



COMBOIOS DE PORTUGAL

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

MISSÃO, OBJECTIVOS E POLÍTICAS

Fonte: Relatório de Governo Societário 2023

A CP-Comboios de Portugal, E.P.E. é uma entidade pública empresarial detida a 100% pelo Estado Português.

Como agente ativo da sociedade, a CP assume a responsabilidade de contribuir para o desenvolvimento económico e para a coesão social do país e dos seus cidadãos, através de um bom desempenho da sua atividade comercial, e é uma das mais representativas empresas portuguesas e a maior empresa de transportes terrestres a operar em Portugal.

Tem como Visão ser líder nacional de mobilidade integrada – simples, pessoal e sustentável.

E por Missão ligar pessoas e comunidades, de forma sustentada e alicerçada no modo ferroviário.

Num contexto favorável ao investimento na ferrovia, a CP assume o protagonismo na promoção de uma estratégia nacional de mobilidade na qual o modo ferroviário deve ter um papel primordial.

Tendo em conta a situação atual da empresa e o seu contexto, é necessário capacitar a CP, potenciando os ativos existentes, otimizando-os, aperfeiçoando e adquirindo novas competências, criando valor para os seus Clientes.



COMBOIOS DE PORTUGAL

Para dar suporte aos projetos em desenvolvimento, ou a desenvolver, os Objetivos Estratégicos, que alinharão de forma unívoca a atividade nos próximos anos são:

- Ativos – potenciar, otimizar e aumentar a eficiência dos ativos para superar os desafios estratégicos da CP.
- Competências – desenvolver competências para aumentar a produtividade e a competitividade da CP, garantindo a sua sustentabilidade.
- Clientes – crescer, garantindo a prestação de um serviço com qualidade, promovendo a satisfação do Cliente e liderando as novas plataformas de mobilidade integrada.

A atividade da CP tem subjacente os seguintes valores, base do seu “core business”:

Cliente

Segurança - prestar o serviço ao Cliente com segurança.

Ambiente - contribuir para a preservação do ambiente.

Confiança – garantir a qualidade do serviço e a satisfação dos Clientes.

Equipa CP

Compromisso – trabalhar em equipa, com competência e partilha do conhecimento.

Ética – atuar com responsabilidade, norteando-nos pela integridade, honestidade e respeito por todos.

Resiliência - capacidade de adaptação à mudança e de encontrar soluções para as adversidades e desafios, superando-os mais fortalecidos.

Futuro

Inovação - inovar para garantir a competitividade da empresa, a qualidade



COMBOIOS DE PORTUGAL

dos serviços e a satisfação do Cliente.

Sustentabilidade – estar empenhados em obter a sustentabilidade económica, ambiental e social.

Liderança na mobilidade - ir mais longe, para moldar o futuro da mobilidade nacional, aumentando a coesão territorial.

Em 2023 a atividade da CP foi desenvolvida de acordo com estes valores.



AVALIAÇÃO INDIVIDUAL E GLOBAL DO GRAU DE EXECUÇÃO DOS OBJETIVOS FIXADOS

Fonte: Relatório e Contas 2023

A RCM n.º 110/2019 aprovou as linhas de orientação estratégicas para a revitalização do serviço de transporte ferroviário de passageiros, mandatando a CP para a definição e implementação de um plano com vista à recuperação no curto prazo dos níveis de serviço, a fim de garantir o direito à mobilidade das populações, com adequados padrões de fiabilidade, regularidade e qualidade do serviço, e, simultaneamente, ao desenvolvimento e à sustentabilidade do setor no médio e longo prazo.

Essas linhas de orientação previam, entre outras, as seguintes ações:

Fusão por incorporação da EMEF na CP;

Reabertura da Oficina de Guifões;

Recuperação de material circulante imobilizado para redução dos constrangimentos e das supressões de circulações;

Promoção da digitalização e adaptação às novas plataformas de mobilidade integrada;

Concretização da negociação dos acordos de empresa com as organizações representativas dos trabalhadores, através dos quais sejam valorizadas as carreiras e promovidas melhores condições de trabalho;

Valorização dos recursos humanos através do recrutamento de pessoal, da possibilidade de subcontratação, da prestação de serviço por trabalhadores na situação de reforma e da promoção de incentivos para o aumento da produtividade;

Recuperação das capacidades industriais, tecnológicas e empresariais do setor ferroviário em Portugal;

Planificação e criação do Centro de Competências Ferroviário;

Promoção da dinamização de novos investimentos em material circulante.

Estas linhas de orientação tiveram tradução no Plano Estratégico 2022-2030, bem como nos Planos de Atividades e Orçamento da CP desde 2020.



A visão preconizada está também alinhada com o horizonte do Contrato de Obrigações de Serviço Público, o Plano Nacional de Investimentos 2030 (PNI 2030), o Plano Nacional de Energia e Clima 2021-2030 (PNEC) e com as políticas comunitárias no âmbito da centralidade e investimento no modo ferroviário.

Para efeitos de análise consideram-se as metas incluídas no Plano de Atividades e Orçamento 2023-2025 (PAO), aprovado pelas Tutelas em 29 de dezembro de 2023 e no Plano de Investimentos aprovado pelas Tutelas em 16 de agosto de 2023, por Despachos Conjuntos dos Ministérios das Finanças e das Infraestruturas, com as limitações aí impostas.

Em 2023, a CP transportou cerca de 173,3 milhões de passageiros, mais 26,4 milhões que o previsto (+18%). Este crescimento foi impulsionado pelos títulos mensais dos urbanos de Lisboa.

Os rendimentos do transporte de passageiros ascenderam a cerca de 267,6 milhões de euros, ficando 26,5 milhões de euros abaixo do previsto (-9%). Este desvio é explicado, essencialmente, pelo impacto das greves e pela decisão da Tutela de não atualização tarifária dos serviços regulares da CP. A oferta, medida em comboios-quilómetro, ficou 13% abaixo do previsto, essencialmente em virtude das greves ocorridas.

O Resultado Líquido de 2023 foi de 3,6 milhões de euros, cerca de 60,9 milhões de euros abaixo do previsto.

Para esse desvio contribuiu, fundamentalmente, a variação das compensações financeiras pelas obrigações de serviço público, com uma redução de 42,4 milhões de euros face ao previsto, e o agravamento do Resultado Financeiro em 34,3 milhões de euros.

Em termos de compensações financeiras, os principais desvios resultam do reconhecimento no próprio exercício do acerto das compensações pelas obrigações de serviço público prestadas no ano de 2023 (-33,8 milhões de



euros) e do acerto das compensações relativas a 2022 ter ficado cerca de 8 milhões de euros abaixo do previsto.

O agravamento do Resultado Financeiro, é explicado, essencialmente, pelos Despachos do Senhor Secretário de Estado do Tesouro n.º 174/2023-SET, de 9 de maio, e do Senhor Ministro das Finanças n.º 130/2023-MF, de 6 de junho, que permitiram o diferimento do pagamento do serviço da dívida dos empréstimos concedidos pela DGTF à CP, vencidos até 31 de dezembro de 2022 e a vencer em 2023, para até 31 de dezembro de 2023, ficando, no entanto, a dívida sujeita ao pagamento de juros remuneratórios.

No que se refere à evolução dos gastos operacionais, destaca-se a variação favorável das tarifas de energia, não se concretizando o agravamento de preços previsto. Os gastos com a manutenção e reparação do material circulante também ficaram aquém do previsto, tanto ao nível do consumo de materiais (Custos de Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas), como dos subcontratos (Fornecimentos e Serviços Externos), em virtude, essencialmente, de um número de intervenções inferior ao planeado. Esta situação justifica, por sua vez, o desvio apurado nos rendimentos com Trabalhos para a Própria Empresa.

Os Gastos com Pessoal (sem indemnizações por rescisão) ficaram cerca de 8,1 milhões de euros abaixo do previsto, devido, fundamentalmente, ao número de admissões ter sido inferior ao esperado.

O valor de investimentos realizado em 2023 ascendeu a 42,4 milhões de euros, correspondendo a uma taxa de realização de 25% do orçamento aprovado.

Os principais desvios ocorreram ao nível dos seguintes projetos:

- aquisição de 117 automotoras para serviço urbano e regional (-85,9 milhões de euros), devido a impugnação da decisão de adjudicação pelos concorrentes preteridos;
- aquisição de Máquinas de Venda Automática (-6,3 milhões de euros), após atrasos na autorização, no concurso e no fornecimento das unidades apenas foi executado o adiantamento de 30%.



COMBOIOS DE PORTUGAL

De referir ainda, o desvio registado nos Trabalhos para a Própria Empresa (- 22,6 milhões de euros), em virtude de um número de intervenções de grande reparação de material circulante inferior ao previsto, devido, designadamente, a dificuldades de aprovisionamento de materiais e escassez de recursos humanos.

Recorda-se que, com a fusão da EMEF na CP, a atividade de manutenção e reparação de material circulante foi internalizada. Desta forma, as reposições ao serviço de material que estava inoperacional e as grandes intervenções de reparação de material circulante, que têm como objetivo a reposição do nível de operacionalidade e segurança ou a modernização / modificação do material circulante, passaram a ser capitalizadas como "Trabalhos para a Própria Empresa".



Obrigações de Serviço Público e respetivos termos contratuais

Em 1 de Janeiro de 1951 a CP iniciou a exploração do transporte na rede ferroviária em regime de concessão única outorgada por contrato celebrado entre o Estado e a então Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, S.A., (C.P.), nos termos do Decreto-Lei n.º 38426 de 9 de maio de 1951.

Este contrato foi revisto e substituído por um novo contrato de concessão nos termos das Bases Anexas ao Decreto-Lei n.º 104/73, de 13 de março, entretanto revogado com a nacionalização da empresa através do Decreto-Lei n.º 205-B/75, de 16 de abril.

As bases gerais, em que assentava esta nova concessão da empresa resultaram da revisão do sistema legal que regulava a exploração do transporte ferroviário e a coordenação deste com outros meios de transporte, por se ter reconhecido a sua inadequação às exigências de flexibilidade e racionalização da produção deste tipo de serviço, no contexto de uma gestão moderna. Tal revisão ocorreu no âmbito do previsto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 80/73, de 2 de março, que constituiu um instrumento importante na estruturação das novas normas reguladoras dos transportes ferroviários, viabilizando as bases jurídicas da conversão dos caminhos-de-ferro.

Neste último diploma reconheceu-se entre outros aspetos, que a circunstância de o transporte ferroviário constituir um serviço público explorado em regime de contrato de concessão, determinava a necessidade de equacionar as obrigações e condicionamentos impostos à empresa, em nome dos interesses públicos, com as exigências derivadas da sua qualidade de empresa cuja gestão deve obedecer aos princípios específicos dos agentes económicos privados e de, gradualmente as equiparar às que oneram as demais empresas transportadoras concorrentes.

Este princípio orientador permitiu definir o regime de assistência financeira a prestar pelo Estado à concessionária, dentro do contexto seguido na Europa, quer com vista à construção ou renovação de linhas, quer na cobertura dos



resultados negativos de exploração, eminentemente através do regime das indemnizações compensatórias, donde resultava também maior clareza nas responsabilidades respeitantes à gestão da rede ferroviária.

Este direito a indemnizações compensatórias por parte da CP, decorria igualmente dos Regulamentos Comunitários n.º 1191/69 do Conselho, de 26 de junho, n.º 1107/70, do Conselho de 4 de junho e n.º 1893/91, do Conselho, de 20 de junho, que respeitam às obrigações de explorar, de transportar e tarifária.

O Regulamento Comunitário nº1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de outubro, e o Decreto-Lei nº 167/2008, posteriormente publicados, vêm estabelecer o regime jurídico aplicável à definição e compensação de obrigações de serviço público de transporte de passageiros, possibilitando a adoção transitória e gradual de medidas para a implementação de contratos de serviço público.

Nesse contexto eram consideradas Obrigações de Serviço Público (OSP) as obrigações que a empresa de transporte, se atendessem aos seus próprios interesses comerciais, não assumiria ou não teria assumido na mesma medida ou nas mesmas condições, nomeadamente:

- ▶ A obrigação de explorar, ou seja, de assegurar serviço de transporte com continuidade, regularidade e capacidade, relativamente a linhas cuja exploração lhe tenha sido atribuída;
- ▶ A obrigação de transportar, ou seja, a obrigação de aceitar e efetuar o transporte de passageiros, a preços e condições de transporte determinados;
- ▶ A obrigação tarifária, ou seja, a obrigação de praticar preços fixados ou homologados pelas autoridades competentes contrários aos interesses comerciais da empresa.

O Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 300/2007 de 23 de agosto, consagrou a instituição de um procedimento relativo à celebração de contratos de serviço público, nos quais se definia as



obrigações de serviço público e as correspondentes compensações financeiras, como instrumento adequado e necessário para clarificar as relações entre o Estado e a entidade pública empresarial, bem como as respetivas responsabilidades quer do Estado quer da CP.

Por sua vez, o Decreto-Lei nº 137-A/2009, de 12 de junho, veio consagrar o enquadramento que permite a contratualização dos serviços de transporte público ferroviário prestados pela CP, estabelecendo que o respetivo instrumento contratual deve incluir disposições específicas sobre os serviços relativamente aos quais se justifica a existência de obrigações de serviço público.

Entretanto, o referido Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de dezembro, foi revogado e substituído pelo Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, em cujo artigo 39º, para além de outras responsabilidades, é referido competir exclusivamente aos ministérios sectoriais, a definição do nível de serviço público a prestar pelas empresas e a promoção das diligências necessárias para a respetiva contratualização.

Em 24 de março de 2011 a CP celebrou com o Estado o contrato que convencionaram denominar de Regime Transitório de Financiamento do Serviço Público, tendo por objeto a definição das condições de prestação do serviço público, com prazo de vigência entre o dia 24 de março de 2011 e o dia 31 de dezembro de 2019.

No entanto, tendo em consideração o Plano Estratégico dos Transportes para o período de 2011 a 2015, nos termos da Resolução do Conselho de Ministros nº 45/2011, de 10 de novembro, o referido contrato revelou-se inadequado, sendo a revisão necessária de tal forma profunda, que se afigurou preferível celebrar novo contrato.

Nesse contexto a CP e o Estado acordaram em revogar o contrato que haviam assinado, iniciando-se o processo para a celebração do novo contrato,

Entretanto, o referido Decreto-Lei nº 558/99, de 17 de dezembro, foi revogado e substituído pelo Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, em cujo artigo 39º, para além de outras responsabilidades, é referido competir



COMBOIOS DE PORTUGAL

exclusivamente aos ministérios sectoriais, a definição do nível de serviço público a prestar pelas empresas e a promoção das diligências necessárias para a respetiva contratualização.

O Contrato de Serviço Público entre a CP e o Estado veio a ser assinado no final do ano de 2019, em 28 de novembro.

Foram contratualizadas as OSP prestadas nos serviços Urbanos / Suburbanos, Regionais e nos Intercidades, numa perspetiva de serviços integrados por áreas geográficas, agrupados em conjuntos de serviços, denominados “Eixos de Mobilidade”.

Estes serviços sujeitos a OSP são comercializados mediante um tarifário que se encontra contratualizado, assim como as regras para a sua atualização.

O Contrato prevê compensações financeiras pela prestação destes serviços, mas também objetivos de qualidade e sanções pecuniárias, no caso de a CP não cumprir os padrões de qualidade definidos.

O Serviço de Longo Curso “Alfa Pendular” embora assumido pelo Estado como Serviço de Interesse Económico Geral (SIEG), não se encontra abrangido pelas obrigações de serviço público do contrato, sendo, todavia, exigido à CP que mantenha a oferta referida no Anexo XII. A CP tem assim o direito de explorar, em condições de mercado, os Serviços Alfa Pendular na rede ferroviária nacional, sendo livre de definir o respetivo tarifário e política comercial.

Modelo de Financiamento Subjacente à Prestação de Serviço Público

A RCM nº 43/2020, de 12 de junho, autoriza as compensações financeiras decorrentes do contrato de prestação de serviço público celebrado entre o Estado e a CP.



Resolução do Conselho de Ministros n.º 43/2020

1 - Autorizar a realização da despesa relativa às compensações financeiras a pagar pelo Estado à CP - Comboios de Portugal, E. P. E. (CP, E. P. E.), pelo cumprimento das obrigações de serviço público de transporte ferroviário de passageiros, no período de 2020 a 2029, até aos valores referidos no número seguinte, nos termos da metodologia e fórmula de cálculo contratualmente previstas, aos quais acresce o IVA à taxa legal em vigor.

Execução do Contrato de Prestação de Serviço Público

O Contrato de Obrigações de Serviço Público (CSP) celebrado entre a CP e o Estado Português estabelece as metas que deverão ser cumpridas pelo operador ao longo do período do contrato, bem como a forma como serão apuradas as penalidades em caso de incumprimento (Anexos III e IX do CSP, respetivamente). O apuramento de penalidades é realizado por trimestre.

A CP em 2023 superou as metas estabelecidas para os seguintes indicadores:

- Índice de Disponibilidade das Máquinas de Venda e Controlo (MVA);
- Índices de Disponibilidade dos Equipamentos de Validação e Controlo (Gates e Validadores);
- Índice de Limpeza do Material Circulante.

O Índice de Regularidade - Responsabilidade CP situou-se na generalidade dos trimestres de 2023 acima da meta estabelecida. As situações de incumprimento foram pontuais, justificadas essencialmente por falta de trabalhadores. A falta de disponibilidade de pessoal operacional justificou também o baixo nível de realização das Brigadas de Fiscalização e Cobrança ao longo do ano.



COMBOIOS DE PORTUGAL

Por fim, no que concerne ao Índice de Pontualidade – Responsabilidade CP, os Urbanos de Lisboa e os Intercidades de Braga e de Faro distinguem-se como aqueles em que se verificaram os maiores valores de penalidades. O serviço Regional apresenta um elevado grau de cumprimento, generalizado à maioria das linhas.

Da aplicação das fórmulas constantes do Anexo IX do CSP, apurou-se o seguinte valor de penalidades para 2023:

- Índice de Regularidade – Responsabilidade CP: 621,24 euros;
- Índice de Pontualidade – Responsabilidade CP: 572 049,60 euros;
- Índice de Fiscalização: 319 137,57 euros.