

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	607093
Entrada/Saída n.º	388
Data	12/7/2018

Exmo. Senhor
Presidente da Comissão de Economia, Inovação
e Obras Públicas
Deputado Hélder Amaral

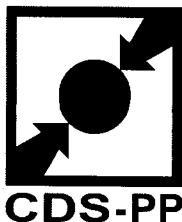
Assunto: Degradação do material e serviço da CP - Comboios de Portugal

Com o título **“CP está a ficar sem comboios e à beira do colapso”**, o jornal Público publica hoje, dia 11 de julho de 2018, uma notícia onde se dá conta de que, *«com uma frota envelhecida, comboios avariados e oficinas sem pessoal, a CP está à beira da rutura. Concurso público para comprar material circulante ainda nem tem caderno de encargos e a empresa está a ficar sem comboios»*.

O texto prossegue afirmando que *«em agosto, a CP - Comboios de Portugal vai reformular os horários, o que passará inevitavelmente por uma redução da oferta, com menos comboios em praticamente todas as linhas e serviços»*, e que a empresa se depara *«com uma dramática falta de material circulante, oficinas que não têm pessoal para manter e reparar os comboios, que estão velhos e sujeitos a rotações cada vez maiores, o que aumenta a probabilidade de avarias. A situação tenderá a piorar nos próximos meses com o período de férias na EMEF (oficinas da CP) e um aumento na procura por parte dos passageiros»*.

Desde há alguns meses que são recorrentes as notícias sobre a deterioração do serviço prestado pela CP, das quais destacamos:

- Público, 13 de fevereiro de 2018, **«Dois anos depois, Ferrovia 2020 só tem 15% das obras prometidas no terreno – Plano apresentado há dois anos por Pedro Marques só avançou em 79 quilómetros de um total de 528 quilómetros que já deveriam estar em obras. Governo fala em atrasos na fase de estudos e projetos»**;
- Público, 13 de março de 2018, **«Mais de metade das linhas de comboio está em mau estado – Relatório da Infraestruturas de Portugal mostra preocupação pelo estado das vias férreas portuguesas. Quase 60% tem um índice de desempenho medíocre ou mau. Descarrilamentos dos últimos anos ocorreram em troços não modernizados»**;
- Público, 15 de março de 2018, **«Empresas de comboios chumbam estado da ferrovia – As empresas de transporte ferroviário avaliaram de forma insatisfatória as “condições oferecidas pelos sistemas técnicos instalados na infraestrutura, bem como a respetiva gestão destas infraestruturas”, além de apontarem uma redução da qualidade, nos últimos dois anos, da ferrovia»**;



- Público, 6 de abril de 2018, «**Falta de pessoal para reparação deixa comboios da CP parados – À porta das oficinas da EMEF, empresa instrumental da CP, acumulam-se comboios que aguardam reparação. Falta de pessoal é o principal problema**»;
- Diário do Alentejo, 22 de junho de 2018, «**Linha entre Casa branca e Beja sem acesso a fundos europeus até 2030 – Viabilidade comprometida potencia encerramento**»;
- Expresso, 29 de junho de 2018, «**Trabalhadores ferroviários dizem temer pela segurança de quem anda de comboio – Comissões de trabalhadores das empresas ferroviárias falam em caos nos comboios e pedem a contratação imediata de trabalhadores, a compra de comboios, o investimento na rede ferroviária, a reabertura de troços e a construção de novas linhas**»;
- Público, 4 de julho de 2018, «**Na Linha do Oeste, a CP já é conhecida por “Camionetas de Portugal” – Nem sempre a empresa substitui comboios por autocarros e muitas vezes os passageiros ficam em terra sem qualquer informação**»;
- Diário de Notícias, 7 de julho de 2018, «**Passageiros pagam por Intercidades mas andam em comboios regionais – Falta de material e de manutenção levam CP a usar carruagens menos confortáveis e mais lentas. Em caso de reclamação, empresa admite devolver a diferença**»;
- Notícias de Coimbra, 8 de julho de 2018, «**Linha do Oeste “bateu no fundo” – A Comissão de Defesa da Linha do Oeste exigiu hoje uma solução urgente para aquela via ferroviária onde, na última sexta-feira, a supressão de comboios atingiu o ponto máximo com apenas uma composição a circular**».

Estes são apenas alguns exemplos, aos quais se poderia acrescentar as frequentes notícias sobre problemas nas linhas do Douro, Vouga, Cascais, Sintra ou Alentejo.

Regressando à notícia do Público inicialmente referida – “**CP está a ficar sem comboios e à beira do colapso**” –, que faz um ponto de situação, pode ler-se:

- «[...] A CP suprime comboios e substitui-os por autocarros ou então substitui comboios por outros de categoria inferior»;
- «É o que tem acontecido com o Intercidades para Évora, que deveria ser realizado com locomotiva e carruagens, mas que a empresa troca por uma vulgar automotora UTE (Unidade Tripla Elétrica) que é normalmente afeta ao serviço regional. Compreende-se: três em cada dez carruagens da CP para o serviço de longo curso têm estado imobilizadas nas oficinas à espera de manutenção»;
- «Noutros casos, é o Alfa Pendular para Braga ou Guimarães que chega ao Porto e tem de ir para a oficina, sendo os passageiros obrigados a mudar para uma UTE para poderem prosseguir viagem»;
- «A situação é igualmente grave no Algarve, no Alentejo e no Oeste, onde as supressões de comboios este ano têm sido diárias. O mais grave é que nem sempre a CP substitui os comboios suprimidos por



autocarros e são frequentes os casos de passageiros que ficam abandonados nas estações e apeadeiros – sem qualquer informação – à espera de um transporte que não chega»;

- «Na linha do Oeste, só entre janeiro e maio foram suprimidos 357 comboios, dos quais 333 na totalidade do trajeto e 24 parcialmente. Neste período, a CP gastou 16 mil euros em aluguer de autocarros para realizar transportes alternativos nesta linha. A situação bateu no fundo na sexta-feira, 6 de julho, com a totalidade de comboios suprimidos a norte das Caldas da Rainha. Nesse dia, em vez das cinco automotoras que a CP necessita para assegurar a oferta regular na linha do Oeste, só havia uma disponível»;

- «As supressões começam também já a atingir os suburbanos, sobretudo na linha de Sintra que começa igualmente a ter falta de material. Para já, só foram atingidos os primeiros comboios da madrugada, procurando a CP que o constrangimento não atinja a hora de ponta»;

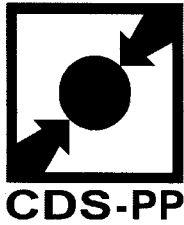
- «Com a situação já incontrolável nas margens da rede ferroviária (Algarve, Alentejo e Oeste), a empresa tem procurado manter a sua oferta no Douro (devido à elevada procura turística) e naquele que é o principal eixo ferroviário do país – a linha do Norte. Mas aqui até os clientes mais distraídos e menos exigentes já repararam numa progressiva degradação do serviço. Não são só os atrasos – muitas vezes da responsabilidade da Infraestruturas de Portugal (IP) –, mas também a falta de manutenção, quer dos alfas pendulares, quer dos Intercidades, que contribuem para essa degradação. Portas que não funcionam, casas de banhos avariadas, carruagens grafitadas, vidros sujos, assentos danificados, lâmpadas fundidas, demonstram graves falhas de manutenção, que se explicam devido à falta de pessoal da EMEF»;

- «[...] A CP possui dez comboios pendulares, dos quais um está sempre no Entroncamento devido à revisão de meia vida. Com os nove restantes, a empresa deveria manter um na oficina em manutenção corrente e os oito na operação. Mas desta forma, não conseguiria assegurar a sua oferta, pelo que é frequente estarem os nove a circular entre Braga e o Algarve. Quanto aos Intercidades (composições que são compostas por uma locomotiva que reboca um número variável de carruagens), já se disse que 30% estão parados à porta das oficinas. Daí os comboios esgotados, sobretudo aos fins-de-semana, situação que tenderá a agravar-se nos próximos meses porque não há capacidade para os aumentar com mais carruagens»;

- «[...] no curto prazo esperam-se em agosto novos cortes na oferta, sobretudo no serviço regional, com a linha do Oeste à cabeça»;

- «A linha de Sintra ficará também com menos comboios a partir de agosto devido à falta de material circulante. E o mesmo acontecerá nos suburbanos do Porto, mas aqui a causa tem a ver com as obras da IP na linha do Norte».

O Grupo Parlamentar do CDS-PP tem vindo a questionar sistematicamente o Governo sobre os problemas que, em crescendo, vêm afetando a linha ferroviária a nível nacional, tendo também já



apresentado várias iniciativas com vista à recuperação de linhas específicas, como são os casos do Vouga ou Oeste, iniciativas essas que mereceram aprovação em plenário da Assembleia da República, dando origem às respetivas Resoluções, mas, pelo que se constata, sem que até à data estas tivessem produzido qualquer efeito.

A 2 de julho de 2018 chegou ao GP CDS-PP a resposta do Gabinete do Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, relativa a uma pergunta enviada a 23 de março de 2018, e refeita a 21 de junho de 2018, sobre “Estado das vias férreas”.

À data, o CDS-PP questionava o Senhor Ministro sobre o Relatório do Estado da Infraestrutura de 2016, nomeadamente se confirmava que no referido relatório se afirma que *«quase 60% das linhas de caminhos-de-ferro portuguesas são classificadas pela Infraestruturas de Portugal como “mediócras” ou “más” no que diz respeito ao seu índice de desempenho»* e que medidas tinham já sido tomadas para resolver este mau índice de desempenho.

Perguntava-se também, e dado o manifesto estado de degradação e consequente perigosidade na ferrovia, a nível nacional, para quando estão previstas obras de requalificação e melhoramentos nos troços mais problemáticos e, no âmbito do *«maior programa de investimentos das últimas décadas na modernização da rede ferroviária nacional»*, anunciado pela IP, que obras serão realizadas em cada um dos troços mais degradados.

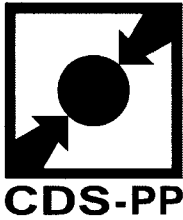
Em resposta o Gabinete do Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas envia a seguinte informação, e citamos:

- *«[...] Em termos gerais, o estado da infraestrutura ferroviária está avaliado como “Razoável” naquele relatório, o que significa que é adequado aos requisitos de exploração. No mesmo documento, nas classes de ativos como Pontes, Encravamentos, Sistema ATP (sinalização) e subestações de tração, mais de 90% encontram-se com nível de desempenho “Razoável” e “Bom”»;*

- *«[...] A IP garante que a exploração ferroviária está dentro dos parâmetros de segurança admissíveis pelo estado da infraestrutura, entre outros parâmetros aplicáveis»;*

- *«[...] a IP desenvolve ações de mitigação da degradação da infraestrutura, incluídas no seu plano de manutenção, com vista a manter as condições de segurança, procurando o menor impacto nos níveis de serviço».*

Em reação à reportagem do Público de 13 de março de 2018, **«Mais de metade das linhas de comboio está em mau estado»**, a propósito do Relatório do Estado da Infraestrutura de 2016, a Infraestruturas de Portugal enviou, à data, uma nota às redações, garantindo que *«a rede ferroviária nacional é segura sendo o seu desempenho globalmente positivo»* e que, *«para incrementar o nível da infraestrutura ferroviária, a IP está a desenvolver o maior programa de investimentos das últimas décadas na modernização da rede ferroviária nacional»*.



Atendendo ao exposto, e ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o Grupo Parlamentar do CDS-PP vem por este meio requerer a presença, na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, com carácter de urgência, do Senhor Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, para prestar esclarecimentos acerca desta matéria.

Assembleia da República, 11 de julho de 2018

Os Deputados

Pedro Mota Soares

Cecília Meireles

Álvaro Castello-Branco