

ECONOMIA

Supressões de comboios da CP diminuíram 70% este Verão

Entre 1 de Julho e 13 de Agosto, a CP suprimiu 233 comboios contra 805 no mesmo período no Verão de 2018. Mas continua a haver problemas, sobretudo nas linhas do Douro e do Algarve

Ferrovias
Carlos Cipriano

Bastou ter-se electrificado uns escasos 16 quilómetros de via férrea entre Calde e Marco de Canavezes e 43km entre Nine e Viana do Castelo para melhorar significativamente o serviço da CP em todo o país. Aqueles dois investimentos permitiram à empresa libertar material a diesel que foi deslocado para a Linha do Oeste de onde, por sua vez, se libertou material para o Alentejo e Algarve.

Os resultados foram imediatos. Segundo a CP, entre 1 de Julho e 13 de Agosto do ano passado para igual período neste Verão, o Oeste passou de 336 supressões de comboios para oito, o Algarve de 137 para oito e o Alentejo de 29 para zero.

A nível geral houve uma notória quebra do número de supressões. Naquele período de tempo a CP tinha suprimido no Verão passado 805 comboios (dos quais 710 em todo o percurso e 95 parcialmente), enquanto este ano, no período homólogo, só foram suprimidos 233 comboios (dos quais 131 totais e 102 parciais), uma diminuição homóloga de 71%. Tal como em 2018, neste Verão o maior número de supressões ocorreu nas linhas regionais e nos suburbanos de Lisboa, que foram responsáveis por 171 das 233 supressões. Destas, 115 ocorreram nas linhas do Douro, Sintra e Cascais.

Apesar de estar a conseguir assegurar a oferta (o índice de regularidade passou de 98,56% em Julho de 2018 para 99,5% em Julho deste ano), a empresa continua com grandes dificuldades em cumprir horários e enfrenta problemas de falta de capacidade para responder à procura.

Por estes dias, a linha do Douro é uma das mais problemáticas, com comboios apinhados, passageiros a viajar de pé, horários que não se cumprem e também as inevitáveis supressões por falta de material. Por vezes, para poder responder às enchentes que são habituais no Verão, a CP supri-

Supressões (totais e parciais)
Entre 1 de Julho e 13 de Agosto



Fonte: CP PÚBLICO

me um comboio para o atrelar a outro e duplicar a oferta. Isso explica que quase 30% das supressões no serviço regional deste Verão ocorram na linha do Douro.

A isto acresce, do lado da Infra-Estruturas de Portugal (IP), um mau serviço prestado ao operador, porque há estações que não estão guarnecidas com pessoal e nelas não se podem efectuar cruzamentos (a Linha do Douro é de via única e os comboios só podem cruzar-se nas estações). O resultado é que os comboios perdem imenso tempo parados à espera que venha outro em sentido contrário para poderem cruzar-se. A IP alega que não tem pessoal e, por vezes, afecta um único funcionário a uma estação, em vez de dois, o que tem conse-



quências nos atrasos dos comboios.

Mas se no Douro é a falta de comboios e a falta de pessoal da IP que causa perturbações no serviço, no Algarve é a falta de maquinistas da CP que tem levado a algumas supressões. Pelo menos em quatro dias de Julho e em três dias de Agosto houve comboios que não se realizaram entre Vila Real de Sto. António e Faro e entre Lagos e Faro por falta de maquinista e outros que partiram atrasados pelo mesmo motivo.

A CP providenciou autocarros de substituição para estes comboios e explica que "estas supressões ficaram a dever-se à indisponibilidade de maquinistas no Depósito de Tracção de Faro, devido à conjugação de situações de ausência de trabalhadores,

nomeadamente baixa médica e períodos de férias". Antigamente, havia a prática de ter um maquinista de reserva para obviar estes imprevistos, mas há mais de 20 anos que a CP não o faz no depósito de Faro. A empresa aproveitou para informar que estão em processo de recrutamento 40 maquinistas para reforçar os seus quadros.

Entre o Verão do ano passado e o deste ano há também uma alteração nas causas das supressões. Enquanto em 2018 cerca de 80% das supressões eram causadas por falta de material circulante (que estava imobilizado em oficina), ou por avarias das automotoras, este ano essa percentagem reduziu-se para 40%.

Ainda assim, o normal seria não haver supressões. A CP continua com

uma dramática falta de material circulante, sobretudo na frota diesel. Tanto as automotoras portuguesas como as que foram alugadas à Renfe se avariaram com frequência e causam perturbações no serviço. E mesmo no longo curso (alfas e intercidades), onde o serviço é mais fiável, a falta de material também se faz sentir por a empresa não conseguir responder à procura — os comboios andam cheios e muita gente acaba por não usar a ferrovia por não ter lugar.

A nova administração da CP, que tomou posse em 17 de Julho, pretende recuperar material que está encostado para o colocar ao serviço, aumentando a capacidade e resolvendo de vez o problema das supressões. Isto, porque os comboios novos, cujo con-

Tal como em Julho e Agosto de 2018, neste Verão o maior número de supressões ocorreu nas linhas regionais e nos suburbanos de Lisboa

curso abriu este ano, só deverão chegar em 2023.

Muitas das supressões e atrasos devem-se a problemas na infra-estrutura (mau estado da via ou da sinalização), da responsabilidade da IP, ou a factores externos à ferrovia, como as colhidas (acidentes ou suicídios), acidentes em passagens de nível, ou até a situações tão anómalas como a colhida de animais (ovelhas, cavalos, javalis, cães), bem como viaturas que tentam atravessar a linha férrea ou que tombam sobre esta. Só neste Verão já houve dois casos, ambos no Algarve, em que condutores tentaram passar com os seus veículos por cima dos carris.

carlos.cipriano@publico.pt