

REFLEXÃO SOBRE O SECTOR FERROVIÁRIO NACIONAL

O comboio está atrasado!

Tive a esperança, no primeiro semestre deste ano, quando se gerou grande polémica em torno do Comboio de Alta Velocidade, que, finalmente, iríamos assistir ao desenvolvimento do sector ferroviário em Portugal. Infelizmente, depois daquela mediática agitação, tudo regressou ao compasso de vapor que tem caracterizado a ferrovia nacional ao longo das últimas décadas. No entanto, julgo que existem problemas sérios para resolver e que um sector que, em 2000, necessitou de 33,4 milhões de contos para financiar a sua exploração (excluindo investimentos) e 21,4 milhões para suportar os custos financeiros da dívida, quando, concomitantemente, não tem conseguido representar uma alternativa de transporte atractiva para os portugueses, merece reflexão e sentido de urgência.

É neste contexto que, em torno de quatro temas principais, exactamente aqueles que enquadraram as conclusões de um importante inquérito sectorial levado a efeito no Reino Unido pela Cap Gemini Ernst & Young (CGE&Y) (estudo este que foi amplamente divulgado no Financial Times, Independent e Sky News), me proponho lançar 15 tópicos para reflexão sobre o sector ferroviário nacional. Os temas são o Cliente, a Estrutura, o Investimento e a Liderança, e serão analisados de forma cruzada com as entidades em torno das quais gravitam: as próprias Empresas do sector, a Administração Pública e as entidades Exteriores a qualquer das duas (ver figura). Vamos então aos 15 tópicos...

1. Crescentes exigências do consumidor – o inquérito sectorial levado a cabo pela CGE&Y revelou como principais exigências do consumidor a experiência nas estações (27%) e a pontualidade/fiabilidade (27%), logo seguidos da experiência a bordo (24%), as informações aos passageiros (17%), incluindo a visualização do local onde vem o comboio, e a bilhética (5%). 2. Orientação para o cliente – face às crescentes exigências é necessário atingir rapidamente o estágio de evolução correspondente à inova-

ção do «core-service» das ferroviárias; lembremo-nos que, a nível nacional, não terminámos ainda o primeiro estágio (o da racionalização) e estamos longe de iniciar o segundo (o do aumento das receitas via incremento da experiência a bordo do passageiro e dos investimentos conexos). 3. Transporte intermodal – pensar nas necessidades do passageiro e numa orientação para o mesmo, significa idealizar a sua viagem de forma global, promovendo a cooperação entre avião, barco, comboio, metropolitano, autocarro e viatura própria (parques de estacionamento e acessibilidades). 4. Transporte de passageiros vs mercadorias – obviamente que nem só de passageiros vive o comboio e que é necessário promover o transporte de mercadorias a nível nacional, muito provavelmente através de parcerias com a vizinha Espanha e seus operadores e tomando em consideração a estrutura global de transportes em Portugal, incluindo, designadamente, as ligações com o transporte marítimo. 5. Liberalização do sector com entrada de novos «players» – à semelhança do que se passa com outros sectores, também o sector ferroviário irá conhecer a sua liberalização, sendo necessário começar a lutar desde já por modelos de concessão adequados à vida útil do material e compatíveis com a função social que o



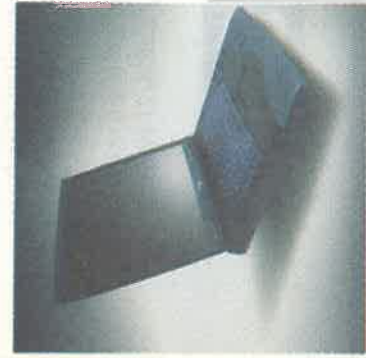
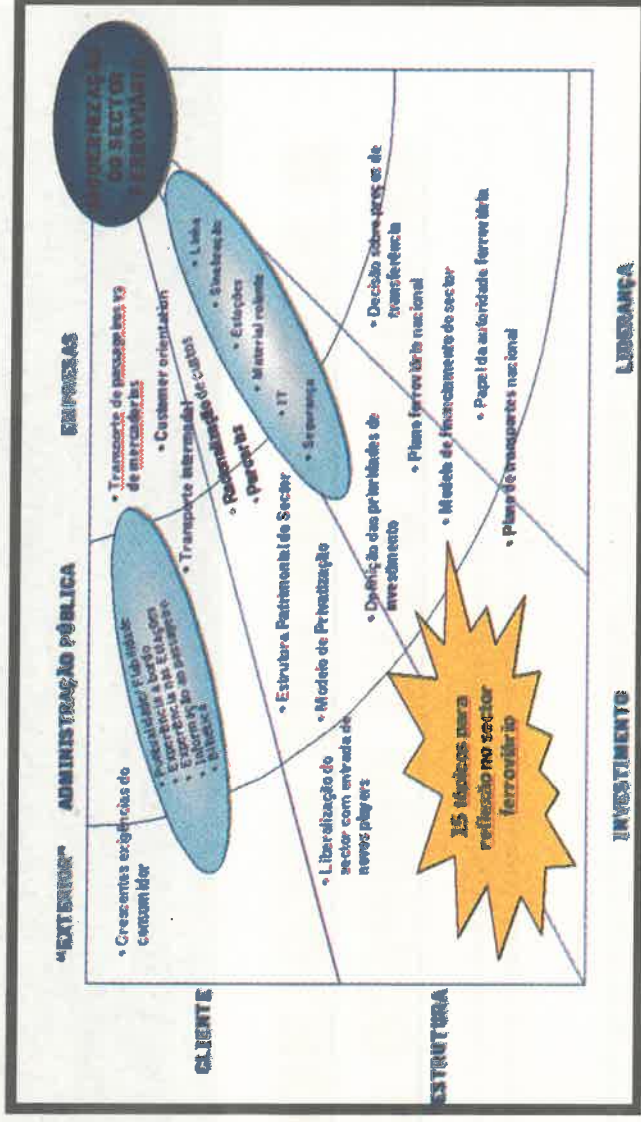
Paulo Morgado

Vice-President
Cap Gemini Ernst & Young

«Tive a esperança que iríamos assistir ao desenvolvimento do sector ferroviário. Mas tudo regressou ao compasso de vapor.»

transporte público terá que assegurar; obviamente liberalizar significa ter que concorrer com outros «players» e ganhar num campo de batalha distante do monopólio protector do Estado implica ser competitivo em termos de custos e de serviço ao cliente. 6. Modelo de

seja no domínio da manutenção (como é o caso dos fabricantes de comboios), seja no da exploração, em especial, como já dissemos, no que respeita ao transporte de mercadorias (vide operadores espanhóis) e urbano (com outros modos de transporte). 9. Racionalização de custos – obviamente que o contexto de liberalização exigirá uma adaptação da estrutura de custos das empresas, especialmente nos domínios dos custos com pessoal e compras, estas últimas tratadas, na maioria das vezes, de forma dispersa e não optimizada dentro das empresas ferroviárias. 10. Definição das prioridades de investimento – quanto aos investimentos, num contexto de contenção orçamental e quando o modelo de financiamento do sector não está ainda definido, há que definir prioridades: no Reino Unido, onde nos últimos quatro anos se investiu uma média anual de 580 milhões de contos, dos quais apenas 2/3 foram participados pelo Estado, as prioridades centraram-se na linha (35%) e na sinalização (28%) e só depois foram seguidas pelo material rolante (17%), as TIs (10%) e as estações (10%). 11. Decisão sobre preços de transferência – afinal qual é o preço justo que o operador deverá pagar ao dono da infra-estrutura? E, num contexto de liberalização, quanto deverá pagar pela manutenção?... 12. Plano ferroviário nacional – pare-



mobilidade²

onde quer que vá, leve o importante consigo

FUJITSU COMPUTERS
SIEMENS

PUB