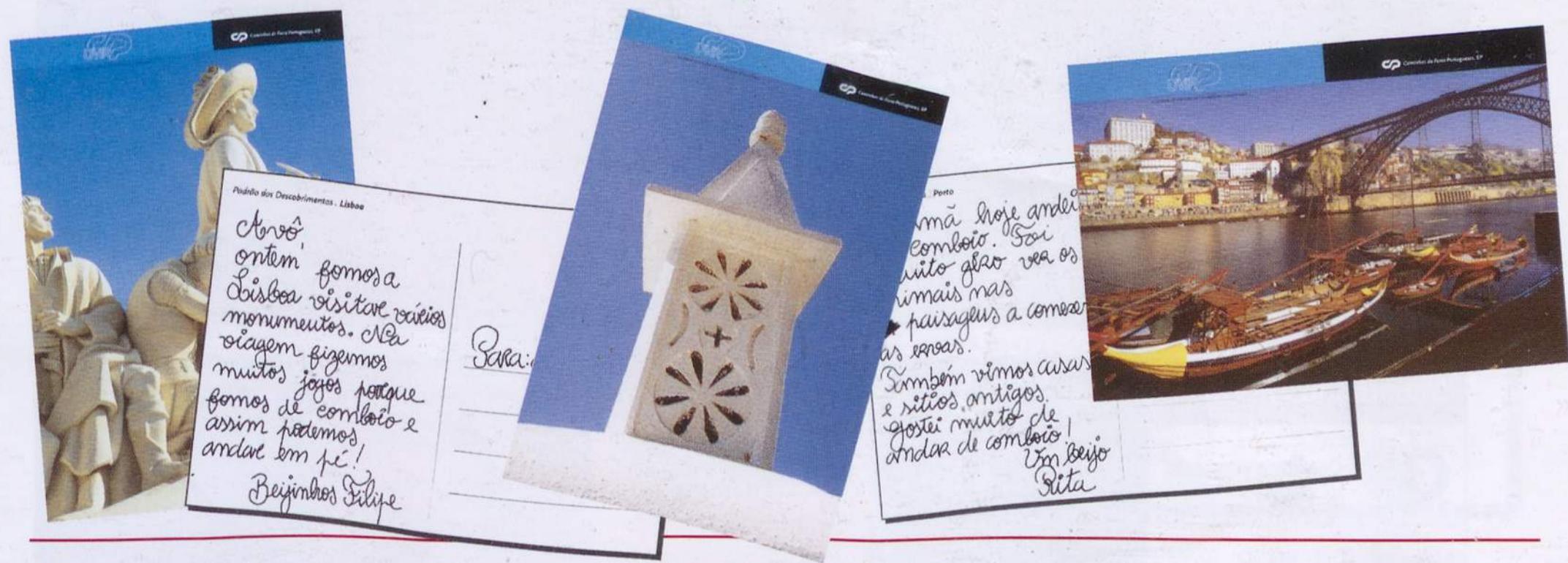


Jovens apoiam clientes...

São 78 jovens voluntários que vão actuar no apoio social aos clientes dos suburbanos de Lisboa e Porto, segundo um acordo de cooperação assinado entre a CP e o Instituto Português da Juventude (IPJ). Trata-se da reedição do Programa Juvefer, iniciado em 1999, agora com alcance mais amplo, porquanto abrange também as linhas suburbanas do Norte, do Douro, do Minho e da Azambuja. Em 1999 o programa incidiu nas linhas de Cascais e de Sintra e envolveu 24 jovens voluntários. (pág. 8)



...e os mais novos promovem o comboio



A União Europeia e os caminhos de ferro

Foi aprovado pelas instituições da União Europeia um novo edifício normativo, alterando anteriores directivas. Visa, sobretudo, a actividade dos gestores das infra-estruturas e as funções das entidades reguladoras, mas não descura o

livre acesso e o licenciamento de novos operadores, num ambiente de mercado concorrencial. A União Europeia evidencia assim a sua vontade política de revitalizar os caminhos de ferro.

(pág. centrais)

Fiscalização reforçada nos comboios da Grande Lisboa

A Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL), com o propósito de reforçar a verificação dos títulos de transporte, acaba de criar novas brigadas de fiscalização. São constituídas por inspectores e revisores dos quadros da CP/USGL que, para maior eficácia, foram reforçadas com 20 colaboradores, recru-

tados no exterior, por um período limitado de tempo. Estes assistentes de fiscalização foram previamente preparados em acções de formação, que incluíram temas como a bilhética, atendimento aos clientes e gestão de conflitos, de modo a que as brigadas recolham boa aceitação por parte do público e sejam elemen-

to activo no combate à fraude nos comboios geridos pela USGL.

Este projecto tem um carácter inovador e decorre presentemente nas linhas de Sintra, de Cascais e da Azambuja. Posteriormente será avaliado, tendo em vista verificar a eficácia deste método no combate à fraude e a sua eventual continuação.

Melhorias de pontualidade ainda não são suficientes

No mês de Abril, os indicadores de desempenho registados tanto na Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa, como na Unidade de Suburbanos do Grande Porto

assinalam valores que, na generalidade, apontam a melhorias. Na Grande Lisboa, verifica-se que os indicadores referentes aos eixos da Azambuja e do Sado estão

longe de se considerar óptimos. Quanto ao Porto, é de notar que nos eixos de Aveiro e do Marco de Canavezes se encontram valores inferiores a 90 por cento.

Suburbanos Lisboa	SINTRA		CASCAIS		AZAMBUJA		SADO	
	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril
 Qualidade percebida do serviço	6,1	6,1	6,1	6,1	6,2	6,2	6,1	6,1
 Comboios por dia	350	350	296	296	163	163	70	70
 Pontualidade mensal dos comboios	90%	93%	97%	98%	86%	93%	90%	88%
 Regularidade mensal dos comboios	99%	100%	100%	100%	100%	100%	99%	99%

Suburbanos Porto	BRAGA		AVEIRO		GUIMARÃES		MARCO	
	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril	Março	Abril
 Qualidade percebida do serviço	6,2	6,2	5,5	5,5	nd	nd	6,2	6,2
 Comboios por dia	49	49	64	64	81	81	63	63
 Pontualidade mensal dos comboios	93,18%	95,37%	85,07%	88,14%	96,22%	96,67%	84,13%	86,52%
 Regularidade mensal dos comboios	99,87%	100%	99,77%	99,94%	100%	99,95%	100%	99,70%

CP põe crianças e jovens a escrever postais à família

Através da Unidade de Viagens Interurbanas e Regionais (UVIR), a CP lançou uma campanha inédita de promoção dos passeios por comboio junto das camadas mais jovens da população. Conhecido o fascínio que o comboio exerce sobre os mais novos, cerca de 10 500 educadores e responsáveis de estabelecimentos dos ensino básico e preparatório de todo o país receberam três postais ilustrados – alusivos a “ex libris” turísticos do Porto, Lisboa e Algarve – redigidos por crianças e sendo destinatários o avô e a mãe.

Propõe a UVIR dar a conhecer aos “infantes”, através das viagens nos comboios numa rede que ultrapassa os dois mil quilómetros, obras e monumentos famosos da história da arte, parques naturais e zonas de paisagem protegida, museus e exposições. “Aprender viajando” é, pois, o mote para o convite.

Assegurando um transporte de comboio em condições de segurança, qualidade e preços aliciantes, próprios para viagens em grupo, com possibilidade de acompanhamento personalizado por uma assistente da empresa, são múltiplas as opções de passeio que a CP oferece de Norte a Sul de Portugal, no litoral e no interior.

“Andar de comboio é muito giro!”, escrevem a Rita, o Filipe e a Sandra. Para a Rita, foi “giro” “ver os animais nas pastagens a comerem as ervas”. Esta menina apreciou também “as casas e sítios antigos” do Norte do País. O Filipe, no postal endereçado ao seu avô, refere que “fizemos muitos jogos



porque fomos de comboio e assim pudemos andar a pé” e que o passeio a Lisboa proporcionou a visita a “vários monumentos”. Finalmente a Sandra, que viajou para o Algarve, enfatizou “as muitas

casas brancas e as praias” que percorrem a paisagem, “porque fomos de comboio”.

Agora, o convite da CP é este: que as mães, pais e avós dos outros meninos do nosso país proporcionem idênticas alegrias aos seus mais queridos de palmo e meio.

Legislação comunitária define regulação do caminho de ferro

Depois de aprovadas, em 1991, profundas alterações ao modelo jurídico-institucional dos caminhos de ferro europeus – que conduziram à separação da gestão da infra-estrutura ferroviária da actividade dos operadores dos transportes e, depois, à criação de entidades reguladoras –, um novo edifício normativo, alterando anteriores directivas, foi já este ano aprovado pelas instituições da União Europeia. Não obstante este “pacote legislativo” visar, sobretudo, a actividade dos gestores das infra-estruturas e as funções das entidades reguladoras, não descura o livre acesso e o licenciamento de novos operadores, num ambiente de mercado concorrencial, evidenciando a vontade política da União Europeia de revitalizar os caminhos de ferro europeus.

Portugal, com a criação de empresa gestora das infra-estruturas (REFER – Rede Ferroviária Nacional) e da entidade reguladora (INTF – Instituto Nacional de Transporte Ferroviário), foi dos primeiros parceiros europeus a aderir ao novo modelo europeu dos caminhos de ferro.

Transparência e coerência

O Parlamento Europeu e o Conselho Europeu, com a directiva de repartição da capacidade da infra-estrutura e do respectivo regime de tarifas agora aprovado, defendem, a propósito das taxas de utilização da infra-estrutura, que, “para a regulação ser bem sucedida e eficaz, é essencial que haja transparência, coerência e previsibilidade”; os



reguladores devem “consultar as partes interessadas sobre as pretensões apresentadas antes de emitirem os despachos” e, salvaguardando “a confidencialidade comercial”, “publicitar os factos e as razões em que fundamentaram as suas decisões”.

Não se nega a necessidade de tarifar a utilização da infra-estrutura

ferroviária, no entanto as taxas devem ter eficiência económica. Como tal, não poderão elas atender apenas aos interesses do detentor da infra-estrutura ou dos operadores mas, sobretudo, aos interesses dos utilizadores dos transportes e, numa lógica mais global, de toda a colectividade.

É nesta perspectiva de maxi-

zação do bem-estar social que a função reguladora do Estado atinge importância primordial, tendo em consideração os custos inerentes (nomeadamente os de natureza ambiental) aos diversos meios de transporte em concorrência, o que aponta para uma política tarifária consistente que favoreça a utilização dos transportes menos

poluentes e mais vantajosos para a comunidade, como é o caso do comboio.

CP contesta taxas

A directiva, recentemente aprovada, baseia-se numa tarificação dos custos marginais, que reflecte ainda os diferentes custos externos causados pelos diversos meios de

transporte, sempre numa lógica de incentivo ao transporte ferroviário.

A directiva em questão acolhe também “a revisão judicial das decisões da entidade reguladora” que, embora possa ser considerada “como o árbitro final em matérias de facto”, pode ver questionados os seus procedimentos e “a base legal das suas decisões”.

Assinala-se, a propósito, que a CP, em relação à primeira taxa de utilização da infra-estrutura ferroviária homologada para o ano de 1999 pelo INTF, no montante de 12,6 milhões de contos, entendeu que a mesma não se conformava com os princípios atrás enunciados e, mais do que isso, não considerava a legislação nacional e comunitária em vigor.

Com efeito, e só referindo o essencial, os critérios utilizados no cálculo do montante da taxa basearam-se na transferência total dos custos totais de exploração da infra-estrutura ferroviária para o operador, não tendo em conta nomeadamente a relação entre a capacidade da infra-estrutura e o seu nível de utilização pela CP, o que a levaria a pagar o que usa e o que não usa.

Como tal a CP pagou, daquela verba, cerca de 6 milhões de contos, que, segundo as suas estimativas, representavam o valor integral dos custos marginais da infra-estrutura ferroviária e impugnou judicialmente o montante fixado, com resultado ainda não conhecido.

Para 2000, a taxa de utilização da infra-estrutura, sem razão conhecida, foi agravada para 14 milhões de contos e, como tal, merece igualmente a discordância da CP.

Novo logotipo



A UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro, tem, desde inícios de 2001, um novo logotipo assente em três cores: o azul, o verde e o vermelho. Trata-se de uma nova identidade visual que traduz o actual dinamismo da organização internacional ferroviária e evidencia a dimensão mundial da sua actividade.

Mobilidade na CP

A CP, através da Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL), colabora com a Câmara Municipal de Sintra no desenvolvimento de um projecto para a melhoria das condições de acessibilidade e de mobilidade na região. Denominado MobilSintra, o projecto envolve todos os operadores de transportes daquele concelho e outras entidades relacionadas com o sector. Ao lançar esta iniciativa, a Câmara de Sintra pretende melhorar as condições de acessibilidade e de mobilidade. A USGL constituiu um grupo de trabalho especializado para colaborar neste projecto e deu já os primeiros passos no desenvolvimento desta acção disponibilizando a sua rede para a divulgação da informação. E, em conjunto com outros operadores, colabora na implementação de eventuais produtos/serviços que possam, de alguma forma, ajudar a atingir os objectivos propostos.

Banco de Horários Europeus

É já este verão que começa a ser activado o Banco Único de Dados para os Horários dos Comboios Europeus (Data Management Agency MERITS), cuja criação foi aprovada em Junho do ano passado na Assembleia dos membros efectivos da UIC, União Internacional dos Caminhos de Ferro. O MERITS (Multiple European Railway Intergrated Tomitable Storage) foi lançado há três anos com o objectivo de ultrapassar as insuficiências dos procedimentos actuais de comunicação

sobre horários, assente num complexo conjunto de trocas de informação bilaterais entre empresas ferroviárias; e de fornecer a cada empresa ferroviária dados homogéneos, completos e actualizados, necessários a uma informação horária de qualidade à escala da Europa. A racionalização das trocas de dados horários, a obter via MERITS, permite reduzir os custos desta operação e melhorar a qualidade, fiabilidade e rapidez da informação a transmitir aos clientes.

FOTOGRAFIA FERROVIÁRIA EM CONCURSO

Mais um concurso organizado pelo Boletim CP, desta feita destinado aos ferroviários que se interessam por fotografia. Pretende-se com esta iniciativa fomentar a criatividade plástica nos Caminhos de Ferro. Até 15 de Outubro próximo, é pegar em máquinas fotográficas, tomar o comboio como tema, dar asas ao engenho e concorrer.

Vamos contar histórias ferroviárias

O Boletim CP continua aberto a textos que sejam enviados para o concurso "Vamos Contar Histórias Ferroviárias", cuja data limite foi dilatada até ao fim do ano. Eventuais pedidos de esclarecimento, que os interessados necessitem, devem ser dirigidos ao Gabinete do Porta Voz.

Os nossos cartoonistas

É o que se exige de um bom cartoon: um humor crítico, mesmo cáustico, na observação da realidade, porque rir é um modo inteligente de fomentar a consciência sobre as situações. Isto foi o que "Gaspar" fez com esta prancha.



7

Na linha da Azambuja

Testes sobre o serviço nocturno

A Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa (USGL) efectua em breve testes para apurar o funcionamento nocturno dos comboios da linha de Azambuja. Devido à menor procura que os comboios desta linha registam à noite, algumas circulações podem passar a efectuar-se com dois veículos utilizáveis, ficando os dois

restantes vedados ao serviço de passageiros.

Com esta medida, a USGL pretende promover a concentração dos clientes em uma ou duas carruagens, o que permitirá melhorar, no período nocturno, as condições de transporte e segurança dos passageiros e facilitar as tarefas dos trabalhadores da em-

presa, nomeadamente de revisão.

Os revisores, desde há alguns anos, encontram-se munidos de telemóveis para serem utilizados na prevenção de situações que prejudiquem o normal funcionamento do serviço e em ocorrências que justifiquem a intervenção de bombeiros e de pessoal da área dos cuidados de saúde ou da polícia.

Máquinas automáticas na linha da Azambuja

As máquinas automáticas de venda de títulos de transporte (bilhetes simples e assinaturas), já instaladas nas linhas de Cascais e de Sintra, começaram a entrar ao serviço no suburbano da Azambuja. Ao todo serão instaladas neste eixo 34 máquinas e 50 obliteradores, distribuídos por todas as estações, com excepção dos apeadeiros de Chelas, Marvila, Quinta das Torres, Vila Nova da Rainha e Espadanal de Azambuja.

Estas máquinas automáticas de venda de títulos de transporte vão assim permitir a aquisição, também

aos clientes da linha da Azambuja, com inteiro conforto e rapidez, durante 24 horas por dia, de todo o tipo de bilhetes e títulos de transporte da CP (excepto passes intermodais e combinados), podendo o seu pagamento ser efectuado em espécie – notas e moedas –, alargando-se posteriormente aos sistemas de cartões Porta-Moedas e Multibanco. O sistema permitirá também, à semelhança do que já se verifica nas linhas de Cascais e de Sintra, a aquisição dos novos títulos, como o de dez viagens e a assinatura flexível.



Bilhete para turista em Sintra/Cascais



A CP, através da Unidade de Suburbanos da Grande Lisboa, e a Stagecoach Portugal – operador rodoviário das zonas de Cascais e de Sintra – assinaram um protocolo para a entrada em vigor, no Verão, de um bilhete multimodal para turistas. Pelo preço de 1800 escudos, este título de transporte admite, durante um dia, um número ilimitado de viagens nas linhas de Sintra, Cascais e de Cintura (até à estação do Oriente) e a utilização de toda a

rede de autocarros da Stagecoach.

Com este bilhete os turistas podem assim, por exemplo, embarcar com conforto na estação do Rossio em direcção a Sintra, efectuar uma paragem intermédia em Queluz, embarcar de novo até Sintra, utilizando a partir daqui a rede de transportes da Stagecoach para visitar os principais pontos de interesse dos concelhos de Sintra e de Cascais e regressar a Lisboa de comboio, podendo ainda realizar as paragens em trânsito que mais lhes convierem.

Jovens voluntários apoiam clientes nos suburbanos de Lisboa e Porto

Setenta e oito jovens voluntários vão ser colocados em acções de apoio social a clientes dos comboios suburbanos de Lisboa e do Porto. É o que resulta de um acordo de cooperação assinado entre a CP e o Instituto Português da Juventude (IPJ), numa reedição do Programa JUVEFER, iniciado em 1999, agora com alcance mais amplo, porquanto abrange também as linhas suburbanas de Aveiro, Marco de Canaveses, Braga e da Azambuja. Há dois anos o programa incidiu nas linhas de Cascais e de Sintra e envolveu 24 jovens voluntários. Através deste instrumento de cooperação, pretende-se estimular a participação cívica dos jovens – de ambos os sexos e com idades entre os 18 e os 26 anos – no desempenho de tarefas de índole social, envolvendo a vertente da segurança de pessoas e bens, a prestação de informações de âmbito ferroviário e até turístico, o auxílio em situações de urgência, o apoio a idosos e deficientes e a prevenção de conflitos.

Os jovens voluntários constituirão doze grupos de seis elementos cada, coordenados por animadores, a colocar nas linhas de Sintra (quatro equipas), Cascais (três), Azambuja (duas) e Marco, Braga e Aveiro (uma equipa cada). O período de ocupação diária dos

jovens voluntários será de cinco horas, em cinco dias por semana, no horário compreendido entre as 9 e as 20 horas. Para os animadores dos grupos, o período de ocupação diária será de seis horas, também em cinco dias por semana, entre as 9 e as 20 horas.



A selecção e coordenação das candidaturas está a cargo do IPJ, assumindo a CP a formação específica a ministrar aos jovens e uma participação nas despesas (bolsa) para alimentação e outros encargos no valor mensal de 60 mil escudos para os voluntários e de 75 mil escudos para os animadores. Além desta participação, os jovens beneficiam de uma credencial válida para os comboios da linha onde vão desenvolver a acção e um passe intermodal/urbano, seguro de acidentes pessoais e, no final, desde que a sua participa-



A sala em Porto-Campanhã, durante a apresentação da JUVEFER e a assinatura do acordo de cooperação.

ção tenha cumprido as atribuições regulamentares, terão direito a uma viagem "inter-rail" à escolha.

Na cerimónia de assinatura deste protocolo, realizada em meado de Abril na estação de Campanhã, esti-

veram presentes o presidente do conselho de gerência da CP, dr. Crisóstomo Teixeira, o secretário de Estado da Juventude e do Desporto, dr. Miguel Fontes, e o presidente da comissão executiva do IPJ, dr. Pedro Meireles. Na oportunidade, aquele membro do Governo considerou que o programa Juvefer constitui "resposta inteligente" aos problemas de segurança vividos nos comboios, porquanto, muitas vezes, eles são protagonizados por jovens. Assim, os voluntários, "que falam a mesma língua, vão saber como atenuar os conflitos".