

Gestão em parceria nas linhas regionais

Descentralização dos serviços ferroviários regionais, geridos em parceria com as entidades que estão mais próximas das populações, proporcionando maior rentabilidade, melhor serviço e mais baixos custos de exploração - uma proposta de futuro, fundamentada, apresentada pela CP no decorrer de um seminário realizado no LNEC, em Lisboa. (págs. centrais)



Projecto MIQ foi ao Porto

A implantação do sistema da Qualidade continua a sua marcha. A equipa do projecto reuniu no Porto em mais uma acção de sensibilização. Vão seguir-se auditorias internas da qualidade, passo fulcral para atingir o objectivo final: a certificação. (pág. 3)

**Congresso
Ferroviário
de Viena**
WIEN 2001
debateu ideias
WORLD RAILWAY
para o futuro
UIC / ECMT

O presente e o futuro dos caminhos de ferro voltou a estar na ordem do dia, desta vez no Congresso Ferroviário Mundial Viena 2001 que juntou mais de 760 técnicos provenientes de quase 70 países dos cinco continentes. A CP esteve representada nos trabalhos e apresentou uma comunicação. (págs. 6 e 7)

Comboios de Sintra e Cascais com televigilância a bordo

Todos os comboios dos serviços de Sintra e de Cascais vão dispor em breve de um sistema de televigilância a bordo, medida que se assume como mais um factor de segurança para os passageiros e equipamentos.

Este reforço do sistema de segurança, mais um a adicionar aos diversos métodos já instalados, foi objecto de um concurso público visando a aquisição e instalação do equipamento, num investimento que ascende a cinco milhões de euros (um milhão de contos).

Prevê-se que cada carruagem venha a dispor de várias câmaras de vídeo, com gravação permanente.

Para a USGL, esta medida altamente dissuasora - “não está relacionada com qualquer aumento de insegurança” - até por que “não é nos comboios que as pessoas se sentem desprotegidas”.

Além da televigilância a instalar nas carruagens, o sistema de segurança da CP integra, entre outras medidas, câmaras de vídeo nas estações que permitem o visionamento em tempo real, esquadras de Polícia (Oeiras, Queluz-Massamá, Oriente e Rossio), polícias devidamente identificados nas gares e nos comboios, agentes à paisana, vigilantes, revisores equipados com telemóvel e com formação em gestão de conflitos, elementos de segurança passiva e equipas Juvefer.

Barómetros dos comboios suburbanos

Suburbanos Lisboa	SINTRA		CASCAIS		AZAMBUJA		SADO	
	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro
 Qualidade percebida do Serviço	6,4	6,4	6,0	6,0	6,6	6,6	6,2	6,2
 Comboios por dia	350	350	296	296	163	163	68	68
 Pontualidade mensal dos comboios	94%	93%	98%	91%	89%	85%	96%	95%
 Regularidade mensal dos comboios	100%	100%	99%	100%	93%	100%	100%	100%

Suburbanos Porto	BRAGA		AVEIRO		GUIMARÃES		MARCO	
	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro	Agosto	Setembro
 Qualidade percebida do Serviço	6,5	6,5	6,2	6,2	nd	nd	6,5	6,5
 Comboios por dia	47	47	64	64	80	80	61	61
 Pontualidade mensal dos comboios	96,91%	97,76%	89,35%	85,12%	97,77%	97,33%	88,70%	85,85%
 Regularidade mensal dos comboios	99,64%	100%	99,36%	98,78%	100%	99,85%	99,53%	99,07%

Acção do projecto MIQ decorreu no Porto



A empresa está sensibilizada para o sistema da Qualidade.

Realizou-se no dia 11 de Setembro, no Porto, uma acção de sensibilização do projecto MIQ-Mudança Inovadora para a Qualidade. Já em Junho, com idênticas características e objectivos, se realizara em Lisboa outra acção de sensibilização.

Na iniciativa, realizada no Porto, estiveram presentes membros do Conselho de Gerência, da Comissão Executiva da USGP, a equipa de assessoria externa do projecto, chefias intermédias e colaboradores de acompanhamento da USGP e da UVIR.

Foi objectivo desta acção sensibilizar os presentes para

o projecto da Qualidade - em curso nos órgãos centrais, na USGP e na USGL - para, em consequência, divulgarem o plano de comunicação do MIQ a todos os trabalhadores de forma directa e eficaz.

Além da sensibilização específica do projecto, a acção serviu também para prestar informação sobre o panorama geral de desenvolvimento da iniciativa da Qualidade, com especial incidência nas etapas seguintes, envolvendo nomeadamente as auditorias internas, a pré-auditoria e, finalmente, a auditoria de certificação pela Norma NP EN ISO 9001.

Para que este programa seja um êxito torna-se indispensável a assunção e assimilação da cultura da melhoria contínua da qualidade nas actividades desenvolvidas e nos serviços prestados aos clientes, para o que é fulcral o envolvimento e o compromisso de todos os trabalhadores.

A sessão culminou com um período de perguntas e respostas, durante o qual foram esclarecidas dúvidas e transmitidas informações mais detalhadas sobre a metodologia dos procedimentos adoptados no âmbito da Qualidade.

Conferência sobre descentralização dos transportes públicos

CP apresenta modelo para o século XXI

• Solução passa pela criação de parcerias com outras entidades, nomeadamente municípios



A criação de empresas regionais é uma solução.

Numa iniciativa promovida pela CP e que contou com o apoio da sua homóloga da Suécia, a SwedeRail, realizou-se no dia 20 de Outubro, no auditório do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, em Lisboa, uma conferência subordinada ao tema "Descentralização do sistema de transportes públicos - O caso sueco e os problemas portugueses", durante a qual foram apresentadas algumas linhas de força acerca da reorganização da rede ferroviária regional e as soluções encontradas por aquele país nórdico.

Para a CP é objectivo reduzir os elevados custos de exploração de algumas linhas, o qual poderá ser alcançado através da repartição da gestão de alguns serviços regionais, mediante a figura de parcerias, a estabelecer nomeadamente com os municípios interessados. Contudo, o modelo não se esgota na constituição de parcerias com os municípios, podendo abranger outras figuras ou entidades.

Na abertura da conferência, que contou com a presença do Secretário de Estado-Adjunto e dos Transportes, Rui Cunha, o presidente do

Conselho de Gerência da CP, dr. Crisóstomo Teixeira, considerou que a criação de um modelo de parceria com os municípios, levando à constituição de empresas regionais, poderá ser uma das soluções a adoptar.

Para o Presidente da CP, a preparação de "regras de exploração mais flexíveis e a melhoria da qualidade para os clientes" fortalecem um modelo que "é também uma forma de equilibrar os elevados custos" destes serviços e cujas receitas

em algumas linhas geram apenas um décimo das despesas. Parte da solução passará, contudo, apesar dos menores custos que implicam, pela ajuda financeira do Estado como "apoio a estes serviços deficitários". Tal é o caso de "várias linhas em zonas deprimidas em termos populacionais" (ler caixa na página ao lado).

Aludindo à primeira empresa de "gestão partilhada", projecto-piloto abrangendo um troço ferroviário de 52 quilómetros, entre Mirandela e o Tua - os Comboios do Tua -, onde a CP participará com 40 por cento e sendo o restante capital distribuído por cinco municípios (Mirandela, Vila Flor, Carraceda de Ansiães, Alijó e Murça), cujo serviço experimental se iniciará na altura, o dr. Crisóstomo Teixeira apontou que esta poderá ser a solução para dinamizar as linhas regionais, reduzindo simultaneamente os prejuízos da exploração.

Para o Presidente da empresa, conforme sintetizou, o que se pretende "é encontrar uma solução que não seja tão cara como manter a CP em exploração nessas zonas e, em segundo lugar, manter a exploração ferroviária, se possível com um reforço de qualidade".

Governo está receptivo

O Secretário de Estado-Adjunto e dos Transportes considerou, por seu turno que o Governo se baseará nesta primeira experiência "para saber da viabilidade do modelo, dos seus constrangimentos e das suas vantagens, podendo decidir no futuro por eventuais adaptações a outras linhas regionais".

Para o governante, estes projectos "permitirão dar solução aos serviços regionais, que actualmente têm uma rentabilidade económica

negativa, mas socialmente aceitável", constituindo empresas em que "a participação dos municípios no capital social e a contratualização de serviços públicos, com financiamento do Estado, serão a chave do sucesso".

O Secretário de Estado-Adjunto e dos Transportes reconheceu ainda que "se as autarquias entendem que é importante construir ou reconstruir infra-estruturas, devem estar disponíveis para se associarem à gestão das mesmas", nomeadamente participando nos investimentos.

Descentralização do transporte e o serviço regional ferroviário

A CP, presentemente, através da UVIR- Unidade de Viagens Inter-regionais e Regionais, efectua a exploração de um conjunto de serviços públicos de transportes com carácter regional.

Este mercado é caracterizado por:

- Servir localidades/centros urbanos de pequena e média dimensão, fora das duas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.
- Ser orientado para deslocações com carácter pendular (trabalho e escolas) ou frequente (serviços de saúde, tribunais, feiras, etc.).
- Apresentar não só um claro desajustamento na relação procura/oferta como também uma relação de custos/proveitos fortemente deficitária.

Este serviço representa por ano, para a CP, um transporte de cerca de treze milhões de passageiros com um proveito de três milhões de contos (quinze milhões de euros), comportando um custo operacional de catorze milhões de contos (setenta milhões de euros).

Por outro lado, no quadro da reformulação em curso no sector, e de acordo com as políticas comunitárias, a CP elaborou um projecto de reestruturação da sua actividade para o serviço regional que permite não só servir as populações de forma adequada às suas efectivas e reais necessidades de transporte, como também trazer eficiência à sua exploração.

O projecto da CP consiste, basicamente, na criação de sistemas de exploração de menor dimensão, mais flexíveis, próximos das populações e adequados a regiões do País de baixa densidade populacional. Neste contexto, propõe-se que a operação do transporte seja feita em regime de parceria, com outras entidades.

Tal projecto abrange as linhas e/ou troços de linha: Tua, Tâmega, Corgo, Vouga, Figueira da Foz, Algarve, Leste, Cáceres, Régua-Pocinho e Castelo Branco-Guarda. No total representam cerca de 40 por cento da procura de todo o serviço regional.

Congresso Ferroviário Mundial "Viena 2001"



Conclusões apontam caminhos para o sucesso dos caminhos de ferro

O Congresso Ferroviário Mundial, que se realizou em Viena de 25 a 28 de Setembro, reuniu mais de 760 participantes - entre os quais diversos ministros dos Transportes - vindos de 68 países dos cinco continentes. Este congresso foi organizado conjuntamente pela AICCF Associação Internacional do Congresso dos Caminhos de Ferro, pela UIC - União Internacional dos Caminhos de Ferro e pela CEMT - Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, a convite dos Caminhos de Ferro Austríacos (ÖBB).

A CP-Caminhos de Ferro Portugueses, esteve representada neste certame por uma equipa de técnicos liderada pelo eng. Pedro de Jesus, do Gabinete de Inovação e Desenvolvimento (GID), que apresentou uma intervenção sobre o sistema "Train-Office" - um factor chave para o aumento da qualidade e produtividade dos serviços ferroviários.

Este sistema de suporte à gestão permite a transmissão e recepção de informação relativa ao pessoal, material motor, material rebocado, mercadorias transportadas e posição geográfica dos comboios, para os centros, em tempo real.

Baseado em dois tipos de equipamentos fundamentais - os centros e os terminais a bordo (um para cada cabine) - o "Train-Office" usa dois tipos de tecnologias distintas, o GPS para localização do comboio e o GSM para a comunicação entre veículos e centros.

A identificação do material motor (locomotivas e automotoras) será executado por um sistema embarcado, enquanto que o material rebocado (carruagens e vagões) será equipado com um dispositivo de identificação e a sua posição relativa no comboio.

A sua localização é feita através de um mapa digitalizado da rede ferroviária onde será possível visualizar a posição do comboio e identi-

ficar pontos importantes, assim como questionar o comboio e obter respostas sobre vários itens.

No âmbito de cinco grandes sessões temáticas, em que foram apresentadas mais de 75 comunicações, e de três ateliês especializados, o congresso fez o ponto da situação sobre as políticas de transporte e as estratégias implementadas pelo sector ferroviário neste início do século XXI.

Os congressistas reafirmaram toda a importância da questão da mobilidade e o enorme desafio que ela representa para o sector dos transportes. A este respeito, os decisores políticos estão cada vez mais conscientes da realidade dos custos externos e, em particular, dos custos resultantes dos danos causados ao ambiente pelos transportes (essencialmente pelo automóvel).

Neste contexto, os caminhos de ferro são chamados a conhecer um novo crescimento e têm todas as

possibilidades de conquistar importantes quotas de mercado numa nova repartição modal dos transportes.

Estas novas perspectivas implicam, no entanto, medidas de reorganização das actividades ferroviárias. As empresas de caminho de ferro têm de melhorar ainda mais o seu desempenho, reforçar o seu dinamismo comercial e oferecer serviços integrados.

Por outro lado, é indispensável harmonizar os sistemas de tarifação das infra-estruturas e as condições de trabalho entre os diversos modos de transporte.

Aplicar novas tecnologias

Em todos os continentes, as empresas de transporte tomaram medidas no sentido de se dotar das estruturas organizacionais mais eficazes e de conhecer os desejos dos seus clientes, tanto no sector de passageiros, como no sector de mercadorias.

As novas tecnologias disponíveis, nomeadamente no âmbito das telecomunicações, permitem melhorar radicalmente a informação aos clientes.

No sector de passageiros,

a tónica é colocada na melhoria da informação, da acessibilidade, do acolhimento nas estações, do conforto e dos níveis de desempenho, nomeadamente no que diz respeito ao tempo de percurso, incluindo correspondências e transportes terminais. Serão desenvolvidos esquemas de complementaridade com outros modos de transporte, especialmente o avião e os transportes urbanos.

No sector de mercadorias, os caminhos de ferro conseguiram importantes melhorias em termos de qualidade e de desempenho, bem como uma redução substancial dos custos. As empresas devem apresentar-se como verdadeiras cadeias logísticas completas e oferecer um interlocutor único ao cliente. Ainda neste sector, as empresas ferroviárias procuram acordos de parceria, tanto no interior do modo ferroviário, como também com outros modos de transporte, com vista a oferecer um serviço completo, perfeitamente adaptado às expectativas dos diversos tipos de clientes.

Todas estas melhorias, tanto no transporte de passageiros como no

de mercadorias, implicam investimentos em infra-estruturas e em equipamentos, a fim de aumentar as capacidades, os níveis de desempenho e as velocidades comerciais, optimizando o nível de segurança e reduzindo os custos de exploração e manutenção.

A importância de todas estas transformações deve ser vista à luz das novas formas de organização criadas para as redes e os operadores. São adoptadas novas estruturas jurídicas para favorecer a abertura do mercado. Contudo, a este respeito, o congresso sublinhou a necessidade de procurar parcerias. Os acordos de cooperação permitem combinar, em termos óptimos, as vantagens próprias de cada modo de transporte e oferecer serviços de elevada qualidade aos clientes.

O Congresso Ferroviário Mundial "Viena 2001", que obteve um grande sucesso, tanto pelo número de participantes como pela riqueza das trocas de informações e opiniões, permitiu confirmar o dinamismo que anima o sector dos caminhos de ferro neste início do século XXI.

Congresso médico da UIC decorreu em Lisboa

A capital portuguesa foi este ano a cidade escolhida para a habitual reunião anual do Congresso Médico da UIC-União Internacional do Caminho de Ferro, numa iniciativa que contou com o apoio da CP e da Refer.

A reunião magna dos técnicos de saúde das redes ferroviárias associadas das UIC contou com a presença de mais de meia centena de clínicos e debateu importantes matérias, mediante a apresentação de relevantes comunicações, envolvendo diversas especialidades clínicas com particular incidência no caminhos de ferro.

Os trabalhos distribuíram-se em três sessões técnicas, tendo estado em debate, no âmbito da participação portuguesa, temas como "A prestação de cuidados de saúde na área ferroviária" (dr. Godinho Feio, da Ecosaúde), "O défice de audição em trabalhadores ferroviários" (dr. João Paulo Prates, médico de trabalho na Unidade de Saúde do Barreiro), "Modelo organizacional da saúde no trabalho ferroviário" (dr. José Pedro de Sousa, da Unidade de Saúde da Figueira da Foz), "Guarda - Passagem de nível e segurança da circulação ferroviária" (dr. Luís Gregório, da Unidade de Saúde do Entroncamento), "Impedimento temporário ou definitivo em maquinistas" (dr. João Taborda, da Saúde do Trabalho da Área Ferroviária), "Problemática da Droga em trabalhadores ferroviários" (dr. Óscar Loureiro, da



Unidade de Saúde de Lisboa) e "Medicina de Viagens" (dr. Rui de Carvalho, da Unidade de Saúde de Gaia).

Do programa, no âmbito dos palestrantes estrangeiros, sobressaem as comunicações sobre "Os serviços de saúde integrados nos caminhos de ferro indianos" (dr. Suresh, dos serviços de saúde da empresa ferroviária da Índia), "Campos electromagnéticos" (dr. Gennaro Palma, dos serviços de saúde dos Caminhos de Ferro de Itália), "Resultados do rastreio médico nos trabalhadores ferroviários" (drs. Olé Hommeren e Otterstad, dos Caminhos de Ferro da Noruega), "Regulação dos exames médicos" (dr. Morten Sternud, dos Caminhos de Ferro da Suécia) e "A informática aplicada nos serviços médicos ferroviários" (dra. Catherine Cothereau, médica da SNCF).

A organização do congresso, cuja excelência foi unanimemente reconhecida pelos participantes, incluiu no programa social uma viagem ao Porto - ida no Alfa Pendular e regresso em comboio intercidades), para visitas às Caves Taylor, oficinas da EMEF em Guifões e recepção nos Paços do Concelho da Invicta.