

NATAL

Natal: quadra festiva, tempo de solidariedade. Tradicionalmente, celebra-se nesta data a "boa vontade entre os homens". Em homenagem Àquele que, concebido para salvação do Homem, a festa natalícia faz jus ao tema "paz aos homens de boa vontade". Neste Natal, na CP vive-se um tempo muito especial — o da modernização, o da reestruturação, o do redimensionamento. São garantias de que 1993 traz consigo não apenas a melhoria de qualidade no transporte e serviços, mas também novos horizontes para quantos trabalham na empresa. São igualmente garantias de que, ultrapassada uma situação difícil, por demais conhecida, a CP se projecta agora para um futuro melhor. ■



FOTO M. RIBEIRO

ALFA CLUB: MELHORIA ACENTUADA

Pág. 3

FOTO M. RIBEIRO



CP BOLETIM

FOLHA INFORMATIVA INTERNA

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP — N.º 12 — 20-12-1992

BALANÇO

O nosso Boletim CP — Folha Informativa Interna — completa, com a edição deste nº 12, o seu primeiro ano de existência. Por essa razão, ninguém nos poderá levar a mal que realizemos um balanço breve sobre os resultados conseguidos face aos objectivos a que nos havíamos proposto.

Em primeiro lugar, entendemos que as grandes organizações têm o dever de informar os seus colaboradores sobre os rumos pretendidos, no sentido de neles fazer participar todo o seu tecido humano, criando um desejado clima de participação afectiva e de integração. Esforçamo-nos por isso. Por outro lado, era-nos exigível que sublinhássemos, mês a mês, o que de mais importante ia acontecendo na nossa Empresa. Fizémo-lo pelo dever de informar, mas também para utilizar a excelente caixa de ressonância que constitui a liderança potencial de opinião dos ferroviários na sua comunidade de referência. A terminar, uma breve palavra de reflexão sobre o modo como levámos a cabo essa honrosa tarefa de "ponte" comunicacional entre os diversos patamares e as diversas áreas da Empresa. Temos noção de que poderíamos ter divulgado mais notícias, que poderíamos ter dado outras "roupagens" a algumas delas. Temos, no entanto, uma convicção: a de que nos pautámos por sãos critérios de valor noticioso, sem submissão a quaisquer conselhos, sem ter de cuidar de quaisquer compromissos prévios. Conselhos e compromissos que ninguém nos deu ou exigiu. O que — e disso sabemos nós! — é muito raro. E louvável. Assim, o trabalho no Boletim CP em 1993 só poderá ser melhor. Aceitamos todos — quantos fazem a nossa Folha Informativa Interna — o desafio.

Américo da Silva Ramalho

Chefe do Gabinete de Relações Públicas

FOTO M. RIBEIRO



PRIMEIRA UQE JÁ CIRCULA NA LINHA DE SINTRA

Dia 30 de Novembro, 9 horas e 54 minutos, Valentim Rodrigues, maquinista, fez arrancar do Terminal 5 de Outubro a primeira Unidade Quádrupla Eléctrica ao serviço da CP na linha de Sintra. Na composição, o revisor José João Zácarias e o inspector Fernando Gonçalves José. Esta a tripulação de uma viagem que fica na história da empresa, marcando a modernização a bom ritmo dos caminhos de ferro portugueses.

A UQE, a primeira de uma encomenda de 42, chegou ao Cacém às 10 horas e 20 minutos. Estava feita a viagem inaugural. Com configuração atraente (pela sua aparência já lhe

chamaram o TGV de Sintra), a nova unidade entrou, desde logo, ao serviço neste troço. As restantes unidades vão entrando na circulação à medida em que forem entregues à CP. Prevê-se que ao ritmo de uma por mês.

A receptividade dos utentes foi óptima. As carruagens são confortáveis, espaçosas, agradáveis. Comprovam que as anunciadas melhorias a introduzir na linha não se ficam por promessas. Hoje é já uma realidade a profunda remodelação deste suburbano que transporta anualmente 62 milhões de passageiros.

A concepção das UQEs obedece às melhores tecnologias,

reduzindo riscos em caso de acidente. Dispõem de sistemas informativos, visuais e acústicos, de modo a que os passageiros saibam quais as próximas estações, além das horas e minutos. Têm equipamento de aquecimento, ventilação e exaustão de ar. Boa iluminação, reduzido nível de ruído, bancos individualizados de conceção ergonométrica. Suspensão

pneumática e fecho automático de portas. Comodidade, segurança,

modernidade circulam já na linha de Sintra. ■

ALFA CLUB CADA VEZ MELHOR

Serviços Alfa: qualidade progressivamente melhorada, em cinco anos durante os quais a CP procurou dar a melhor oferta à melhor procura. O Alfa Clube fez-se proposta de qualidade, agora com modernizadas carroagens ainda mais confortáveis, espaçosas, convenientemente apetrechadas para responder às necessidades de empresários e quadros superiores de empresas, os seus principais utilizadores.

O Alfa Clube alia um conceito de aproveitamento racional de tempo em viagens de trabalho ao prazer da viagem em comboio. A bordo, os clientes podem fazer aquisição de bilhetes, reservar táxis para as estações de Gaia, Porto e Lisboa. Têm bebidas, jornal e assistência em viagem.

Num futuro próximo, o cliente do Alfa Clube pode percorrer a distância entre Lisboa e Porto em cerca de duas horas e quinze minutos confortavelmente instalado e a trabalhar no seu sofá, em consequência dos importantes investimentos que a CP está a fazer na linha do Norte. Viajar nos comboios Alfa é sinônimo de ganhar tempo. O cliente do serviço Alfa pode aproveitar tranquilamente a viagem para repousar, ler, rever amigos, estabele-



cer contactos comerciais ou preparar a próxima reunião. Pode também tomar uma refeição ou, simplesmente, a sua bebida preferida.

Na constante preocupação de ir ao encontro das solicitações do mercado e no prosseguimento da sua estratégia de inovação, a CP dotou o serviço Alfa de uma oferta de conforto e comodidade de nível europeu. Idealizado para proporcionar o maior prazer, onde tudo é minuciosamente programado, desde os horários à qualidade,

os comboios Alfa dispõem de ar condicionado e de um serviço de restauração, com várias alternativas de "catering".

Mais recentemente, os clientes dos Alfa Club dispõem do serviço de telemóvel para os seus contactos e têm ainda ao seu dispor a venda e reserva electrónica de lugares, com antecedência ou em plena viagem bem como o depósito automático de bagagens nas estações, caixas multibanco e telefone da rede pública nas principais estações. ■



FOTO M. RIBEIRO

TRANSPORTE DE MERCADORIAS REALIDADE POSITIVA

Em importante entrevista o engº Lopes Marques traça as perspectivas do desenvolvimento em curso

“Transcarga” publicou uma entrevista com o engº Lopes Marques, director comercial de mercadorias da CP. É uma entrevista onde a actividade da empresa neste sector é esmiuçada, com esclarecimentos fundamentais. Dada a importância do texto, a transcrição:

Durante muitas dezenas de anos, a CP foi o grande veículo de penetração no país, principalmente no interior, quase sempre preterido a favor de um litoral mais rico e desenvolvido. Pessoas e mercadorias chegavam “lá” via caminhos-de-ferro. Depois, o tempo foi passando, outros meios de transporte evoluíram e cresceram de tal modo que quase abafaram uma CP pesadona na sua confortável inércia estatal.

Há algum tempo, porém, os Caminhos de Ferro Portugueses acordaram, sacudiram o pó acumulado durante anos e mostraram já um vigor e uma maneira de trabalhar que a revelam uma empresa consciente do seu importante papel num país que deseja avançar depressa na recuperação do tempo perdido.

Sobre o actual momento do transporte ferroviário de mercadorias, fomos ouvir o Engº Lopes Marques, Director Comercial de Mercadorias da CP.

TC — No que diz respeito ao transporte de mercadorias, o que se alterou nos últimos anos no serviço oferecido aos clientes pela CP?

LM — Esta questão tem que ser abordada segundo duas ópticas, interna à CP e virada ao mercado, que, todavia, se complementam entre si.

Na óptica externa, optou-se por um reforço das ações de marketing e da postura comercial perante o mercado, que se traduziu no reforço do contacto personalizado com os clientes e no abandono da posição majestática de monopolista do mercado de serviço público.

Por outro lado, em termos internos, apostou-se num reforço da qualidade dos produtos oferecidos ao mercado, quer em termos de melhoria na produção do serviço de transporte, quer disponibilizando ou adaptando vagões por forma a ir ao encontro das necessidades dos clientes.

Foi também posto em marcha um vasto programa de investimento em infra-estruturas que concorrem para o incremento das citadas melhorias qualitativas.

TC — Durante os últimos dez anos, como evoluiu o transporte de mercadorias em vagão completo pela CP e quais as previsões para os próximos quatro anos?

LM — O tráfego de mercadorias em vagão completo no período 1980-1991 registou um aumento significativo, que se traduziu em cerca de 98% no nível das tonelagens transportadas.

Até ao ano de 1995, a CP prevê transportar em vagão completo cerca de 10 milhões de toneladas, o que relativamente a 1991 significa um crescimento da ordem dos 46%.

Este acréscimo parece-nos bastante realista, já que com a entrada em funcionamento do transporte de carvão para a Central do Pego se prevê uma contribuição de 620 mil toneladas para o ano de 1993.

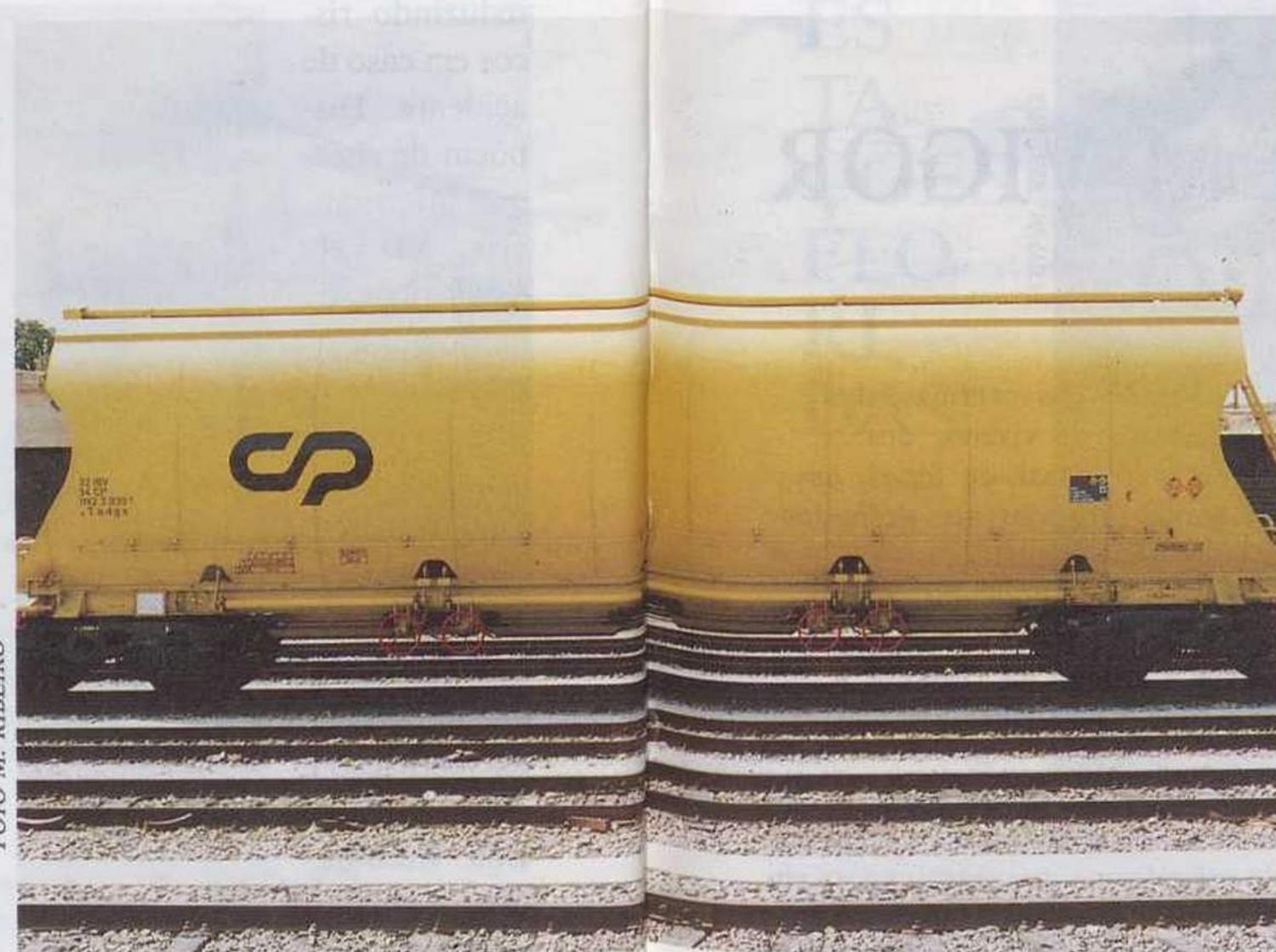
TC — Neste aspecto, como compara a performance da CP com os outros caminhos de ferro da Comunidade Europeia, em valores globais?

LM — Enquanto na maioria dos países comunitários se verificou uma tendência decrescente na tonelagem transportada, a CP registou um crescimento de 13.2% (inclui Detalhe + Tex).

Deve-se revelar que para este aumento contribuiu, sobretudo, o transporte de mercadorias em regime de vagão completo, que evoluiu em 1991 à média de 7 milhões de toneladas, o que revela um acréscimo da ordem de 18%.

TC — Qual a rentabilidade da área do transporte de mercadorias em comparação com o transporte de passageiros?

LM — A questão não deve encarar-se numa óptica estritamente económica, já que o transporte de mercadorias se rege



de acordo com as regras de funcionamento do mercado, enquanto alguns segmentos do tráfego de passageiros, designadamente no transporte suburbano, as tarifas são definidas e aprovadas a nível governamental e têm indole marcadamente social.

TC — Como, compara o nível de rentabilidade do sector de transporte de mercadorias com o que se passa na CE?

LM — Não dispomos de dados que nos permitam comparar o nível de rentabilidade do tráfego de mercadorias em Portugal com os restantes países da CE.

TC — Em percursos possíveis e comparáveis, quais as vantagens ou desvantagens, em termos de custos, do transporte ferroviário versus transporte rodoviário?

LM — O caminho de ferro é muito mais competitivo quando a distância de transporte é grande e as quantidades a transportar são elevadas, o que permite organizar o transporte em regime de comboio bloco para um único cliente com horário pré-fixado e com uma única origem e um único destino.

Por outro lado, em termos gerais, para distâncias muito curtas, dadas as suas características técnicas intrínsecas e custos fixos associados, não constitui normalmente a alternativa mais económica. Existem, todavia, al-

guns produtos em que se consegue níveis de competitividade aceitáveis face à rodovia.

Em termos futuros e atendendo às directivas comunitárias, pensamos que o transporte ferroviário virá a deter vantagens acrescidas a partir do momento em que haja harmonização no custo do uso das infra-estruturas e quando forem devidamente imputados aos dois modos de transporte os custos externos que ambos acarretam à sociedade.

Referimo-nos, nomeadamente, ao nível de poluição, consumo energético, acidentes e nível de investimento exigido quando as infra-estruturas atingem um elevado grau de saturação.

Com isto não se quer significar que a rodovia e a ferrovia sejam concorrentes em todos os segmentos e distâncias de mercado, mas pensamos que haverá segmentos de mercado e respectivas distâncias de transporte mais adequados a cada modo, existindo zonas de sobreposição em que é desejável e salutar a cooperação entre os dois modos de transporte.

Esta é, aliás, a postura que a CP tem assumido ultimamente perante o problema.

TC — Que tipos de mercadorias são mais transportadas pela CP (em percentagem)?

LM — A estrutura do tráfego de mercadorias em vagão completo apresenta

um grau de concentração elevado, representando os cimentos, a areia, os minérios e os cereais 66% do total da carga transportada.

TC — A CP prepara-se para oferecer novos tipos de serviço aos seus clientes? Se sim, quais?

LM — No âmbito do tráfego nacional foi implementado, há relativamente pouco tempo, um sistema de encaminhamento de vagões (SBMM) que, neste momento, garante um encaminhamento no máximo de 48 horas, havendo contudo algumas relações que já são efectuadas em 24 horas.

Prevemos para breve que a regra de 24 horas (Saut de nuit) seja extensível a toda a rede.

Esta oferta é de características regulares e refere-se a um serviço multicliente, estando a empresa apta e disponível para organizar transportes mono-cliente (comboio bloco) sempre que o mercado assim o deseje.

Está igualmente em estudo, no âmbito do tráfego multimodal, a organização de serviços regulares entre os terminais multimodais, para além do serviço entre Lisboa e Leixões.

No que se refere ao tráfego internacional, temos prevista a implementação, para muito breve, de um novo serviço de tráfego multimodal que irá operar entre Lisboa, Leixões e Barcelona.

Na fase de arranque, este serviço terá partida de Portugal ou Espanha ao fim da tarde de sexta-feira, ficando as cargas à disposição dos clientes no destino, na 2.ª feira seguinte, ou seja, o transporte será efectuado durante

o fim-de-semana em que normalmente as actividades produtivas estão encerradas.

Pensamos ainda implementar, a curto prazo, um serviço idêntico em relação à fronteira de Irun. O serviço para Barcelona inscreve-se numa estratégia mais vasta de desenvolvimento do transporte combinado a nível da CE, porquanto está previsto, para o primeiro trimestre de 1993, a implementação de uma experiência piloto em direcção à Alemanha, com tempos de percurso da ordem das 60 horas.



NOVO REGIME DE PRÉ-REFORMA ENTRA EM VIGOR EM 1 DE JANEIRO

A partir de 1 de Janeiro/93 e até 31 de Dezembro de 1995 vai vigorar na empresa um regime de pré-reforma. As características mais importantes deste regime são as seguintes:

1. A base de cálculo da pensão de pré-reforma inclui todas as prestações (ou abonos) sobre as quais são feitos os descontos para a Segurança Social: ou seja, a base de cálculo é a mesma que utiliza a Segurança Social para efeitos de cálculo da pensão de reforma.

muito semelhante à que teria se continuasse no activo até essa altura.

6. O valor mensal da pensão de pré-reforma a pagar ao trabalhador corresponde a 60% da base de cálculo indicada no ponto 1. Este valor é pago catorze vezes por ano e é actualizado todos os anos na mesma percentagem em que o for a tabela salarial dos trabalhadores activos da mesma categoria.
7. O trabalhador pré-reformado pode encontrar novo emprego, ou trabalhar por conta

utilização das cantinas, dos armazéns de víveres, dos centros e casas de férias, em termos idênticos aos definidos para os trabalhadores reformados, podendo assim, por exemplo, tomar refeições nas cantinas da empresa a preços mais reduzidos.

Se completa 55 anos ou mais até 31 de Dezembro de 1995, e é beneficiário do regime geral de Segurança Social, inscreva-se já no regime de pré-reforma. Dê tempo à empresa para garantir a sua substituição, caso a mesma seja necessária.

2. Esta base de cálculo é actualizada todos os anos na mesma percentagem em que o for a tabela salarial dos trabalhadores activos da mesma categoria.
3. É sobre esta base de cálculo que vão ser feitos os descontos para a Segurança Social, quer da empresa, quer do trabalhador pré-reformado.
4. O trabalhador pré-reformado beneficia da aplicação de um valor mais reduzido de TSU, variável entre sete, três ou zero por cento, consoante os casos, deixando pois de pagar os onze por cento de TSU que actualmente desconta.
5. Tudo isto garante ao trabalhador pré-reformado uma pensão de reforma aos 65 anos (ou 62 se for mulher)

própria, sem perder por isso o direito à pré-reforma paga pela CP.

8. À data da pré-reforma, o trabalhador adquire o direito às concessões nos mesmos termos que os trabalhadores reformados, de acordo com a regulamentação em vigor na empresa. Porém, o tempo que decorrer na situação de pré-reforma conta para efeito de aquisição de eventuais novos direitos a concessões de viagem.
9. O trabalhador pré-reformado adquire também o direito à

Leia atentamente a Circular n.º 8/92 da Direcção de Pessoal. Utilize o modelo de carta para candidatura à pré-reforma, anexo àquela circular.

satisfação às candidaturas de todos os trabalhadores que completam 55 anos ou mais até 31 de Dezembro de 1995, é necessário que as respectivas candidaturas sejam apresentadas o mais rapidamente possível à Direcção de Pessoal, a fim de que seja preparada atempadamente a substituição do trabalhador, sempre que for caso disso.

ESTAÇÕES FLORIDAS

FOTO M. RIBEIRO

Todos os anos, a CP distingue as estações ferroviárias que, tratando os seus jardins, embelezam a nossa rede. Este ano foram premiadas as estações de Caíde, Mine e Pero Negro.



FOTO M. RIBEIRO



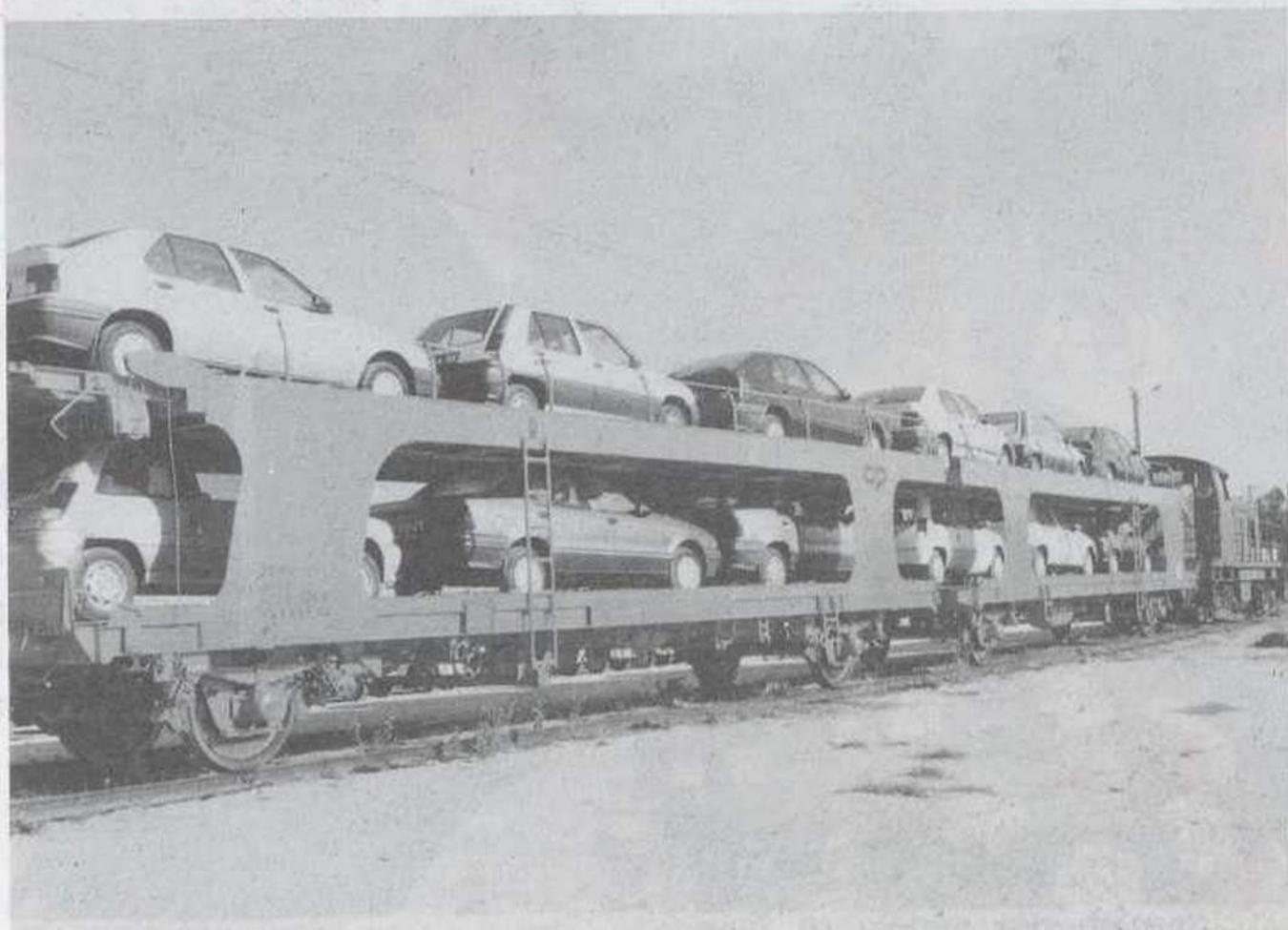
AMIGOS DOS COMBOIOS

Iniciativas de "entusiastas dos comboios" são sempre bem acolhidas pela CP. Porque, chamando a atenção para a realidade complexa que é o transporte ferroviário, contribuem para incutir na opinião pública o interesse pelo comboio. Um interesse que é também respeito, compreensão dos problemas — um interesse que faz o saber e muitas vezes ajuda a resolver os problemas.

A CEC é uma das associações que se dedica a promover o comboio, enquanto realidade social e histórica. Levou ao Entroncamento uma interessante exposição de modelismo, etc. ■

FOTO M. RIBEIRO





STIFA: RESULTADOS POSITIVOS EM 93

Depois de um início de actividade em 1991, a STIFA tem-se afirmado no mercado e beneficia hoje de uma boa imagem, assaz divulgada, graças sobretudo à qualidade que se esforçou por imprimir à sua actuação e à prontidão das suas respostas, nomeadamente a evidenciada no projecto da AUTOEUROPA.

Ao diversificar o leque de clientes e a gama de serviços oferecidos, conseguiu ultrapassar os primeiros problemas e perspectivar resultados operacionais positivos para o corrente ano económico. Fulcral para isso foi a capacidade demonstrada no último trimestre,

nomeadamente no mês de Outubro, quando em escassos dias se tornou imperativo descarregar e parquear alguns milhares de viaturas. As perspectivas para o próximo ano revelam-se promissoras. A STIFA iniciará, em 1993, a construção do parque de S. Romão, nos arredores do Porto, onde se inclui também uma unidade de preparação completa de viaturas.

Com a sua actividade, a STIFA tem contribuído muito positivamente para o incremento de transportes de mercadorias na rede da CP. ■

CP EM BREVES

• FOI constituída a Comissão Instaladora do Museu Nacional Ferroviário "Engenheiro Armando Ginestal Machado". A Comissão esteve reunida no passado dia 10 para proceder ao levantamento geral do material de interesse museológico nas oficinas e armazéns da CP, no Entroncamento.

• A CP Caminhos de Ferro Portugueses, realizou a primeira emissão de papel comercial em Portugal. A colocação foi realizada em sistema de leilão aberto a instituições financeiras e foram apresentadas 45 propostas, num total de 10,84 milhões de contos. A emissão tem prazo de três meses para um montante de cinco milhões de contos. A operação realizou-se ao abrigo do programa de papel comercial organizado pelo Deutsche Bank de Investimento.

• COMBÓIO a vapor regressou ao ramal de Tomar. Aconteceu no dia 19 de Dezembro. Foi uma iniciativa da APAC (Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro) e assinalou o seu 12.º aniversário.

Rebocando duas carruagens-salão e dois restaurantes, a composição saiu do Entroncamento, fazendo parar o trânsito sobre a ponte, dada a imensidão de pessoas que quis testemunhar a passagem da velha locomotiva.

A viagem teve paragem em Lamarosa e Santa Cita.



— BOLETIM INFORMATIVO

Edição do Gabinete de Relações Públicas da CP
Calçada do Duque, nº 20 • 1294 LISBOA CODEX • Tel. (01) 346 31 81 / 346 69 45 • FAX (01) 347 65 24 • Telex 13334 FERROS P
Composição e Impressão: Pentaedro, Publicidade e Artes Gráficas, Lda.
Praceta da República, Loja B • Póvoa Sto. Adrião • 2675 ODIVELAS • Tel. (01) 938 71 80 / 937 71 90 • FAX 937 75 60
Tiragem: 21 000 exemplares • Distribuição Gratuita