



COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP- COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E

ccomms
97

Para: Conselho de Administração da CP EPE
C.C.: Ministro do Planeamento e Infraestruturas

Lisboa, 15.02.2018
N/Refª: 0160 - CT - 2015/2019

À Administração da CP

18-02-15 16:13

A Comissão de Trabalhadores da CP considerando as propostas apresentadas pelo CA da CP na reunião havida com as ORT do passado dia 12/01, vem por este meio apresentar o seu contributo para o plano estratégico da CP, alargando o horizonte de análise aos próximos 15 anos. Esta premissa é imprescindível quando se ponderam investimentos ferroviários, cujo curto prazo se mede em décadas e nunca em anos civis.

Sublinhamos, uma vez mais, que no objecto da CP se inclui prestar o Serviço Público de Transporte Ferroviário de Passageiros, determinante na mobilidade das populações, na sua saúde e segurança, na independência energética do País, no ordenamento do território e na redução dos impactos ambientais negativos derivados do uso intensivo do modo rodoviário (mas também do modo diesel na ferrovia).

Por outras palavras, a CP existe para transportar passageiros de comboio, e como tal, temos que repetir o óbvio: precisa de material circulante (vulgo comboios). A menos que se queiram criar condições para que a CP deixe de o fazer - é o que parece - até porque a liberalização do sector ferroviário de passageiros, apesar de não obrigar à privatização da empresa pública, será usada para o fazer (como o foram outras directivas da U.E. de que é exemplo a partição CP/REFER que nunca foi feita nomeadamente na Alemanha).

Relembramos que há décadas se reescrevem cadernos de encargos para comprar ou remodelar comboios, sem que os Governos nada façam. Podemos concluir que anúncios sucessivos de aquisições são papas e bolos. Entretanto o tempo passa, tendo para muitas das séries de Material Circulante ultrapassado já a sua projectada vida útil como se pode ver no anexo a esta carta. Para que não se apague a memória elencamos de seguida os concursos anulados nas últimas décadas:

- Concurso para comprar material novo para Cascais, cancelado (só se comprou para o Porto) 1999;
- Concurso para aquisição de 20 a 45 ADL Automotoras Diesel Ligeiras (para todas as linhas não electrificadas da rede geral) 2001, cancelado;
- Concurso para remodelação de 27 carruagens do serviço Inter-regional, 2001, cancelado (carruagens entretanto abatidas ou vendidas à Argentina);
- Remodelação de 25 UTD 600 (convertidas em 16 UDD e 9 UTD) várias datas entre 2000 e 2004, cancelado - unidades entretanto abatidas;
- Concurso para aquisição de 20 a 22 unidades para o Metro do Mondego, cancelado, 2009; Linha da Lousã encerrada ao tráfego ferroviário.



COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP- COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E

ccom
91

- Concurso para aquisição de 20 a 22 unidades para o Metro do Mondego, cancelado, 2009; Linha da Lousã encerrada ao tráfego ferroviário.
- Concurso para aquisição de 25 + 5 automotoras regionais Diesel (Diesel simples ou bi-modo, concurso base de 25 com opção de mais 5); 2010; cancelado, material circulante velho alugado a Espanha,
- Concurso para aquisição de material circulante eléctrico para suburbano 44 + 8 (36 bi-tensão para Cascais + 8 monotensão como base de concurso; com opção de mais 13 monotensão); 2010; cancelado.

A estes poderíamos acrescentar outros tantos do lado da infra-estrutura ferroviária, e que igualmente não dão nota de avançar, tendo sido aliás notícia esta semana que só 15% das obras previstas pelo actual governo estão a ser realizadas. Dada a relação umbilical entre a infra-estrutura e a operação para o desenvolvimento do caminho-de-ferro sublinhamos aqui, uma vez mais, a importância do avanço urgente de investimento, nomeadamente:

- na realização de electrificações com correcção de traçado para aumento de velocidade máxima das vias nas linhas do Oeste; Douro; Algarve, Alentejo (Casa Branca – Funcheira) e Minho. Isto permitiria acabar com o uso de tracção diesel sob catenária que representa actualmente cerca de 20% do total de km efectuados nas linhas de Minho, Douro, Alentejo, Algarve e Oeste.
- na conclusão das obras no troço Covilhã-Guarda;
- na reposição de carris, a electrificação e instalação de sinalização no ramal da Lousã;
- na conversão da linha de Cascais para a tensão da rede geral, não fazendo pender esta última obra da desejável ligação à linha de cintura. Os ganhos pela unificação do modo eléctrico justificam só por si o investimento, já que permitiriam a gestão conjunta de toda a frota de comboios urbanos da CP. A este propósito deveríamos afastar definitivamente a hipótese frequentemente ventilada da conversão da Linha de Cascais em metro de superfície. Dado o significativo prejuízo para a mobilidade das populações e para o erário público, esta questão será tratada à parte, oportunamente.

As consequências destas políticas estão à vista. Apesar de a CP ter vindo a recuperar passageiros, ainda não chegámos aos que tínhamos em 2010, muito menos ao que tínhamos há duas décadas atrás.

Apesar de só a linha de Cascais transportar 24 milhões de passageiros (mais passageiros que todos os Urbanos do Porto), representar 29% dos passageiros da CP Lisboa e 20% do total da CP, as obras de reconversão para a tensão da rede geral e a aquisição de material circulante não estão nos planos da Tutela.

Apesar do crescimento sustentado da procura se concentra no tráfego nacional dos comboios de longo curso, pretende-se adquirir comboios sim, mas com a condição de poderem igualmente circular em Espanha, já que os comboios que asseguram o serviço internacional para Madrid e Paris (via Hendaye) bem como os que asseguram a ligação Porto-Vigo são hoje alugados à RENFE. Concordamos que esta questão deverá ser ponderada mas não que sob esse pretexto se ignorem as necessidades de reforço de comboios para o serviço nacional. Baralha-se propositadamente as questões decorrentes das directivas sobre interoperabilidade ferroviária com



COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP- COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E

ccardw
91

a ideia de que temos que comprar comboios para ir a todo o lugar. Não, não temos! Não temos de comprar comboios que tenham duas bitolas (a ibérica e a da alta velocidade europeia); não temos que comprar comboios com dois ou três ATP (equipamentos de segurança de circulação); não temos de comprar comboios com 3 fontes de energia (tensão da rede nacional, tensão da rede espanhola; diesel). E não temos porque os comboios ficam exponencialmente mais caros de adquirir, de operar e de manter; porque ficam reféns de limitações cruzadas que fazem com que não sejam bons em nenhum dos vários modos; porque há poucos fabricantes capazes de os fornecer e portanto caros; porque, com a liberalização poderiam ser desviados para outros serviços que não os necessários no território nacional.

O envelhecimento do parque de material circulante nacional, que sobressai no quadro que resume a nossa análise, onera demasiado o erário público, os utentes e os trabalhadores para continuar a ser ignorado - seja pelo custo da operação, seja pela má fiabilidade e disponibilidade, seja pelas manutenções cada vez mais prolongadas e onerosas.

Sobressai ainda outra questão da maior importância: se olharmos às necessidades de material circulante da próxima década, vemos uma oportunidade de dotar o País da capacidade construtiva para lhe dar resposta. Urge pois a reintegração da EMEF na CP, dotando-a de meios humanos e técnicos à altura desta tarefa, no fundo, capacitando a CP para assegurar o Serviço Público Ferroviário à altura das aspirações das populações e da sua mobilidade.

Pressupostos da nossa análise.

1 - Considerámos 30 anos como vida útil sem reservas de cada série de material circulante, prazo para o qual foi projectada. Uma análise mais fina, série a série, poderá indicar prazos diferentes uma vez que há sempre diferenças entre o projectado e o seu desempenho real.

2 - Considerámos 3 anos como o prazo mínimo que vai do lançamento de um Concurso para Aquisição de Material Circulante e a entrada ao serviço das primeiras unidades.

3 - Considerámos o número mínimo de unidades a adquirir atendendo à procura actual. Claramente uma frota nova tem condições de aumentar a procura pelo que consideramos conservadores os números de comboios a adquirir.

4 - Defendemos que o número mínimo de unidades numa série deverá ser de 12 a 15, nunca de 6 como o CA anunciou às ORT. A experiência da CP mostra que uma série de material com 6 unidades é um péssimo investimento, quase o mesmo que operar com maquetas e protótipos. Há um racional (moldes, ferramentas, engenharia, os denominados custos fixos) no investimento necessário à construção de um comboio que não se amortiza em 6 unidades por mais peças standard que se utilizem; a que crescem custos e tempo de homologação mais o ónus da manutenção e reparação nos 30 anos de vida útil seguintes. A CP deve tirar lições da "mini-série" de 3 unidades UTE versão IC que transformou para a Linha da Beira Baixa. Quando alguma tem que reparar, quando é preciso reforçar o serviço, adicionam-se unidades regionais sem as mesmas condições da versão intercidades mas cobra-se o bilhete como se fosse tudo igual.

5 - Defendemos que as séries para uma dada área geográfica/serviço devem sempre que possível ser idênticas, razão pela qual convém lançar um concurso para uma série com opções de compra de mais unidades num prazo próximo, do que fazer vários concursos e ter por consequência várias séries distintas. Um exemplo concreto disto é a Área Metropolitana de Lisboa. Se olharmos para o seu serviço urbano actual (mesmo sem considerarmos a sua extensão até Torres Vedras com a electrificação da Linha do Oeste) e se considerarmos a



COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP- COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E

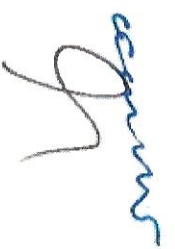
desejável integração do serviço da Ponte 25 de Abril na CP, vemos que na próxima década necessitaríamos de adquirir 122 unidades. Pelas razões elencadas no número anterior, às que acrescem os ganhos de gestão da frota e de formação do pessoal (quer da manutenção, quer da operação), defendemos que esta aquisição seja feita em conjunto, construída faseadamente, intercalada eventualmente com a construção de unidades para outros serviços ou empresas.

6 - Defendemos a opção de aquisição de carruagens em lugar de automotoras, quer para substituição das afectas aos intercidades, quer para o serviço internacional (naturalmente com padrões distintos de conforto/serviço). As carruagens poderiam ser operadas em regime de push-pull a nível nacional e a CP só teria de alugar/adquirir a tracção necessária ao caso Espanhol. A manutenção de carruagens mais locomotiva em vez de automotora, dá à CP uma maior flexibilidade na gestão do Parque face às variações na procura; permitindo por outro lado amortizar por mais tempo as locomotivas que tem actualmente ao seu serviço. Esta opção afigura-se ainda menos onerosa e mais célere de construir e homologar. Sabemos que é uma opção discutível e que não é popular em Espanha; mas basta passarmos os Pirinéus para constatar-mos da sua popularidade e actualidade. Esta questão poderia ainda ser ponderada para melhoria "imediate" da acessibilidade ao serviço Intercidades, dotando para tal todas as composições com uma carruagem nova, plenamente acessível.

Terminamos sublinhando que não é só de equipamento que é feito o serviço, pelo que defendemos um plano para dotar o maior número de estações de pessoal num horário alargado, de maneira a humanizar a relação com os utentes, transmitindo confiança aos passageiros, em particular aos que maiores dificuldades apresentem.

A COMISSÃO DE TRABALHADORES

**COMISSÃO DE TRABALHADORES
DA CP-COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E**



Urbanos Lisboa – 83 Milhões de Passageiros em 2017 – 68% do total de passageiros da CP

Serviço	Número Série	Ano de aquisição /remodelação caso provenha de outras séries	Número de unidades ao serviço	Número anual de passageiros transportados neste serviço/série	Perspectiva de final de vida útil [30 anos]	Ano para lançamento concurso de substituição da frota	Número mínimo de unidades a adquirir
Linhas de Sintra, Azambuja e Alcântara	2300	1992 (2300)	50 (de um parque total 56 unidades)	56 Milhões 67% dos passageiros Urbanos de Lisboa; 46% do total da CP	2022 (2300)	2019 (2300) e 2024 (2400)	56
	2400	1997 (2400)	10 (de um parque total 12 unidades)		2029		
Linha do Sado	UTE 2240	2003 (Modernização)	3	3 Milhões 4% dos passageiros Urbanos de Lisboa; 2,4% do total da CP	Ver observações na tabela sobre a frota do serviço regional		
Linha de Cascais	3150	1998 (Modernização)	31 (34 parque inicial, 3 entre-lento abatidas)	24 Milhões 29% dos passageiros Urbanos de Lisboa 20% do total da CP	2013 Modernização com horizonte de 15 anos	2010	36 bi-lensão
	3250						
Travessia do Tejo via ponte 25 de Abril	3500	1998	18	Concessão FERTAGUS 19 Milhões	2029	2026	18

Nota Série 2300-2400: 6 unidades encostadas há anos para "armazém de peças sobressalentes" (destas, 5 unidades não fizeram a Revisão da Meia-vida) Repete-se anualmente a reinscrição no orçamento para fazer a revisão de meia-vida sendo sistematicamente cortada a verba

Nota Série 3500: 2 unidades encostadas para "armazém de peças sobressalentes" (não fizeram Revisão de Meia-vida) e estão paradas desde 2013. Repete-se anualmente a reinscrição no orçamento para fazer a revisão de meia-vida sendo sistematicamente cortada a verba

Nota Série 3150-3250: Pésissimos indicadores de fiabilidade (avariam frequentemente, obrigando a atrasos e à supressão de comboios)



COMISSÃO DE TRABALHADORES DA CP-COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E

claudius

Urbanos Porto – 21,6 Milhões - 21,72% do total de passageiros da CP

Serviço	Série	Ano de aquisição /remodelação caso provenha de outras séries	Número de unidades actualmente ao serviço	Nº anual de passageiros transportados pela série ou serviço ao qual está afecto	Perspectiva de vida útil [30 anos]	Ano lançamento concurso novo MC [renovação frota]	Número mínimo de unidades a adquirir
Linhas de Aveiro, Braga, Guimarães e Marco de Canaveses	3400	2002	34	21,6 Milhões 21,72 % do total da CP	2032	2029	40
	UTE 2240	2003 (Modernização)	2		Ver observações na tabela sobre a frota do serviço regional		

Nota: A frota actual de 34 unidades não é suficiente para assegurar o serviço dos Urbanos do Porto pelo que está reforçada com mais duas unidades regionais. O número mínimo de unidades a adquirir é no entanto de 40 considerando que quando a Linha de Leixões foi reaberta, o reforço necessário era de 6 unidades.


**COMISSÃO DE TRABALHADORES
DA CP-COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E**

Regional – 11 milhões - 9% do total de passageiros da CP

Serviço	Série	Ano de aquisição / remodelação caso provenha de outras séries	Número de unidades actualmente ao serviço	Nº anual de passageiros transportados pela série ou serviço ao qual está afectada	Perspectiva de final de vida útil [30 anos]	Ano lançamento concurso novo MC [renovação frota]	Número mínimo de unidades a adquirir
Rede Electrificada	UTE 2240	2003 / 2005 (Modernização)	55	11 Milhões 9% do total de passageiros da CP	2033	2031	57
	UDD 450	1965 / 1999 Modernização	19		2020 (Modernização com horizonte de 20 anos)	2016	30 em versão bi-modo (diesel e eléctricas) ou diesel convertíveis para eléctricas após conclusão da electrificação da rede ferroviária nacional
Rede Não electrificada (via larga)	Allan 350	1954 – Motores de Tracção 1982 – Cadeia de Tracção e Motor Diesel 2000 – Modernização Interiores e Ar Condicionado	2 (das 19 modernizadas em 2000)	11 Milhões 9% do total de passageiros da CP	Já só duas permanecem ao serviço com elevadíssimos custos de manutenção	2010	
	UTD 592	1980 / 2000 Modernização	20 (2 afectas ao internacional Porto-Vigo)		São alugadas a Espanha		
Rede Não Electrificada (via estreita)	UDD 9630	1991	7		2021	2019	10
Ramal da Lousã	Hoje feito com recurso a autocarros na sequência do cancelamento do Metro do Mondego		19 ALLAN 350 (quando fechou)	1 milhão de passageiros em 2009	Número de unidades eléctricas necessárias para assegurar o serviço se linha fosse electrificada e colocada sinalização nova		

Nota Rede Electrificada – Da rede electrificada com serviço de passageiros, os troços Lisboa-Évora e Pinhal Novo-Faro não têm serviço regional
Nota UTE 2240 – do parque inicial de 57, duas foram abatidas por acidente; 46 estão afectas ao serviço regional; 2 estão afectas ao serviço urbano do Porto; 3 ao serviço urbano da linha do Sado e 3 foram modificadas para Interidades.
Nota UDD 450 e Allan 350 têm péssimos indicadores de fiabilidade (avariam frequentemente, obrigando a atrasos e à supressão de comboios

**COMISSÃO DE TRABALHADORES
DA CP-COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E**



Longo Curso – 6,1 Milhões de Passageiros, 5% do total dos passageiros da CP

Serviço	Série	Ano de aquisição /remodelação caso provenha de outras séries	Número de unidades actualmente ao serviço	Nº anual de passageiros transportados pela série ou serviço ao qual está afectada	Perspectiva de final de vida útil [30 anos]	Ano lançamento concurso novo MC [renovação frota]	Número mínimo de unidades a adquirir
Intercidades	Carruagens Corail	1985/86	57	3,9 Milhões (64% dos passageiros de Longo Curso; 3,2% do total dos passageiros da CP)	2015	2012	102
	Carruagens Sorefame Modernizadas	1993/94	45		2023	2020	
	Locomotivas 5600	1993	19		2023	2020	
	UTE 2240	2003 /2005 (Modernização)	3		Ver observações na tabela sobre a frota do serviço regional		
Alta Pendular	CPA 4000	1999	10	2,2 Milhões (36% dos passageiros de Longo Curso; 1,8% do total dos passageiros da CP)	2029	2026	12

Nota Carruagens Corail e Modernizadas - A imobilização diária do parque é da ordem de 20-25 %, o que é manifestamente demasiado
 Nota Locomotivas 5600 – A CP tem 24 um parque de 24 locomotivas das quais alugou 5 à MEDWAY, utilizando as restantes 19 no serviço Intercidades
 As 5 locomotivas 5600 que estão alugadas à Medway e uma maior disponibilidade das carruagens Intercidades poderiam colmatar a necessidade de 6 novas automotoras que Conselho de Administração anunciou ir adquirir
 Para o Longo Curso a substituição do serviço Intercidades realizado hoje por locomotiva+carruagens por automotoras implica a aquisição de 25 automotoras, às quais se somariam 10-15 do serviço alta pendular (no caso de se manterem ambos os serviços, Intercidades e Alta).
 Com a progressiva electrificação da rede, o serviço Intercidades deveria igualmente ser estendido a destinos que hoje não são abrangidos pelo que os cálculos são sempre conservadores.



**COMISSÃO DE TRABALHADORES
DA CP-COMBOIOS DE PORTUGAL E.P.E**

Internacional – 251 Mil Passageiros, 0,2 % do total dos passageiros da CP

Serviço	Série	Ano de aquisição /remodelação caso provenha de outras séries	Numero de unidades actualmente ao serviço	Nº anual de passageiros transportados pela série ou serviço ao qual está afectada	Perspectiva de vida útil [30 anos]	Ano lançamento concurso novo MC [renovação frota]	Numero mínimo de unidades a adquirir
Sud-Express Lisboa-Irún- Hendaye	Talgo comboio hotel - Carruagens com compartimentos cama, couchette e lugares sentados			251 mil passageiros 0,2% do total dos passageiros da CP	Material rebocado alugado a Espanha		15 a 25 carruagens dependendo do nível de conforto e lotação a oferecer.
Lusitânia Lisboa-Madrid							
Celta Porto-Vigo	UTD 592	1980 / 2000 Modernização	2		As duas automotoras afectas a este serviço fazem parte do lote de 20 UTD 592 alugadas a Espanha para o Regional Diesel		

A opção de aquisição de carruagens versus automotoras permite a mesma velocidade sem obrigar a transbordo de passageiros. Permite também poupar circulações "partindo" os comboios a meio como se faz actualmente com o Sud-Express e o Lusitânia cujo conjunto de carruagens é rebocado por uma única locomotiva no percurso Lisboa -- Medina del Campo (com mudança de locomotiva na fronteira).

