

AS CONSEQUÊNCIAS DO APRISIONAMENTO DA GESTÃO DA CP PELOS PODERES POLÍTICOS

Se no início do Século XX o transporte ferroviário fervilhava com a construção de novas linhas que começavam a estender-se a todas as regiões de Portugal, permitindo a chegada do progresso, o conhecimento da mobilidade e a aproximação aos centros urbanos, no início deste Século XXI somos surpreendidos com um sector ferroviário em crescente declínio que chega a ameaçar a sobrevivência da sua centenária empresa transportadora detentora de uma das marcas mais conhecida dos portugueses: a **CP – Comboios de Portugal**.

A **ADFERSIT- Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário e Sistemas Integrados de Transporte**, com mais de 30 anos de actividade e conhecimento técnico e científico, entende oportuno e curial tornar pública a sua posição sobre a grave situação que o sector ferroviário atravessa, nomeadamente ao nível da sua principal empresa, a CP. À semelhança da enérgica e decisiva posição tomada pela então ADFER em Abril de 1990, que propiciou as decisões governamentais que aprovaram o então polémico atravessamento ferroviário da ponte 25 de Abril, também no tempo presente se torna imperioso apelar à lucidez, coragem e bom senso no sentido de **ser invertida esta trajectória de destruição do património de serviço, conhecimento e experiência de uma empresa como é a CP**.

Não menosprezando o inexplicável atraso na electrificação de grande parte da Rede Ferroviária Nacional e a reconhecida deterioração da sua infraestrutura – o que tem contribuído inegavelmente para a progressiva degradação do serviço diariamente oferecido – teremos de reconhecer a **ausência de qualquer tipo de estratégia** e, mais grave, **de planeamento para a Empresa Pública incumbente** num sector, competitivo ao nível europeu, como é o ferroviário.

Com efeito, durante os últimos 25 anos imperou a “**navegação à vista**” sob a orientação e o comando de sucessivas Tutelas que teimaram em privilegiar a ausência de pensamento estratégico, e mesmo da capacidade de gestão, das diversas estruturas existentes, unicamente limitadas ao cumprimento das circunstanciais “**orientações superiores**”.

Não se tendo dado a devida relevância às consequências para a CP da aprovação de sucessivos Pacotes Ferroviários Europeus que impunham um redobrado esforço de reestruturação e modernização das suas estruturas e procedimentos, impõe-se ainda apontar dois inegáveis constrangimentos que conduziram à presente situação:

- **A AUSÊNCIA DE UMA VISÃO COMERCIAL**

Como sempre constituiu objectivo primordial de uma exploração comercial rentável, **a OFERTA da CP tem de assegurar um funcionamento em REDE** que potencie as ligações dos respectivos Serviços de Longo Curso, Regionais e Suburbanos, sendo decisiva a **COMPATIBILIDADE de HORÁRIOS** nas respectivas estações de intersecção das linhas ferroviárias.

A complementaridade dos comboios que prestam serviço no INTERCIDADES com os que realizam o serviço REGIONAL, a par de uma oferta frequente e confiável dos comboios que asseguram os SUBURBANOS, exigem uma permanente **visão comercial integrada** que, progressivamente, se tem vindo a desarticular nos últimos anos, função da decisão de “cortar custos nos serviços com menos procura” e da falta de material

circulante, afectando a qualidade do serviço prestado e, crescentemente, não beneficiando dos efeitos sistémicos resultantes de uma exploração comercial assente numa rede ferroviária de âmbito nacional.

• A DESAQUADA ESTRUTURA OFICIAL EXISTENTE

É do conhecimento generalizado a necessidade da existência de recursos humanos qualificados para garantir uma circulação ferroviária em condições de Segurança, sendo o respectivo material circulante exigente em constantes operações de manutenção e a periódicas reparações que assegurem a permanente disponibilidade e fiabilidade do referido material.

Se durante sucessivos anos, a EMEF (responsável pela manutenção do material circulante e pertencente ao universo das empresas detidas pela CP) soube com assinalável profissionalismo e dedicação garantir os padrões de exigência de um serviço reconhecido como exemplar – conforme evidencia a parceria internacional existente com a NOMAD TECH e o SIMEF – os tempos recentes têm sido marcados por uma **preocupante deterioração**, expressa nos seguintes números referentes às taxas de imobilização previstas para 2018:

Serviço de Longo Curso	21,95%
Serviço Regional - eléctricas	8,77%
Serviço Regional - diesel	36,84%
Serviço Sub Urbano - Cascais	22,58%

A situação é particularmente crítica nas automotoras eléctricas da Linha de Cascais, nas carruagens dos comboios de Longo Curso e nas automotoras diesel UDD 450 do Serviço Regional, onde nos dois primeiros tipos de material as **imobilizações ultrapassam os 20%** e nas automotoras diesel chegarão, antes do fim do ano, aos **37%**. No caso do Serviço Regional, estão a ser seriamente afectados os serviços da Linha do Oeste, da Linha do Alentejo e da Linha do Algarve e não basta o Governo anunciar que irão ser admitidos trabalhadores para a EMEF.

Não há no mercado quadros e técnicos especialistas em manutenção de material circulante ferroviário à procura de emprego. Os trabalhadores que vierem a ser admitidos, e esperamos que o sejam, não estão aptos senão ao fim de um ano de formação nos locais de trabalho. O rigor técnico, o conhecimento e a experiência oficial do material circulante ferroviário, não são compatíveis com a improvisação e o voluntarismo como agora se procura resolver a evidente falta de robustez oficial a que se chegou. **A EMEF necessita conhecer a sua carga de trabalho para os próximos 5 anos** como única forma de recrutar, formar e capacitar o seu pessoal oficial, adaptar as instalações ao plano de intervenções a executar e proceder ao adequado aprovisionamento dos materiais e peças a utilizar.

Quando sabemos que a **resposta necessária da EMEF só pode surgir ao fim de vários meses**, o que dizer das aquisições de novo material circulante, com prazos de entrega entre dois e três anos? Há ou não dinheiro para se iniciarem os procedimentos de concurso para a sua aquisição? Quando se vão iniciar? Quais são as linhas que vão ser contempladas com o novo material circulante?

Ao Governo compete-lhe esclarecer como tenciona resolver a **insuficiência da oferta de comboios da CP** que, não duvidamos, está para durar por muitos meses.

Estas são questões de inegável actualidade que continuam há demasiado tempo sem resposta, como **sem reposta se mantém a resolução da Linha de Cascais**, dependente de uma tão cara e complexa quanto discutível integração na Rede Geral, através da ligação à Linha de Cintura com a introdução da uma tensão de catenária de 25kV e a exorbitante despesa com a resolução do intrincado nó rodoferroviário de Alcântara, para ver o seu obsoleto material circulante substituído e resolvida a falta de qualidade da oferta actual.

Sensibiliza-nos muito o actual e súbito interesse, manifestado por políticos, autarcas e inúmeros Órgãos de Comunicação Social pela falta de um transporte ferroviário digno das necessidades das nossas populações. Mas estarão todos conscientes que, **há quase duas décadas, não é feito o mínimo necessário à sobrevivência e desenvolvimento desse modo de transporte?** Se tanto se falou e fez em prol da produção de energias renováveis, nada ou pouco se fez para que os meios de transporte que as podem utilizar, em favor do ambiente, sobrevivam e se desenvolvam.

Longe vão os tempos do passado, em que no agora chamado “Interior”, se acertava o relógio pela passagem diária dos comboios. Agora, trata-se de **construir os tempos do futuro** onde o combate à desertificação do “Interior”, também, terá de passar pelo relevante papel económico/ambiental que o transporte ferroviário deverá assumir com uma adequada sustentabilidade.

Mais do que acompanhar a “**despudorada campanha pública de descredibilização da CP**” – a que não estranhámos ver aliados corporativos apostados já na corrida para futuros lugares num próximo Governo – agora trata-se de traçar um **Plano de Acção Imediato** que, no quadro da elaboração do Plano 2030, permita mitigar a grave situação que se vive e que **ameaça agravar-se até ao fim de 2018**.

A previsível chegada de “novos operadores” não deverá significar o definhamento e, muito menos, a extinção da CP, tornando-se imperioso começar por estabilizar o funcionamento da empresa, dotando-a de um orçamento que não seja “a fazer de conta” e autorizar os investimentos em material circulante, cujas necessidades são conhecidas desde 2008, repondo a capacidade operacional da CP mas, simultaneamente, **assegurando a preservação de um património de conhecimento e experiência que se torna indispensável para garantir a liberalização e o futuro do transporte ferroviário em Portugal**.

Por isso, **entende a ADFERSIT ser prejudicial a Portugal e ao Sector Ferroviário a situação de captura a que foi remetida a CP**.

Lisboa, 24 de Agosto de 2018

A DIRECÇÃO DA ADFERSIT