

COMBOIOS DE PORTUGAL, E.P.E

Conselho de Administração

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	615623
Entrada/Saída n.º	501
Data	11/10/2018

Exmo. Senhor
Dr. Hélder Amaral
Presidente da Comissão de Economia,
Inovação e Obras Públicas
Palácio de S.Bento
Lisboa

Data: 08.10.2018

N/Refª: 671146
pº 2018/000466

ASSUNTO: Questões suscitadas na Audição Parlamentar na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas, no dia 4.09.2018

Exmo. Senhor, *Caro Dr. Hélder Amaral,*

Na sequência da audição na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas, presidida por V. Exa., no passado dia 4 de setembro, foram solicitados pelos Senhores Deputados alguns elementos que não tinha na minha posse naquele momento. Conforme combinado, sou a enviar as informações requeridas sobre:

1. Previsão de encargos da CP-comboios de Portugal, E.P.E. com indemnizações a passageiros por ausência/alteração do serviço ou atrasos dos comboios.
2. Resultado ou ponto de situação do inquérito ao incidente na Linha do Vouga que decorreu no mês de agosto, em resultado da falta de combustível.
3. Taxa estimada de fraude nos serviços prestados pela CP.
4. Imobilização do material circulante.

Agradecendo a atenção dispensada e a forma como decorreu a referida Audição Parlamentar, despeço-me com elevada consideração. *profissional e estimado pessoal,*
Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho de Administração

Carlos Nogueira
Carlos Nogueira

Anexos: Respostas às questões suscitadas na audição na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas no dia 4 de setembro.

Respostas às questões suscitadas na audição na Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas no dia 4 de setembro

1. Previsão de encargos da CP com indemnizações a passageiros por ausência/alteração do serviço ou atrasos dos comboios

Face aos valores já apurados do 1º semestre relativamente a reclamações e pedidos já tratados e aos que estão por tratar, estimamos que o valor total de 2018 de indemnizações a clientes por atrasos, supressões e outras perturbações seja da ordem dos 50.000€.

2. Resultado ou ponto de situação do inquérito ao incidente na Linha do Vouga que decorreu no mês de agosto, em resultado da falta de combustível

O abastecimento do material Diesel está programado na rotação do material (local e hora). No caso em apreço, foi necessário prestar socorro por problemas associados à infraestruturas, facto que motivou o movimento não programado da unidade automotora e a consequente necessidade de abastecimento fora da hora programada.

A falta de combustível, motivou a não utilização da automotora em serviço comercial de acordo com o programado e a consequente supressão dos comboios que iria realizar em virtude de não haver uma outra automotora em reserva de exploração.

3. Taxa estimada de fraude nos serviços prestados pela CP

A taxa de fraude tem especial incidência nos serviços urbanos da CP, sendo da ordem dos 10%.

A título de exemplo, junta-se a tabela que reflete estes dados e que decorrem das ações de fiscalização realizadas na área da Grande Lisboa.



Número de fiscalizações	247.775	259.303	110.781
Número de coimas	22.221	29.169	11.907
Taxa de fraude (%)	9,0%	11,2%	10,7%
Número de fiscalizações / Passageiros transportados	0,3%	0,3%	0,3%

4. Imobilização do material circulante

A linguagem corrente utiliza a terminologia “imobilização elevada do material circulante” com uma evidente conotação negativa, que é inerente a uma menos correta compreensão do que é a imobilização, e da sua necessidade. Assim material circulante imobilizado sempre existe em qualquer momento, seja porque não é necessário para o serviço comercial (exemplo de duas unidades da série UME 3500, vulgarmente conhecidas por dois pisos, imobilizadas desde 2013), porque estão em manutenção preventiva planeada de maior ou menor duração porque estão pendentes de reparação por acidente/vandalismo ou por avaria.

Ora, atendendo a que no planeamento da oferta comercial estão previstas unidades imobilizadas para manutenção planeada e para reparações, e, nalguns casos, reservas de exploração, a questão relevante advém não de existirem unidades imobilizadas, mas sim imobilizações prolongadas de unidades de material circulante (por falta de peças de reserva, mão de obra, materiais etc...) que possam implicar incapacidade para cumprir a oferta comercial.

Ora tal verifica-se de facto nalgumas séries de material circulante com impacto não despreciando nalguma oferta de serviços, conforme referenciado, que passaremos a analisar.

“Serviço de Longo Curso”

Os serviços de longo curso abrangem os serviços Lusitânia e Sud-Express, os serviços Alfa Pendular e Intercidades.



Face ao que tem vindo a público presume-se que a questão da imobilização prolongada diz respeito aos serviços Intercidades e dentro destes aos realizados com Locomotiva Elétrica 5600 e carruagens (há serviços intercidades realizados com automotoras UTE 2240e UDD 450).

A questão nesta oferta comercial é inerente à elevada imobilização prolongada de carruagens por falta de mão de obra da EMEF para reparação das mesmas e de peças de reserva.

Para um parque ativo de cento e duas carruagens existirão, em média até final do mês de outubro, vinte e uma carruagens em imobilização prolongada (21%), o que condiciona a oferta comercial nos períodos de maior procura (fim de semana).

“Serviço na Linha de Cascais”

O parque das UME 3150/3250 específico deste serviço é de trinta e uma unidades. A oferta comercial pressupõe a disponibilidade, nos períodos diários de hora de ponta, de vinte e seis unidades.

Em média até final do mês de outubro, existirão quatro unidades em imobilização prolongada (13%), o que poderá condicionar pontualmente a oferta comercial nos períodos de hora de ponta.

A questão nesta oferta comercial é inerente à elevada imobilização prolongada de unidades por falta de mão de obra da EMEF para manutenção e reparação das mesmas e de peças de reserva.

“Serviço Regional Diesel”

O serviço regional (e inter-regional Diesel) é assegurado por três séries de Material Circulante, as USD 350 (Allans), as UDD 450 e as UTD 592 (Espanholas) assegurando serviço nas Linhas de Leste, Oeste, Algarve, Beja, Douro e Minho.

Face ao que tem vindo a público presume-se que a questão da imobilização prolongada não diz respeito ao serviço na Linha de Leste com USD 350, onde não se têm verificado interrupções de serviço.

O serviço regional (e inter-regional Diesel) nas Linhas do Douro e Minho é assegurado por um parque de 20 UTD 592, com intervenções pesadas a cargo da RENFE e manutenção a cargo da EMEF.



Em média até final do mês de outubro, existirá para esta série, uma unidade em imobilização prolongada (5%), não se prevendo condicionantes na oferta comercial.

O serviço regional (e inter-regional Diesel) nas Linhas do Oeste, Algarve e Beja é assegurado por um parque de dezanove UDD 450, dez no Algarve e nove no Oeste/Beja com manutenção em St Apolónia e reparação no Porto. Em média até final do mês de outubro, existirão, para esta série quatro unidades em imobilização prolongada (21%), o que aliado às necessidades de manutenção inerentes à vetustez deste parque de material circulante provocará condicionantes relevantes na oferta comercial.

A questão nesta oferta comercial é inerente à elevada imobilização prolongada de unidades por falta de mão de obra da EMEF para manutenção e reparação das mesmas e de peças de reserva, prevendo-se alguma melhoria nos índices de regularidade inerentes a esta oferta comercial até final do ano.

