



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

Autoridade da Concorrência
consultapublica@concorrencia.pt

Lisboa, 06 de Abril de 2026
Nossa referência: 0231-S CT 2022/2026

Assunto: Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal – Consulta pública à versão preliminar do estudo da AdC

Exmos. Senhores,

A Comissão de Trabalhadores da Comboios de Portugal E.P.E. na qualidade de representante dos trabalhadores da CP remete a V. Exas. os seus comentários à versão preliminar do estudo supra citado no âmbito da consulta pública em curso.

Com os melhores cumprimentos,

A Comissão de Trabalhadores

VNCONF - Dados pessoais



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

Comentários da Comissão de Trabalhadores à versão preliminar do estudo: “Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal” elaborado pela Autoridade da Concorrência e em fase de consulta pública até dia 06 de Abril de 2026

A Comissão de Trabalhadores da CP Comboios de Portugal E.P.E apresenta os seus comentários ao estudo “Concorrência no setor do transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias em Portugal” em fase de consulta pública, concentrando a sua posição na necessidade urgente de melhoria do serviço ferroviário de transporte de passageiros .

A primeira nota vai para a assunção de que maior concorrência beneficiará necessariamente os passageiros, com melhor oferta, conforto e regularidade. Aplica-se pois o intocável dogma de que o “mercado” resolve as causas das más prestações do serviço público ferroviário. A observação da realidade portuguesa indica-nos, no entanto, o contrário.

REDE FERROVIÁRIA - A qualidade da rede ferroviária portuguesa a cargo da IP é a maior responsável pela falta de pontualidade (reduções de velocidade impostas pelo gestor de infraestrutura); pela reduzida capacidade (velocidades comerciais baixas, largos troços em via única, modernização da sinalização – ERTMS - que marca passo, estações novas com cais que limitam o comprimento total dos comboios) e pelo abandono das estações de passageiros (péssimas condições de conforto, de acessibilidade, de informação ao público e de interface com outros modos de transporte).

Nenhum destes aspectos iria melhorar com mais concorrência, aliás, quase todos pioraram com a separação Infraestrutura/Operação sem que esta questão crítica tenha sido aflorada no estudo da AdC. A transformação do património ferroviário em usos alheios ao seu fito, sob pretexto de angariar receita para a sua conservação, mais não tem do que degradado as condições de trabalho e de usufruto das estações ferroviárias.

MATERIAL CIRCULANTE - a má prestação do serviço ferroviário actual prende-se por outro lado com a falta de material circulante, consequência de décadas sem qualquer aquisição. O esforço da CP em manter ao serviço uma frota obsoleta empresta lições que não podemos ignorar. Desde logo a enorme dificuldade em adquirir peças sobressalentes, equipamentos específicos, e mesmo material circulante novo, dada a enorme concentração de fabricantes e subfornecedores a nível mundial. Aqui o factor escala não pode ser ignorado, pois nem é já uma questão de se comprarmos poucos elementos termos um pior preço ou prazo de entrega; é de não termos sequer fornecedores dispostos a produzir pequenas séries (notar que isto também se observa na infraestrutura, patente pelo número reduzido de propostas apresentadas nos concursos da IP e que em parte justificam os atrasos dos investimentos anunciados). A isto acresce a elevada especialização dos trabalhadores e ferramentas necessárias à manutenção e reparação das diversas séries de material circulante. A manutenção e reparação de material circulante será tão mais eficiente e económica quanto mais estáveis e atractivos forem os postos de trabalho essenciais à manutenção, garantindo a retenção do conhecimento acumulado pela experiência e



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

longos anos de formação e por outro, quanto mais concentrada for a sua execução num único local e empresa, otimizando os armazéns de peças sobressalentes bem como ferramentas específicas necessárias a este trabalho.

OPERAÇÃO – a fiabilidade e qualidade da operação exige as seguintes condições controláveis pelo operador:

- a) um número adequado de recursos humanos especializados por série de material circulante e serviço/linha, incluindo escalas de reserva;
- b) uma frota de material circulante com reservas adequadas que permitam a pronta substituição de uma unidade avariada;
- c) uma frota de material circulante em número suficiente por forma a incluir unidades imobilizadas para limpeza, remoção de grafitti, manutenção e reparação, condição para assegurar o melhor conforto possível aos passageiros e a máxima vida útil do material circulante;
- d) possibilidade de efectuar de forma pronta e célere ajustes a horários, rotas origem/destino e frequências, desde logo para assegurar a continuidade do serviço em caso de acidente ou intempérie, mas também para adequar a oferta à procura, na sequência da natural dinâmica de fixação de população no território e da abertura de novas linhas ferroviárias ou melhoria das existentes.

Por tudo o atrás exposto o serviço público ferroviário só será eficiente, garantindo a melhor aplicação do investimento público e a mais completa oferta se a operação e manutenção de material circulante for feita de forma integrada por uma só empresa de âmbito nacional, responsável por todos os serviços. A segmentação por linhas ou serviços, seja de uso exclusivo (pelo mercado) ou partilhado (no mercado), pressupondo a montante a segmentação da frota, manutenção e sobressalentes, trabalhadores especializados, unidades de reserva e rigidez na oferta, só conduzirá à situação que hoje se observa na Fertagus. Tem uma frota que não dá resposta à procura, mas mantém a exclusividade do serviço naquela linha. Não fez qualquer investimento, pelo contrário só piorou as condições de conforto retirando lugares sentados das unidades. A CP está impedida de fazer ali um complemento à oferta mesmo que seja só no remanescente que a Fertagus não consegue dar resposta.

Em sentido inverso, olhemos para o exemplo da série de material circulante regional UTE 2240: actualmente ao serviço na linha do Minho (Porto-Valença); Linha do Norte (Lisboa-Entroncamento-Coimbra Aveiro-Porto); Urbanos de Coimbra - Figueira da Foz; serviço Lisboa-Tomar; Linha da Beira Alta (Pampilhosa-Vilar Formoso); Linha da Beira Baixa (Entroncamento-Castelo Branco - Covilhã - Guarda) e brevemente Lagos-Vila Real de Santo António. Já assegurou Barreiro-Praias do Sado e Urbanos do Porto; ocasionalmente assegura a substituição de serviços interidades na sequência de acidentes ou catástrofes naturais. A manutenção e reparação desta frota é feita na Oficina da CP do Entroncamento, o serviço é onde for necessário com a prontidão possível dada a escassez de Material Circulante da CP. Nada disto seria possível com segmentação.

A nível financeiro a segmentação promove o desperdício de recursos, desde logo materiais, mas igualmente humanos. O estado da infraestrutura ferroviária é exemplar disto. A capacidade



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

própria perde-se, mas não consegue ser substituída pelo mercado. A fraquíssima execução das obras está aí a confirmá-lo.

Repetimos que a escala não se pode ignorar a nenhum título, pois não há nada mais injusto que aplicar soluções iguais a casos radicalmente diferentes. Portugal é um país periférico com 2500 km de linhas de passageiros (o 21º entre 28 países europeus) e o 24º em menor densidade (área do território por km de linha férrea). Entre todos será o que tem das frotas de material circulante mais envelhecida e talvez das menores percentagens de viagens ferroviárias no total das deslocações. A promoção do caminho de ferro é crucial no desenvolvimento sustentável do país, não resistirá a ser mais um tubo de ensaio de liberalizações.

A Comissão de Trabalhadores

VNCONF - Dados pessoais