





COMBOIOS DE PORTUGAL



Não temos qualquer dúvida do impacte significativo do grupo CP para a economia e a coesão nacional: em 2010 transportou 130 milhões de passageiros e movimentou 11 milhões de toneladas de mercadorias!

O país não pode, em circunstância alguma, prescindir da continuidade da prestação destes serviços, independentemente do modo como o transporte ferroviário venha a ser organizado no futuro.

A continuidade do serviço público é absolutamente inquestionável em qualquer dos quadrantes políticos da sociedade portuguesa.

A sua concessão a uma entidade empresarial pública ou privada é matéria de discussão para fóruns que ultrapassam a estrita esfera de competência do órgão de gestão da CP.

Uma coisa é certa: no contexto de manutenção dos desequilíbrios da exploração e de subsistência dos inultrapassáveis desajustamentos financeiros e patrimoniais que se arrastam há décadas, não haverá solução interna susceptível de garantir a sustentabilidade futura da Empresa.

Em 31 de Dezembro de 2010 esses desequilíbrios acumulados traduziam-se numa situação líquida negativa de 2,5 mil milhões de euros e numa dívida de financiamento de 3,3 mil milhões de euros.

Com uma receita de tráfego de 273 milhões de euros, (incluindo já 35 milhões de euros de subsídios à exploração), encargos com serviços e fornecimentos de 165 milhões de euros, despesas com pessoal de 122 milhões de euros e encargos em juros de 160 milhões de euros é, obviamente, uma equação de solução impossível no quadro estritamente empresarial.

Já não há mais tempo de espera para que se defina e se leve à prática um desígnio de Estado que permita o urgente saneamento económico e financeiro da empresa e que crie condições para uma sã e equilibrada exploração do caminho de ferro.



*Handwritten signatures and initials in blue ink*



Naturalmente que todos quantos trabalham no universo CP têm a irrecusável obrigação de encontrar as soluções de eficiência que lhe permitam afirmar-se de forma autónoma e sustentável nos mercados fortemente competitivos do transporte de passageiros e de mercadorias em que operam, mas isso não retira do Estado a sua obrigação de assumir as responsabilidades financeiras derivadas das imposições de serviço público que, para além do que seja comercialmente justificável, decida exigir aos operadores.

Reconhece-se que no decorrer de 2011, um passo muito significativo nesse sentido já foi dado com a assinatura do primeiro Contrato de Serviço Público, em regime transitório, entre o Estado e a CP – Comboios de Portugal EPE.

Espera-se que seja de facto um primeiro passo de uma longa caminhada que importa afinar em estreito alinhamento com uma política coerente e consistente de mobilidade ao nível nacional.

Como disse, o Grupo CP padece de problemas estruturais profundos que derivam do adiamento de decisões que tardaram em demasia. A administração, os directores e os trabalhadores estão obrigados a vencer a batalha interna pela eficiência que a solução desses problemas exige.

Para isso iremos prosseguir com a política de rigorosa contenção de custos e de redução de estruturas redundantes e excedentárias.

2011 é, definitivamente, o ano desse desafio.

José Benoliel

