

ECONOMIA

Falta de contrato público impede regulador de sancionar CP

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes constata mau serviço prestado pela CP mas diz que não tem base legal para a sancionar. CP diz que os problemas da empresa não dependem dos seus actos de gestão

Ferrovias
 dos Cipriano

Num relatório de fiscalização à CP – Comboios de Portugal, na sequência das inúmeras queixas por parte dos clientes e das notícias sobre as supressões e atrasos dos comboios, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) deu 20 dias à empresa para elaborar um plano de comunicação destinado a informar os passageiros sobre as perturbações no serviço e um plano de formação para os trabalhadores da empresa no sentido de os habilitar a prestar “informações esclarecidas, correctas, precisas e adequadas aos utentes”.

A AMT quer ainda que a CP crie um número de telefone sem custos adicionais para informar os passageiros, o que deverá ser feito num prazo de 60 dias. O regulador recomenda também à transportadora pública que seja mais rápida a responder às reclamações dos clientes e insiste que os passageiros devem ser informados dos percursos rodoviários alternativos quando são os autocarros a substituir os comboios.

A fiscalização da AMT decorreu sobre o ano de 2018 e o relatório produzido está juridicamente bem fundamentado, mas apresenta vários erros na parte ferroviária, não tendo os auditores apreendido devidamente as questões relacionadas com a frota de material circulante da CP.

Seja como for, o documento sublinha várias vezes que o regulador “não tem base legal para actuar e sancionar a CP” porque “não se encontra ainda em vigor o contrato de serviço público” entre o operador e o Estado.

É essa também a razão pela qual a AMT considera que os atrasos e supressões de comboios não podem ser “objecto de procedimento contra-ordenacional por inexistir base contratual e legal para o efeito”.

Posto isto, e depois de ter ouvido as explicações da transportadora sobre o mau serviço prestado, a AMT considera “desnecessário discutir se tais situações são da responsabilidade da CP, da Infra-Estruturas de Portugal, por motivos de força maior ou



A fiscalização incidiu sobre as linhas que motivaram mais queixas dos clientes — Norte, Cascais, Sintra, Oeste e Algarve

imputáveis a terceiros, nomeadamente ao accionista Estado, por falta de investimento no sector, com a inerente degradação do material circulante e falta de recursos humanos”. E, assim sendo, pouco mais lhe resta do que recomendar à CP mais eficácia na comunicação com o público.

A fiscalização incidiu sobre as

AMT “não tem base legal para actuar e sancionar a CP”, porque “não se encontra ainda em vigor o contrato de serviço público”

linhas que motivaram mais queixas dos clientes – Norte, Cascais, Sintra, Oeste e Algarve – e confirma aquilo que já era evidente através das reclamações dos clientes e das notícias da imprensa sobre a crise ferroviária em 2018.

Queixas da IP

A CP respondeu a todas as perguntas da AMT e explicou que o material circulante era velho e avariava frequentemente e que não tinha recursos humanos, faltando-lhe pessoal nas oficinas da EMEF, mas também maquinistas, revisores e funcionários nas estações. Disse ainda que gastava 15 milhões de euros por ano em horas extraordinárias, que poderiam ser evitadas se estivesse autorizada a contratar pessoal.

Por outro lado, há responsabilidades que são exteriores à empresa e que devem ser imputadas à Infra-Estruturas de Portugal, sobretudo no que tem que ver com a gestão da circulação, o mau estado das vias férreas, as obras na via que obrigam a afrouxamentos e à “inexistência de um alinhamento mais consistente da CP com os investimentos da IP, não obstante a demonstração à IP dessa necessidade por parte da CP” (isto significa que as prioridades de investimento da CP, que se poderiam traduzir num ganho óbvio para a sua operação e para os seus clientes, não são seguidas pela IP).

O relatório diz expressamente que a IP assume a responsabilidade “por 20% a 36% dos atrasos verificados na circulação”, normalmente devidos a

obras na sinalização ou na via férrea, quer seja para reparação ou para manutenção, ou ainda em obras de modernização.

Por isso, a CP queixa-se de que paga anualmente 72 milhões de euros de taxa de utilização da infra-estrutura, “valor que considera demasiado elevado e que não tem correspondência na qualidade do serviço prestado pela IP”.

É também por isso que, na pronúncia às recomendações da AMT, a transportadora pública diz que “os problemas que dão azo à maior parte das reclamações assinaladas no relatório em questão são situações cuja resolução não depende unicamente de actos de gestão da CP”.

carlos.cipriano@publico.pt