

O INVESTIMENTO É PÚBLICO

A RENDA É PRIVADA

QUEM GANHA COM A DIVISÃO DA CP?

POSIÇÃO COMUM DAS ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DOS TRABALHADORES DA CP SOBRE A FRAGMENTAÇÃO DA EXPLORAÇÃO FERROVIÁRIA

As Organizações Representativas dos Trabalhadores da CP – Comboios de Portugal manifestam a sua firme oposição ao processo de fragmentação da CP e do sistema ferroviário nacional.

O transporte ferroviário constitui um serviço público essencial para a mobilidade das populações, para a coesão territorial, para a competitividade da economia e para a transição energética. As decisões sobre a sua organização devem assentar no interesse público, na evidência e na experiência acumulada, e não na convicção de que a simples entrada de novos operadores melhora, por si só, o serviço prestado às populações.

Se a fragmentação da exploração ferroviária fosse, por si só, garantia de um melhor serviço público, seria difícil explicar por que razão alguns dos principais sistemas ferroviários europeus continuam assentes em operadores públicos fortes, responsáveis por uma parte muito significativa dos respetivos serviços ferroviários.

Os problemas que hoje afetam a ferrovia portuguesa não resultam da natureza pública da CP, nem são exclusivos desta empresa. São problemas comuns ao sistema ferroviário nacional, que afetam igualmente o operador privado. Resultam de décadas de subinvestimento, do atraso na renovação da frota enquanto se degradavam os comboios que continuam em uso, da redução e degradação da rede, da insuficiência de capacidade da infraestrutura, da perda de conhecimento especializado, sobretudo nas áreas técnicas da infraestrutura e da engenharia, da falta de trabalhadores em várias áreas da atividade ferroviária e do adiamento continuado dos investimentos de que a ferrovia necessita.

A experiência da Fertagus demonstra-o de forma clara. Apesar de operar em regime de concessão privada, continua sujeita aos mesmos constrangimentos da infraestrutura e da capacidade da rede, bem como às limitações da frota disponibilizada pelo Estado, circunstâncias que se refletem igualmente em atrasos, supressões, perturbações da circulação, sobrelotação e avarias.

Alterar a natureza jurídica do operador não elimina estes constrangimentos nem resolve os problemas da ferrovia portuguesa.

A ferrovia funciona como um sistema integrado. A sua eficiência depende da articulação permanente entre a operação, a manutenção, as oficinas, a gestão da frota, o planeamento da oferta e dos horários e a infraestrutura ferroviária.

Uma empresa ferroviária integrada consegue gerir os seus recursos numa lógica nacional. Pode deslocar trabalhadores e comboios entre diferentes regiões, reforçar serviços quando a procura aumenta, responder a avarias ou interrupções da circulação e utilizar os recursos onde são mais necessários.

A divisão da operação por diferentes operadores reduz essa flexibilidade, dificulta a coordenação, cria fronteiras entre

serviços que hoje funcionam de forma integrada e aumenta a complexidade da gestão operacional e da tomada de decisão.

Perdem-se também economias de escala. A fragmentação dificulta uma utilização eficiente dos recursos disponíveis e introduz custos acrescidos de coordenação, fiscalização e acompanhamento dos diferentes contratos, sem que esteja demonstrado qualquer benefício correspondente para o serviço público. Um comboio de reserva que hoje pode ser utilizado em diferentes linhas ou serviços poderá deixar de estar disponível para essa utilização transversal se esses serviços pertencerem a operadores distintos. Importa igualmente esclarecer um equívoco frequente neste debate.

A abertura destes serviços não cria, nos casos em que é atribuída a exploração exclusiva de uma linha ou conjunto de serviços, concorrência permanente entre operadores. A concorrência existe no momento do concurso. Depois da adjudicação, cada operador fica responsável pelo serviço que lhe foi atribuído durante o período do contrato. Não existem várias empresas a prestar simultaneamente o mesmo serviço ferroviário e a disputar diariamente os mesmos passageiros.

Os investimentos continuarão, em grande medida, a ser assegurados pelo Estado. A infraestrutura permanece pública, grande parte do material circulante necessário à prestação do serviço será adquirido com recursos públicos e os níveis de oferta continuarão a ser definidos pelo Estado.

Não estamos, por isso, perante operadores que assumem o risco de desenvolver um novo mercado. Estamos perante empresas que concorrem pelo direito de explorar, em regime de exclusividade e durante determinado período, um serviço público essencial, com receitas previstas e risco inexistente, cuja oferta é contratualmente definida e que assenta, em grande parte, em investimento público.

Acresce que uma parte dos potenciais concorrentes da CP pertence a grandes grupos ferroviários públicos de outros Estados europeus. Portugal poderá, assim, investir milhares de milhões de euros na aquisição de novos comboios, na modernização das oficinas e na infraestrutura ferroviária para depois entregar a exploração de parte desses serviços a empresas controladas por outros Estados.

É difícil compreender que se enfraqueça uma empresa pública portuguesa para criar oportunidades de expansão a empresas públicas estrangeiras.

Os recursos públicos portugueses devem servir, em primeiro lugar, para reforçar a capacidade da ferrovia nacional.

A experiência europeia demonstra que a abertura do mercado ferroviário não significou o desaparecimento dos grandes operadores públicos nacionais. França, Alemanha, Espanha e Itália continuam a assentar os seus sistemas ferroviários em operadores públicos fortes, responsáveis por uma parte muito significativa dos serviços ferroviários e dos contratos de serviço público. Também a Suíça mantém um modelo ferroviário fortemente integrado, baseado na coordenação nacional, na articulação dos vários serviços, na integração tarifária e num sólido financiamento público.

Em Espanha, o presidente da Renfe defendeu recentemente uma maior integração entre a Renfe e a ADIF, considerando que, pelas características técnicas do transporte ferroviário, a

estreita coordenação entre a infraestrutura e a operação constitui um fator essencial para melhorar o desempenho e a segurança do sistema ferroviário.

Em França, um relatório do Senado, apresentado em 19 de maio de 2026, sobre o impacto da concorrência ferroviária nas finanças públicas alerta para os riscos que a fragmentação representa para a coerência do sistema ferroviário, para o financiamento da rede e para a coesão territorial. O relatório considera essencial assegurar uma função de integração e coordenação do sistema perante responsabilidades que passam a estar repartidas por diferentes entidades.

Também o Reino Unido constitui um exemplo importante. Após cerca de três décadas de privatização e fragmentação da exploração ferroviária, o Governo britânico iniciou um processo de transferência dos serviços para o setor público e de reorganização do sistema, com o objetivo de reduzir a fragmentação e reforçar a coordenação entre a infraestrutura e a operação. A decisão britânica constitui um reconhecimento de que a liberalização do transporte ferroviário não produziu os benefícios que durante anos lhe foram atribuídos.

Estes exemplos não demonstram que a gestão pública seja, por si só, garantia de eficiência, nem que a gestão privada seja necessariamente ineficiente. Demonstram, isso sim, que a fragmentação não pode ser apresentada como uma solução inevitável ou comprovadamente superior.

Em Portugal, importa ainda recordar que a CP assegura serviços que vão muito além da sua rentabilidade económica. A empresa garante ligações indispensáveis à coesão territorial, assegura a continuidade do serviço público e desempenha um papel essencial na política nacional de transportes.

A existência de um operador público nacional permite gerir o conjunto dos serviços numa lógica global, conjugando serviços com diferentes níveis de procura e de receita. A separação dos segmentos mais atrativos daqueles que, apesar de menos rentáveis, são socialmente indispensáveis pode aumentar a necessidade de financiamento público para assegurar estes últimos.

Socializar o investimento público e concessionar a exploração dos segmentos mais rentáveis não representa, por si só, uma utilização mais eficiente dos recursos públicos. Pode significar reduzir a capacidade da empresa pública nacional e transferir parte do valor gerado por investimentos suportados pelos contribuintes portugueses para operadores externos.

Há ainda um elemento que não pode ser ignorado. O próprio Grupo de Trabalho criado pelo Governo para avaliar as empresas do Setor Empresarial do Estado classificou a CP como empresa estratégica, por prestar um “serviço essencial de mobilidade e sustentabilidade” e assegurar “acessibilidade e coesão territorial”.

O mesmo relatório admite modelos de subconcessão ferroviária e considera-os adequados em determinadas situações. Contudo, não apresenta uma análise comparativa e quantificada que demonstre que a subconcessão dos serviços atualmente prestados pela CP permitirá, no caso concreto, obter maior eficiência, reduzir o custo global para o Estado ou prestar um serviço de melhor qualidade do que aquele que poderia resultar do reforço da empresa pública.

A possibilidade de adotar determinado modelo não demonstra a sua vantagem.

A transformação de uma empresa ferroviária nacional integrada num conjunto de concessões não pode assentar em pressupostos teóricos ou opções ideológicas. Uma alteração desta dimensão exige uma demonstração técnica, económica e operacional de que o novo modelo servirá melhor a população, utilizará de forma mais eficiente os recursos públicos e reforçará o sistema ferroviário nacional.

Antes de alterar profundamente o atual modelo de exploração ferroviária, importa responder a questões muito concretas.

Como serão preservadas as economias de escala atualmente existentes?

Como será assegurada a gestão integrada da frota?

Como será garantida a mobilização de trabalhadores e recursos entre diferentes regiões sempre que a operação o exija?

Quem coordenará a resposta perante grandes perturbações da circulação que envolvam vários operadores, nomeadamente em episódios meteorológicos extremos?

Quem suportará os custos de transição, fiscalização e coordenação e os que resultem da duplicação de estruturas administrativas, oficinas, sistemas técnicos e restantes serviços de apoio?

Como será assegurado um planeamento nacional coerente da oferta ferroviária quando diferentes operadores responderem a contratos distintos e a interesses próprios?

Como será evitado que os serviços de maior procura e maior capacidade de gerar receita sejam separados daqueles que, apesar de menos rentáveis, continuam essenciais para a coesão territorial e para o cumprimento das obrigações de serviço público?

Como serão salvaguardados os direitos dos trabalhadores, a sua mobilidade, formação, qualificações profissionais e contratação coletiva?

Se os países frequentemente apontados como referência continuam a apostar em operadores públicos fortes, por que razão deverá Portugal enfraquecer o seu operador público nacional?

E, sobretudo, onde está o estudo técnico, económico e operacional que demonstre que este modelo permitirá prestar um melhor serviço às populações, utilizar de forma mais eficiente os recursos públicos e reforçar a capacidade do sistema ferroviário nacional?

Até ao momento, essa demonstração continua por fazer.

As organizações signatárias defendem uma CP pública, forte, integrada e dotada dos meios humanos, técnicos e financeiros necessários para cumprir a sua missão.

O futuro da ferrovia portuguesa não depende da fragmentação da operação. Depende de investimento, planeamento, coordenação, uma infraestrutura moderna, comboios adequados, trabalhadores valorizados e uma empresa pública forte, integrada e capaz de responder às necessidades de mobilidade do país.

Lisboa, 15 de Setembro de 2026

As Organizações subscritoras

Comissão de Trabalhadores da CP Comboios de Portugal
E.P.E. - ASCEF Associação Sindical das Chefias Intermédias de Exploração Ferroviária; **ASSIFECO** Sindicato Independente do Serviço Comercial; **FECTTRANS** Federação dos Sindicatos dos Transportes e Comunicações; **FENTCOP** Sindicato Nacional Dos Transportes Comunicações e Obras Publicas; **SFRCI** Sindicato Ferroviário da Revisão Comercial Itinerante; **SINAFE** Sindicato Nacional dos Ferroviários do Movimento e Afins; **SINDEFER** Sindicato Nacional Democrático da Ferrovia; **SINFA** Sindicato Independente dos Trabalhadores Ferroviários, das Infraestruturas e Afins; **SINFB** Sindicato Independente Nacional dos Ferroviários; **SINTTI** sindicato Nacional dos Trabalhadores dos Transportes e Indústria; **SIOFA** Sindicato Independente dos Operacionais Ferroviários e Afins; **SMAQ** Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses; **SNAQ** Sindicato Nacional de Quadros Técnicos; **SNTSF** Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector Ferroviário; **STMEFE** Sindicato dos Trabalhadores do Metro e Ferroviários; **STF** Sindicato dos Transportes Ferroviários