

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

MISSÃO, OBJECTIVOS E POLÍTICAS

Fonte: Relatório de Governo Societário 2025

A CP assume-se como o operador estruturante da mobilidade nacional, promovendo a coesão social e territorial, e a acessibilidade universal para todos os cidadãos.

Visão

A CP como líder nacional de mobilidade integrada – simples, pessoal e sustentável.

Missão

Ligar pessoas e comunidades, de forma sustentada e alicerçada no modo ferroviário.

Valores

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 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.

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 n.º 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 n.º 558/99, de 17 de dezembro, foi revogado e substituído pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, em cujo artigo 39.º, 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.

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”.

MODELO DE FINANCIAMENTO SUBJACENTE À PRESTAÇÃO DE SERVIÇO PÚBLICO

A celebração do Contrato de Serviço Público assinala uma nova realidade no modelo de gestão da CP, com objetivos e metas de prestação de serviço claramente definidas, tendo como contrapartida o pagamento de uma compensação financeira pelo Estado quando tal se justifique. Por outro lado, a Empresa será objeto de monitorização e controlo permanentes pelo “Gestor do Contrato” nomeado pelo Estado.

As Obrigações de Serviço Público (OSP) contratualizadas foram as prestadas nos serviços Urbanos/Suburbanos, nos Regionais e nos Intercidades, numa perspetiva de

serviços integrados por áreas geográficas e agrupados em conjuntos de serviços, denominados “Eixos de Mobilidade”.

Estes serviços sujeitos a OSP são comercializados mediante um tarifário (preços dos títulos de transporte) que se encontra contratualizado, sendo igualmente definidas as regras para a atualização destes preços.

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 uma oferta mínima, referida num Anexo. 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.

Do Contrato constam os direitos e obrigações de cada uma das partes e as características do serviço público a prestar.

O Contrato tem a duração de dez anos, prorrogável por mais cinco anos, no caso de a CP fornecer ativos que sejam significativos (investimentos), nomeadamente aquisição de material circulante. Esta prorrogação será avaliada em função da comprovação dos investimentos efetivamente realizados nos 10 anos iniciais de vigência do contrato.

Os Anexos ao Contrato são os seguintes:

- Rede Ferroviária Nacional Sobre a Qual a CP Opera (Anexo I);
- Programa de Exploração (Anexo II);
- Parâmetros de Qualidade (Anexo III);
- Tarifário (Anexo IV - Confidencial);
- Modelo Financeiro, Metodologia e Pressupostos (Anexo V - Confidencial);
- Material Circulante Existente (Anexo VI - Confidencial);
- Investimentos e Cronograma (Anexo VII);
- Intervenções na Infraestrutura Ferroviária (Anexo VIII);
- Penalidades (Anexo IX);
- Meios Afetos à Segurança de Pessoas e Bens (Anexo X - Confidencial);
- Indicadores e Estatísticas (Anexo XI);
- Serviço Alfa Pendular (Anexo XII).

O Contrato de Serviço Público entre a CP e o Estado Português encontra-se publicado no seguinte endereço:

[Modelo de Governo | CP - Comboios de Portugal - CP.PT](#)