada pelo país

Carlos Cipriano

Uma Direcção de Operações e Comercial e uma Direcção de Manutenção e Engenharia. São estas as duas grandes áreas em que se dividirá a CP a partir de amanhã, na sequência de uma reestruturação que também vai incluir uma descentralização, um rejuvenescimento dos quadros e a entrada de mais mulheres para cargos de direcção num sector que é tradicionalmente masculino.

A Direcção de Manutenção e Engenharia vai albergar a antiga EMEF, à qual serão ainda acrescentadas áreas como a limpeza e o património. Já a Direcção de Operações e Comercial vai incluir uma área de Produção que será dividida em Norte, Centro, Lisboa e Sul. Esta “regionalização” da CP visa uma maior proximidade na gestão dos serviços e recupera uma abordagem antiga, de quando a empresa estava dividida em Norte, Centro e Sul.

O que desaparece definitivamente

é a antiga divisão da empresa em unidades de negócios. CP Regional, CP Longo Curso, CP Lisboa e CP Porto são agora, apenas, produtos e não entidades autónomas que o seu mentor, Crisóstomo Teixeira, dizia, em 1998, estarem “a um passo da escritura”, preparando a CP para ser desmembrada.

Com o novo organograma, a administração da CP dá ênfase à área operacional dentro do princípio de que, actualmente, o mais importante é que os comboios se realizem (não sejam suprimidos) e circulem limpos e a horas. Objectivos que parecem ser simples e básicos, mas que adquirem uma importante dimensão estratégica, tendo em conta a dramática falta de material circulante e as supressões frequentes, fruto das últimas décadas de desinvestimento na ferrovia.

O presidente da CP, Nuno Freitas, tem dito que no curto prazo o importante é estabilizar a oferta e tornar a empresa credível, o que justifica a grande aposta nas operações. Uma área que noutras empresas ferroviárias europeias está perfeitamente rotinada, libertando os gestores para

responderem a desafios estratégicos mais relacionados com a vertente comercial e de marketing. Para que haja comboios, agora e no futuro, existirá na “nova” CP a Manutenção e Engenharia, que visa assegurar a limpeza, manutenção e reparação de avarias do material existente, bem como a recuperação de unidades que estavam encostadas e, posteriormente, a construção de um comboio português.

É neste contexto que será inaugurada amanhã a reabertura das oficinas de Guifões, que representou um investimento de dois milhões de euros e que vai contar com a presença do ministro da tutela, Pedro Nuno Santos. O governante vai poder mostrar algo mais do que um edifício vazio renovado, porque no seu interior já se trabalha e nele já foram recuperadas duas carruagens Shindler que estavam abandonadas e entrarão brevemente no serviço comercial. Ao lado, em Contumil, estão praticamente terminadas duas locomotivas eléctricas 2600, que também estavam encostadas, estando previsto colocar mais três dessa série a circular.



“Chegou a altura de transformar a CP numa das maiores empresas do país”

Pedro Nuno Santos
Ministro das Infra-Estruturas



As supressões de comboios têm afectado ultimamente as linhas de Sintra e do Algarve, para as quais, de momento, a empresa ainda não tem solução. Dentro de dois meses, porém, deverão sair do Entroncamento as duas primeiras UQE (Unidades Quádruplas Eléctricas), de um total de oito que estavam também desafectadas e deverão ser injectadas na linha de Sintra.

Regresso às mercadorias

A CP está a preparar um plano de negócios para justificar um eventual regresso ao transporte de mercadorias, caso o Governo entenda que tal se torne necessário para dinamizar um sector que, em Portugal, se tem revelado pouco concorrencial.

O *business plan* foi pedido à empresa pelo próprio ministro, Pedro Nuno Santos, que se tem mostrado preocupado com a insuficiência da oferta de transporte ferroviário de mercadorias face à procura existente. Apesar de este mercado já estar liberalizado, em Portugal só há duas empresas a transportar carga sobre carris: a Medway (que

FRANCISCO ROMÃO PEREIRA



Durante a assinatura do contrato de serviço público, Governo mostrou uma frente unida na estratégia ferroviária

Trabalhadores da EMEF “estão a fazer um autêntico milagre”

Luísa Pinto

A mobilidade colectiva que existe em Portugal é ambientalmente gravosa. E nem que se passasse todos os meios de transporte para o modo eléctrico se resolveriam os problemas de mobilidade nas áreas metropolitanas do país, onde reside mais de metade da população. Este é o diagnóstico do ministro com a tutela dos transportes para sobrevalorizar a importância da ferrovia e da aposta na CP.

Pedro Nuno Santos defende os investimentos na ferrovia pesada como fundamentais para resolver os problemas mais críticos do país. E assume a execução do plano de investimentos do Ferrovias 2020 como “crítica”. O Ferrovias 2020 preconiza um investimento de quase dois mil milhões de euros. Para 2020, está prevista a execução de pouco mais de 280 milhões.

No Parlamento, ontem, Pedro Nuno Santos não escondeu que o calendário é curto e que os investimentos participados terão de ser executados até 2023, sob pena de se perderem fundos comunitários. “Podemos perder fundos comunitários, não desminto isso. Estamos a dar o nosso melhor para reduzir ao mínimo esse risco, que existe”, afirmou o ministro.

Contratação de 160 pessoas

Mas Pedro Nuno Santos sublinhou que, mesmo dando o seu melhor, o Governo não pode garantir tudo. E há riscos que já começaram a ser visíveis, como o facto de já ter havido concursos públicos que ficaram vazios por falta de interessados. “É um problema sério, que já existe no nosso sector da construção civil e nos gabinetes de projectos. É o caso também do concurso que foi feito para a compra de 22 novos comboios para a CP, que foi impugnado e está à espera de decisão do tribunal. “Se for dado seguimento à providência cautelar, nós vamos ter um atraso relevante.”

Contudo, comentou ainda, há aspectos deste ambicioso programa que estão a decorrer melhor do que o previsto: é o caso da contratação de quadros tanto para a Infra-Estruturas de Portugal como para a CP. “A Infra-Estruturas de Portugal está com pressão de investimento e de projecto como já não estava há muitos anos. Foi necessário contratar 160 novos quadros e está praticamente concluído. O que muito nos agrada, até porque sabemos que os salários que são oferecidos, nomeadamente em Lisboa, podem não ser suficientemente atractivos. Mas estamos a conseguir contratar, até na Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário (EMEF)”, disse o ministro.

Ao longo da extensa audição, em que foi sujeito a muitas perguntas, o ministro considerou lamentável o desinvestimento de anos e anos neste sector e tentou atenuar as críticas deixadas ao seu antecessor, Pedro Marques, para depois frisar que era chegada “a altura de transformar a CP numa das maiores empresas do país”, admitindo que o que estava a ser pedido aos funcionários destas empresas era, muitas vezes, “fazer um verdadeiro milagre nos comboios”.

Pedro Nuno Santos referia-se aos técnicos da EMEF que estão a tentar reabilitar os comboios arrendados à Renfe em Espanha (“o único país que partilha connosco a bitola”, recorda o ministro) e para os quais já nem se fazem peças de reparação. “Recordo que estamos a tentar resolver os problemas de atraso e de supressões que existem na linha de Sintra, por exemplo. Ainda não estamos a tentar dar resposta ao aumento da procura que já conseguimos antecipar”, acrescentou Pedro Nuno Santos.

O ministro anuiu ainda que os transportes suburbanos são actualmente os que estão mais pressionados, sobretudo na área metropolitana de Lisboa, identificando que também já existem alguns problemas no Porto.

luisa.pinto@publico.pt

resultou da privatização da CP Carga e é detida pelo grupo suíço MSC e a Takargo (que pertence ao grupo Mota-Engil).

O ministro diz que há empresas portuguesas, nomeadamente na área do papel e dos cimentos, que manifestam o desejo de transportar carga pelo caminho-de-ferro, mas que se deparam com preços demasiado elevados da Medway, que tem estado centrada no transporte de contentores do seu accionista MSC, ignorando as necessidades de transporte de parte da indústria nacional.

Em Novembro passado, na abertura do Portuguese Railway Summit, que teve lugar em Almada na sede da Infra-Estruturas de Portugal, Pedro Nuno Santos disse: “Temos um problema com a empresa que transporta carga [Medway] porque todos temos ideias fantásticas para promover a concorrência e a competição, mas afinal a CP vendeu a empresa a um cliente.” E é para colmatar esta falta de concorrência no sector que o governante pretende que a empresa estatal volte a transportar mercadorias sobre carris.

Ao vender em 2016 a CP Carga, a CP perdeu a licença de operador de transporte de mercadorias, pelo que teria de constituir-se novamente como tal. Um processo que teria de passar pelo IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes), mas que não seria difícil de obter. A transportadora pública tem escala, *know how* e material circulante para voltar ao negócio das mercadorias – bastaria recuperar mais algumas locomotivas e alugar vagões porta-contentores a Espanha. No entanto, e tendo em conta o contrato de serviço público agora assinado com o Estado, a CP teria de provar que o negócio é rentável. Não basta a ideia – consensual – de que é bom para o país desviar tráfego da rodovia para a ferrovia. Seriam necessários acordos firmados com os clientes que dessem à CP algum conforto comercial que justificasse este regresso ao transporte de mercadorias por caminho-de-ferro.

No final de 2019, o Estado assinou com a empresa o contrato de serviço público que permite à CP receber 90 milhões de euros do Estado já em 2020, um valor que deverá ser idên-

tico nos dez anos em que vigorará o contrato e que poderá ser prorrogável por mais cinco anos. Como contrapartida, o accionista exige um serviço de qualidade ao nível da regularidade, da pontualidade e de outros indicadores que a CP se obriga a cumprir, sob pena de sofrer penalizações e multas, podendo no limite forçar a resolução do contrato.

Ao abrigo deste novo contrato, a empresa beneficia ainda de uma redução da sua dívida, que é superior a 2,5 mil milhões de euros, para menos de metade, o que provocará um forte alívio na sua situação financeira e, logo, na sua gestão.

Em 2018, a empresa ferroviária registou uma ligeira melhoria dos sucessivos resultados negativos, apresentando uma descida de 5,6% dos prejuízos para os 105,6 milhões de euros (que comparam com os 112 milhões de euros registados em 2017).

O Estado já injectou, desde 2016, quase dois mil milhões de euros na CP, em perto de duas dezenas de aumentos de capital, para fazer face às dívidas da empresa.