

3 ACTIVIDADE OPERACIONAL

3.1 CP LISBOA

3.1.1 Síntese da Actividade

Em 2006 a CP Lisboa registou um aumento do número de passageiros transportados e em consequência um acréscimo dos proveitos de tráfego.

Para o aumento do número de passageiros transportados contribuiu não só a ligeira retoma da economia portuguesa que estimulou os movimentos pendulares de deslocação da AML, mas também a intensificação do combate à fraude através do reforço das brigadas de fiscalização nas Linhas de Sintra e Cascais. No entanto, este esforço de combate à fraude mostrou-se ainda insuficiente para conter este problema, dado que este ano a taxa de fraude atingiu o valor recorde de 12,76% na Linha de Sintra.

Neste contexto torna-se imperiosa a implementação do Projecto de Acesso Controlado às Estações suportado na bilhética sem contacto. Com este objectivo, foram adjudicados, em 2006, os concursos relativos ao fornecimento de Equipamentos Portáteis de Venda e Controlo, Sistema de Venda Assistida e Sistema de Gestão Central, que serão concluídos durante o ano de 2007. Foram ainda lançados os concursos relativos à Solução evolutiva do Sistema de Gestão da Venda Automática para a passagem a sem contacto e ao Acesso Controlado às Estações.

Em Setembro de 2006 a CP participou num Grupo de Trabalho criado por Despacho Conjunto dos Senhores Secretários de Estado do Tesouro e Finanças e dos Transportes para a Clarificação de Critérios de Atribuição de Compensações Financeiras aos Operadores de Transporte da AML.

Este grupo constituído por representantes das Direcções Gerais do Tesouro e dos Transportes Terrestres e Fluviais e dos Operadores Carris, CP, Fertagus, Metropolitano de Lisboa, Transportes Colectivos do Barreiro, Rodoviária de Lisboa, Transportes Sul do Tejo, Transtejo/Soflusa, Vimeca Transportes e Scotturb identificou uma obrigação tarifária aplicável à CP Lisboa de aproximadamente 26 milhões de euros. À semelhança do que acontece com outros operadores da AML esta obrigação tarifária deveria também, a curto prazo, ser contratualizada com o operador, neste caso a CP.

A principal alteração à oferta da CP Lisboa realizada em 2006 foi a implementação do novo horário nas Linhas de Sintra e Azambuja, introduzido em Julho. O novo horário preconizou o espaçamento igual entre comboios de modo a melhorar os índices de pontualidade e demonstrou ser mais eficaz e mais eficiente.

No âmbito do reforço da segurança de pessoas e bens, foi lançado o concurso para a instalação de vídeo-vigilância no interior das UQE's 3500, únicas unidades de tracção eléctrica que ainda não estão equipadas com esta funcionalidade.

Durante 2006 mantiveram-se e promoveram-se contactos junto das autarquias da AML, no sentido de expor os problemas encontrados nas envolventes das estações ferroviárias e dar conhecimento dos esforços desenvolvidos pela Unidade na melhoria do serviço. Neste capítulo são de destacar a apresentação efectuada junto da C.M. de Oeiras sobre o "Estudo de Viabilidade de Sistemas de Transporte Público complementares ao corredor ferroviário de Cascais" e as apresentações às autarquias das linhas de Sintra e Azambuja sobre o horário anteriormente mencionado. Na sequência destas apresentações é de destacar, por exemplo, a contribuição da C.M. da Amadora cedendo outdoors para promoção do serviço da Unidade.

No âmbito das parcerias, foram ainda durante o ano, promovidas uma série de acções que procuraram divulgar os serviços da CP Lisboa junto aos segmentos infantil e juvenil. Assim, foram realizadas sessões de aula em algumas escolas do ensino básico na linha de Cascais, foi

7.9

tan
★
et

elaborado a parceria com o Jardim Zoológico, Oceanário e Museu do Ar concedendo descontos especiais aos grupos de escolas. Esta parceria foi promovida através de várias peças e meios, entre os quais cartazes, folhetos, pagers, site e do envio de cartas às escolas da AML.

Deu-se continuidade ao projecto PSP/CP: “um amigo hoje ... um futuro amanhã”, tendo-se realizado diversas actividades e visitas de estudo com viagens na linha de Sintra. No âmbito desta parceria, são de destacar algumas das actividades realizadas no período natalício, nomeadamente 4 visitas organizadas conjuntamente com o Centro Comercial Floresta Center, junto à estação das Mercês, onde grupos de crianças oriundas de bairros problemáticos da área limítrofe de Sintra tiveram oportunidade de se divertir na pista de gelo aí colocada e em sessões de cinema oferecidas pelo Centro.

No âmbito da promoção do serviço da CP junto da população mais jovem, foram também transportados e devidamente apoiados 20 grupos na linha de Cascais e 33 grupos nas linhas de Sintra e Azambuja, num total de cerca de 2800 crianças.

Durante a Semana de Mobilidade, foi dado especial destaque à promoção do transporte de bicicletas nos comboios, tendo no dia 22 de Setembro sido efectuado um passatempo na estação de Sete Rios, onde se ofereceu uma bicicleta a um Cliente.

Como habitualmente, a CP Lisboa patrocinou diversos eventos desportivos. Neste âmbito destaca-se a oferta de transporte aos participantes em 5 provas de atletismo, das quais têm especial relevância a Meia Maratona de Lisboa, que percorre a ponte 25 de Abril e a Meia Maratona de Portugal, que atravessa a Ponte Vasco da Gama.

Refere-se, para finalizar, que a APCER fez mais uma auditoria de acompanhamento ao Sistema de Gestão da Qualidade implementado na Unidade, no mês de Outubro, considerando que a CP Lisboa cumpre com os requisitos decorrentes do referencial NP EN ISO 9001:2000, tendo um Sistema de Gestão da Qualidade adequado e eficaz. No relatório da Auditoria foi salientado que a organização tem competências para as actividades que exerce e assegura o cumprimento dos requisitos aplicáveis, sejam eles normativos dos clientes, legais ou da própria organização.

3.1.2 Resultados

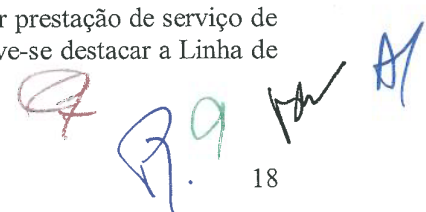
Do ponto de vista económico-financeiro, a CP Lisboa voltou a melhorar o Resultado Operacional (EBIT), que encerrou com cerca de -4, 6 milhões de Euros, ou seja, 0,8 milhões de Euros (14%) melhor que em 2005, enquanto o Cash-Flow Operacional (EBITDA) de cerca de 18 milhões de Euros, cresceu 2,6 milhões de Euros relativamente ao ano transacto (+ 17%). Esta evolução deveu-se essencialmente ao crescimento dos Proveitos de Tráfego em 5 milhões de Euros (+7,4%). O comportamento positivo dos Proveitos em conjunto com um controlo rigoroso dos Custos permitiram à CP Lisboa atingir um grau de Cobertura Operacional de 94%.

O crescimento dos Proveitos de tráfego foi em parte impulsionado pelos dois aumentos tarifários ocorridos em Janeiro e Julho, conforme decisão da Secretaria de Estado dos Transportes.

Os Custos Operacionais apresentaram em 2006 um ligeiro crescimento de 0,8% relativamente ao ano anterior, sobressaindo os acréscimos com a Taxa de Utilização da Infraestrutura e com a Energia para a Tracção.

3.1.3 Procura

A CP Lisboa ultrapassou em 2006 o valor de 70 milhões de euros por prestação de serviço de tráfego de passageiros (líquidos de IVA). Numa análise por Linha deve-se destacar a Linha de Sintra que representa 48% dos proveitos de tráfego da CP Lisboa.

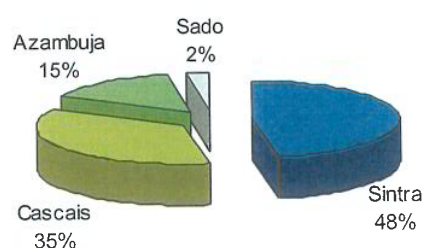


Proveitos da CP Lisboa por Linha (não incluem concessões nem militares)

Linha	2005	2006	Variação
Sintra	31.210	33.331	7%
Cascais	23.321	24.949	7%
Azambuja	9.496	10.488	10%
Sado	1.640*	1.734*	6%
TOTAL	65.667	70.502	7%

Unidade: mil euros

Estrutura dos Proveitos por Linha - 2006



* Este valor não inclui a devolução à Soflusa de proveitos, considerados na Conta de Exploração.

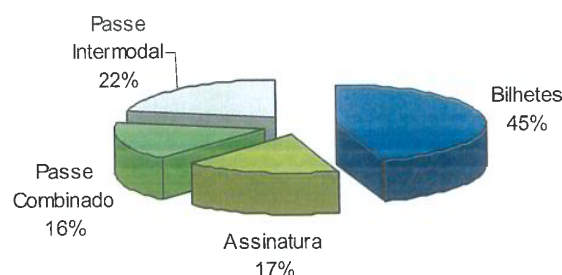
O crescimento dos proveitos da CP Lisboa foi impulsionado por todas as Linhas, com especial destaque para a Linha de Azambuja que teve um aumento de 10% face a 2005. As Linhas de Sintra e de Cascais viram os proveitos crescer 7% face ao ano anterior.

Proveitos da CP Lisboa por Tipo de Título

Tipo de Título	2005	2006	Variação
Bilhetes	29.091	31.768	9%
Assinaturas	10.892	11.779	8%
Passe Combinado	10.412	11.538	11%
Passe Intermodal	15.271	15.417	1%
SUB TOTAL*	65.667	70.502	7%
Outras Rec. Tráfego	2.181	2.232	2%
TOTAL	67.848	72.734	7%

Unidade: mil euros

Proveitos por Título de Transporte - 2006



* Este valor não inclui a devolução à Soflusa de proveitos, considerados na Conta de Exploração.

Em 2006, continuou a destacar-se a evolução do passe combinado com um crescimento de 11%. Em contrapartida, o passe intermodal continua a evidenciar a inadequação deste título na actual realidade tarifária da Área Metropolitana de Lisboa.

No que respeita aos actuais canais de venda, a quantidade de assinaturas vendidas nas máquinas de venda automática continuou a crescer em relação ao ano anterior, sendo este o canal de venda preferencial para Bilhetes e Assinaturas com 81% e 73%, respectivamente. Quanto às vendas nas bilheteiras, destacam-se as transacções dos Passes Combinados e Intermodais que, por não serem transaccionados nas máquinas de venda automática, contribuem para um maior peso deste canal de venda, em termos de valor das vendas.

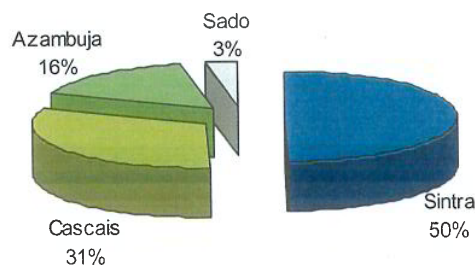
Em 2006 a CP Lisboa transportou cerca de 97 milhões de passageiros, tendo registado um crescimento de 0,7% face a 2005, em especial devido ao comportamento positivo das Linhas de Sintra e Azambuja.

19

Procura da CP Lisboa por Linha

Linha	2005	2006	Varição
Sintra	47.634	48.316	1,4%
Cascais	30.567	30.348	-0,7%
Azambuja	15.102	15.358	1,7%
Sado	3.033	2.970	-2,1%
TOTAL	96.336	96.993	0,7%

**Estrutura da Procura por Linhas
Passageiros - 2006**

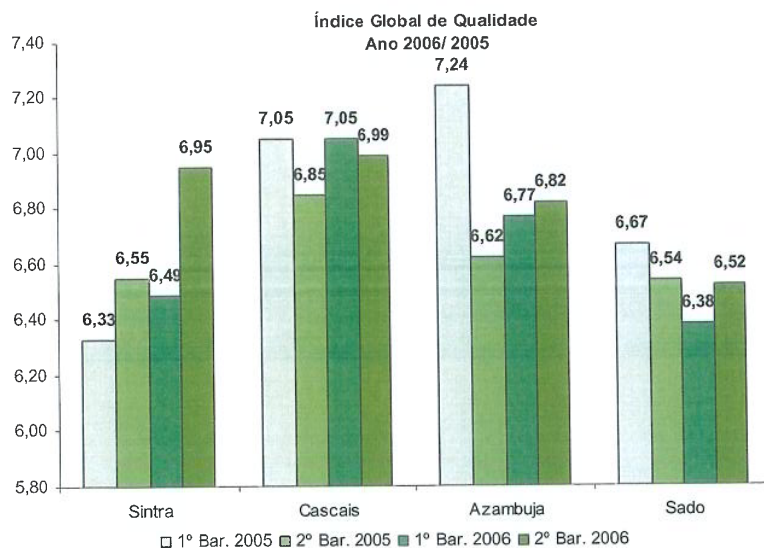


Unidade: mil passageiros transportados

A Linha de Cascais continuou a registar um decréscimo em 2006 de 0,7%, essencialmente devido a alguns problemas estruturais que condicionam fortemente a atractividade desta Linha. Na Linha do Sado, a concorrência da Fertagus no troço Pinhal Novo – Setúbal, bem como as dificuldades na exploração, continuam a provocar diminuição no número de passageiros.

Muito interessante foi a evolução positiva da procura nas Linhas de Sintra e de Azambuja, certamente impulsionado também pelo novo horário que garantiu o espaçamento igual entre comboios, o que permitiu melhorar os níveis de pontualidade e uma melhor repartição da ocupação dos comboios.

Manteve-se o modelo de avaliação de **Qualidade percebida** dos serviços da CP Lisboa através de dois inquéritos anuais:



O Índice Global de Qualidade Percebida evoluiu favoravelmente com especial destaque para a Linha de Sintra, que no 2º barómetro de 2006, registou um acréscimo muito significativo na generalidade dos atributos de qualidade avaliados. As restantes Linhas, apesar de alguma oscilação, apresentaram índices de qualidade muito próximos dos verificados em 2005, devendo no entanto salientar-se a Linha da Azambuja dado que os valores registados em 2006 são sustentadamente superiores ao do último inquérito do ano anterior.

[Handwritten signatures and initials in blue, green, red, and black ink]

Os indicadores com melhor classificação foram o Atendimento e Apoio Prestado aos Clientes e a Oferta de Comboios. Inversamente, a Segurança de Pessoas e Bens e a Ligação com Outros Meios de transporte foram os indicadores valorizados de forma menos favorável.

Os indicadores considerados como mais importantes para os clientes foram a Segurança de Pessoas e Bens, a Oferta de Comboios e a Limpeza e Estado de Conservação.

3.1.4 Oferta

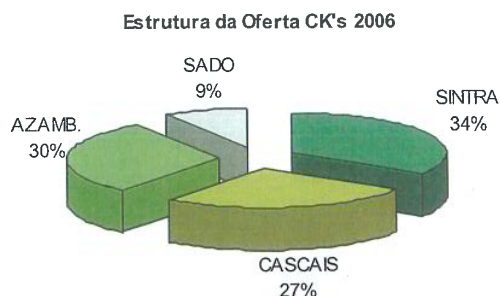
Durante o ano de 2006, a acção com maior impacto junto dos Clientes da CP Lisboa foi a introdução de um novo horário para a Linha de Sintra no mês de Julho. Este horário assentou num novo conceito, onde, em paralelo com a racionalização de recursos, se procurou melhorar as principais características da oferta da Linha de Sintra e os índices de pontualidade e teve como principais particularidades:

- A introdução de um espaçamento uniforme entre comboios (por exemplo comboios de 5 em 5 minutos no período de ponta a partir do Cacém);
- Famílias de comboios mais longas de forma a potenciar as ligações para a estação do Oriente e a evitar transbordos;
- Melhores ligações com os comboios Fertagus;
- Maior atractividade do serviço no fim de semana, com ligações directas entre Sintra e Oriente, assim como comboios de 15 em 15 minutos na linha de Sintra.

Nas Linhas de Cascais e do Sado optou-se pela manutenção dos actuais horários, pois estes apresentaram um elevado nível de maturidade.

	Sintra	Cascais	Azamb.	Sado	Marchas	Total	Δ 06/05
N.º Comboios/hora de ponta/sentidos	10	12	6	3		31	-6,1%
N.º Circulações / Dia	255	279	158	62		754	-9,4%
N.º Circulações / Ano em 10 ³	87	85	48	20		240	-5,2%
Lugares Km oferecidos* em 10 ⁶	2.855	1.700	1.906	278		6.740	3,6%
Comboios Km em 10 ³	2.334	1.829	2.051	616	251	7.081	-2,0%

* Lugares sentados + 3 passageiros por m²



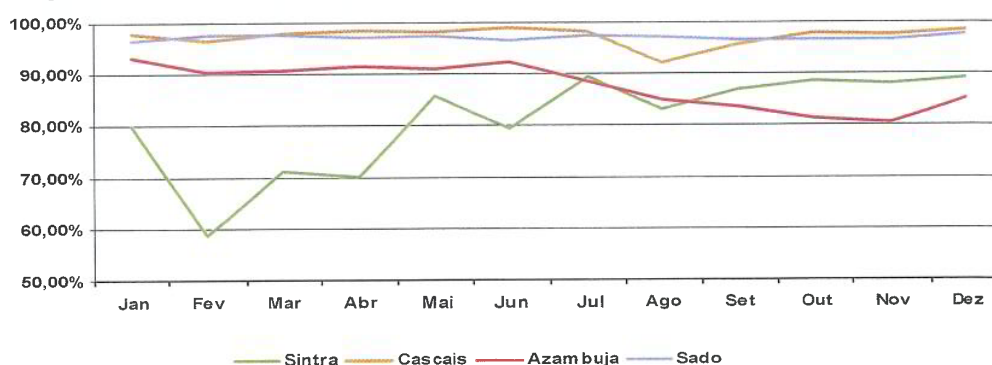
[Handwritten signatures and initials]

Os Índices de Pontualidade Diária registaram um desempenho muito positivo nas linhas de Cascais e do Sado, à semelhança do verificado em 2005. Nas Linhas de Sintra e Azambuja, apesar da melhoria verificada no 2.º semestre, não foi possível inverter totalmente os valores que este índice tinha registado no 1.º semestre.

Índice de Pontualidade Diária (<3m)*	Sintra	Cascais	Azambuja	Sado
Ano 2005	84%	97%	93%	97%
Ano 2006	81%	97%	88%	97%

*Média anual

Evolução do Índice de Pontualidade Diária CP Lisboa - 2006



Continuou a verificar-se um excelente desempenho produtivo, cumprindo com as expectativas dos Clientes pelo que o Índice de Regularidade Diária das Linhas da CP Lisboa atingiu 100%, com excepção da Linha de Cascais onde o índice atingiu os 99%.

Índice de Regularidade Diária*	Sintra	Cascais	Azambuja	Sado
Ano 2005	100%	100%	100%	100%
Ano 2006	100%	99%	100%	100%

*Média anual

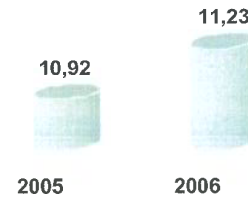
Handwritten notes and signatures: "9.9" in green, "100" in black, and two signatures in red and blue ink.

3.1.5 Indicadores

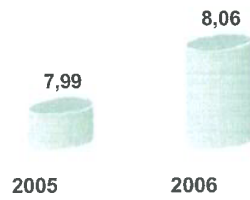
PK / CK



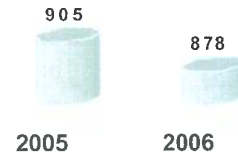
Custos / CK



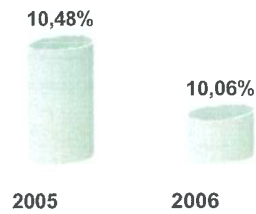
CK/Efectivos



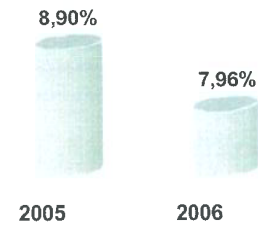
Efectivos



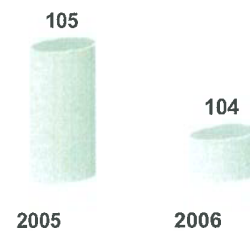
Taxa de Trabalho Suplementar



Taxa de Absentismo



Frota



P. G. A. A.
low

3.2 CP PORTO

3.2.1 Síntese da Actividade

As actividades mais relevantes desenvolvidas ao longo do ano de 2006 pela CP Porto foram de natureza diversificada e determinantes para a prossecução do objectivo da Unidade de criação de valor no curto e no médio prazo.

No âmbito da Estratégia foram iniciados trabalhos com vista à preparação da contratualização do serviço público, tendo sido identificados e reformulados pela Unidade os princípios base e as linhas orientadoras que deverão estar presentes na definição dessa contratualização, tendo como pano de fundo, a repartição equitativa de riscos na exploração do serviço de transporte público.

No âmbito da conquista de quota de mercado, um dos principais vectores de actuação da CP Porto no ano de 2006 foi a preparação e apresentação do novo horário. Esta proposta assentou, em termos gerais, numa melhoria da cadenciação e frequência, incidindo com particular ênfase na Linha de Aveiro. Neste sentido, foram desenvolvidos os estudos e acções necessárias para a sua implementação durante o ano de 2007.

Cumulativamente e no sentido de potenciar a exploração comercial da Unidade, foram também desenvolvidos os trabalhos preparatórios sobre o modelo de exploração para a Circular do Porto.

O terceiro vector de actuação no âmbito do mercado assentou na realização de serviços especiais quer através do reforço da oferta existente, quer recorrendo pontualmente a comboios especiais. Assim, e no sentido de promover a imagem e qualidade do serviço da oferta da CP Porto, foram efectuados projectos comerciais, nomeadamente no âmbito “Praias 2006”, jogos de futebol, festejos do Caloiro, Concerto dos Rolling Stones, Dia Europeu sem Carro, através da adesão à semana da Mobilidade, S. Martinho, Natal.

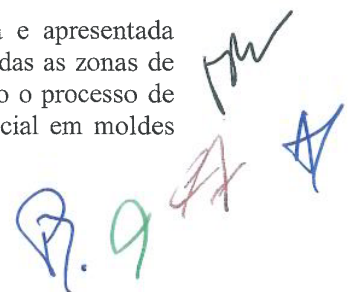
Em ajustamento com a orientação para o mercado, foi iniciada a reformulação da rede de vendas tendo sido implementadas acções de venda orientadas em diversos pontos centrais, como por exemplo, em Aveiro, Penafiel, Porto, Braga, S. Bento, Ermesinde, entre outros, no sentido de promover os serviços da Unidade.

Sendo a CP Porto um dos actores do mercado de transportes na área metropolitana do Porto, a sua contribuição para a dinâmica da intermodalidade e intramodalidade foi consubstanciada no ano de 2006, pela venda de títulos de transporte Andante e STCP, CP Regional, CP Longo Curso, a título experimental, nas estações de Ermesinde e Espinho. Em finais de 2006, foi ainda iniciado o projecto associado ao Centro de Mobilidade em S.Bento cuja conclusão se prevê em 2007.

Foram ainda desenvolvidos trabalhos no âmbito da Bilhética sem Contacto no sentido de introduzir este sistema nos títulos monomodais e intermodais. Assim, para além da identificação das necessidades físicas de software e hardware, foram analisados os processos a montante e jusante considerados relevantes para a sua implementação, com vista a salvaguardar a manutenção dos elementos necessários para efeitos de gestão actualmente já existentes.

Ao nível da venda em trânsito foi implementado o novo modelo de equipamento com a correspondente adaptação à lógica do tarifário Andante.

No âmbito dos preços dos títulos de transporte monomodal foi efectuada e apresentada proposta de recuperação do deficit tarifário numa base plurianual e identificadas as zonas de sobreposição de receita entre a CP Porto e a CP Regional tendo sido iniciado o processo de afectação da receita real. Foi também apresentada a proposta de tarifário social em moldes idênticos ao aprovado no âmbito do Tarifário Social Andante.



Ao nível da receita proveniente dos títulos de transporte intermodais foi proposto e aprovado o novo critério de repartição de receitas do Andante, critério mais aproximado ao percurso efectuado pelo cliente, o qual irá vigorar a partir de Janeiro de 2007.

As iniciativas desenvolvidas no âmbito da gestão das estações pautaram-se por medidas de racionalização: potenciação do lado dos proveitos e redução do lado dos custos. No seguimento deste objectivo, foi apresentada uma proposta de execução de serviços de manutenção das estações em regime de outsourcing e na sequência de várias negociações havidas foram introduzidas diferentes variáveis úteis e indispensáveis que revertem a favor do apoio que prestamos aos nossos Clientes (serviços de bar, venda jornais, etc). Foi ainda elaborada proposta contratual entre a CP e a REFER que visa a partilha de risco comercial entre ambas na exploração das estações concessionadas.

A capacidade de resposta de meios humanos e materiais face a um acréscimo ao nível de serviços especiais e na presença de um ano completo da família da Granja foi positiva, na medida em que o acréscimo da actividade foi efectuado com menos meios, com recurso a optimização das escalas de pessoal circulante e gestão de chefias intermédias.

Por fim, e por via de aproveitamentos decorrentes da tecnologia, foi efectuada a apresentação do projecto para visualização dos horários no monitor das UME's.

3.2.2 Resultado

Em termos económico-financeiros, o ano de 2006, pautou-se por uma melhoria na performance da Unidade, tendo-se verificado uma variação dos Proveitos Operacionais em cerca de +16% (+ 2,3 milhões de euros) e por uma redução nos Custos Operacionais em cerca de 9% (-2,5 milhões de euros). Consequentemente o valor do Resultado Operacional melhorou (-4,8 milhões de euros) face a 2005, ou seja, em termos percentuais, houve uma redução do deficit em cerca de 36%, situando-se o EBTIDA em cerca de -1,5 milhões de euros, contra os -6,3 milhões de euros em 2005. O grau de cobertura dos custos pelos proveitos, ao nível operacional, foi de 67%, o que equivale a um crescimento, face a igual período homólogo em cerca de 14 pontos percentuais. De referir ainda que parte do valor atingido se deve ao facto de terem ocorrido variações nos custos unitários por comboio quilómetro ao nível da Taxa Uso. De facto, a variação do valor da Taxa de Uso de 2005 para 2006 foi de cerca de menos 2 milhões de euros.

3.2.3 Procura

Em 2006, os Proveitos de Tráfego cresceram cerca de 15,7% em relação ao ano anterior, tendo os bilhetes crescido 15,8%. O Andante, inserido nos Combinados, prosseguiu com a sua tendência de crescimento.



Proveitos Tráfego Totais

	Unid: mil €		
	2006	2005	Var
Bilhetes	10.495	9.064	15,8%
Assinaturas	4.420	4.173	5,9%
Combinados	837	291	188,2%
Passo Social Andante	7		
Outros Prov. Tráfego	710	713	-0,4%
	16.469	14.240	15,7%

Fonte : SAP

Ao nível dos Outros Proveitos de Tráfego, a redução de -0,4% deve-se sobretudo ao facto de terem sido reduzidos os proveitos relativos a concessões da REFER.

Os títulos de transporte com maior predominância continuaram a ser os bilhetes, representando cerca de 64% do total dos proveitos de tráfego enquanto as Assinaturas representaram cerca de 27%.

Considerando a repartição dos proveitos de tráfego por linhas, verificou-se em todas as crescimentos superiores a dois dígitos.

Proveitos por linha

(Assin.+Bilh.+ Andante)

	Unid: mil €		
	2006	2005	Var
Aveiro	6.257	5.548	13%
Braga	4.188	3.530	19%
Caíde	3.954	3.396	16%
Guim	1.317	1.014	30%
	15.717	13.488	16,5%

Fonte : SAP

A aquisição de títulos foi feita em grande parte nas Máquinas de Venda Automática (61%), sendo o remanescente por via da Venda Personalizada.

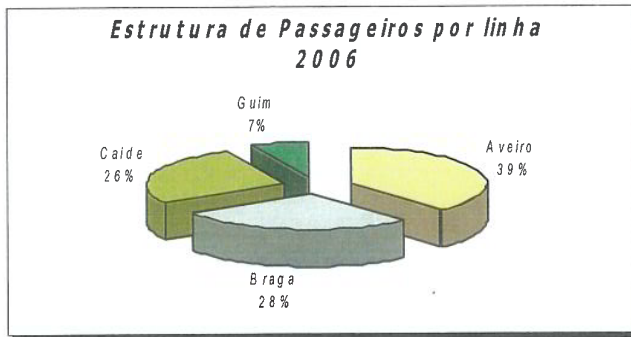
No ano de 2006, a procura da CP Porto verificou um acréscimo de passageiros em cerca de 9% face a 2005. Foram transportados cerca de 18 milhões de passageiros. Os crescimentos nas diferentes linhas foram diferenciados, sendo a linha de Aveiro a que teve maior subida em termos absolutos.

Passageiros por eixo

	Unid: mil passageiros		
	2006	2005	Var
Aveiro	6.980	6.496	7%
Braga	5.082	4.831	5%
Caíde	4.726	4.265	11%
Guim	1.276	981	30%
	18.063	16.574	9,0%

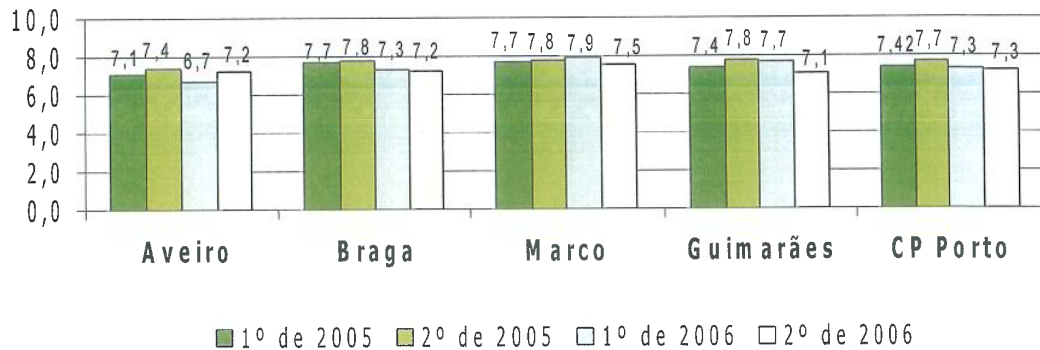
B.997 for A1

A estrutura de Passageiros no ano de 2006 foi a seguinte:



Em 2006, a qualidade percebida do serviço na CP Porto situou-se nos 7,3, numa escala de 1 a 10, mantendo-se relativamente estáveis os valores quer ao nível das linhas, quer para o global CP Porto. No segundo barómetro de 2006, os indicadores com melhor classificação foram ao nível do atendimento e apoio prestado aos clientes e a limpeza e estado de conservação. Deste estudo resultaram algumas indicações com destaque principal para a necessidade de se proceder ao aumento do número de comboios em hora de ponta, o que evidencia a necessidade de alterar o modelo de oferta actual.

Evolução do Barómetro Semestral de Qualidade Percebida



3.2.4 Oferta

No ano de 2006 foram realizadas 72.764 circulações, o que representa face ao ano anterior um acréscimo na ordem dos 3%.

Linha	Aveiro	Caide	Braga	Guim.	Total	2006/05
Nº Circulações	26.899	20.464	14.610	10.791	72.764	3%
Nº Circulações por dia Útil	91	66	48	35	240	0%
CK 10 ³	1.412	942	845	561	3.761	1%
Percurso 10 ³	1.540	1.102	884	605	4.132	3%
Lugares Km Oferecidos* 10 ⁶	673	467	365	258	1.763	3%
Lugares Oferecidos* 10 ³	12.870	10.470	6.620	5.046	35.005	5%

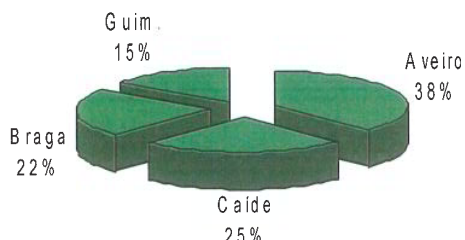
* Lugares sentados + 3 pessoas por m²

[Handwritten signatures and initials in blue, green, and red ink]

Em 2006 para o acréscimo de circulações contribuiu a família dos comboios da Granja e ainda as ofertas especiais. De facto, o acréscimo verificado situa-se ao nível da linha de Aveiro, em consequência da introdução, em finais de 2005, da família de comboios no percurso Granja ↔ Porto.

Em 2006, a distribuição de comboios km teve a seguinte estrutura:

Estrutura da Oferta - CK's 2006



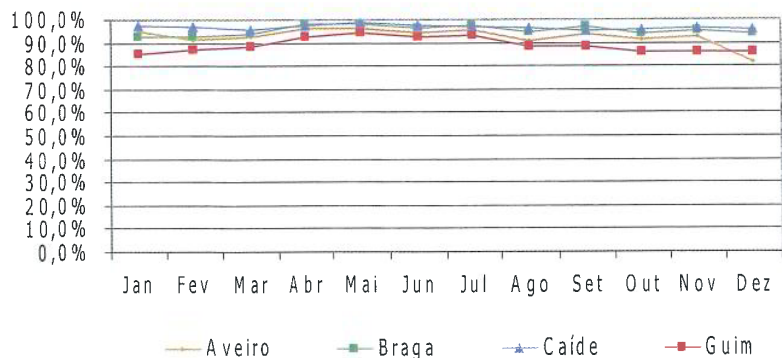
O valor médio do Índice de Regularidade foi de 99,7% e do Índice de Pontualidade de 93,9% (comboios chegados ao destino com atraso igual ou inferior a 3 minutos), representando, em ambos os indicadores, um aumento de cerca de um ponto percentual face a período homólogo.

Índice Pontualidade Diário	Aveiro	Braga	Caíde	Guim.	Total
Ano 2005	91,3%	93,1%	97,9%	86,8%	92,9%
Ano 2006	92,9%	95,3%	96,7%	89,1%	93,9%
Índice Regularidade Diário					
Ano 2005	99,3%	99,8%	99,8%	99,9%	99,6%
Ano 2006	99,5%	99,8%	99,8%	99,6%	99,7%

*Média Anual

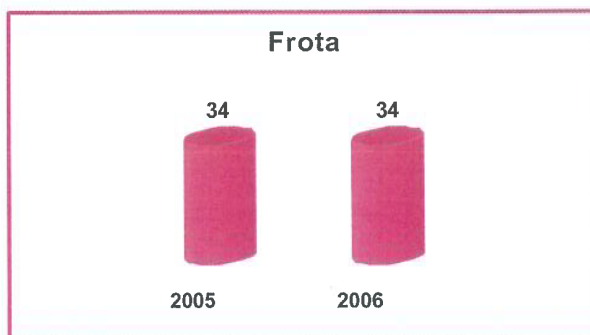
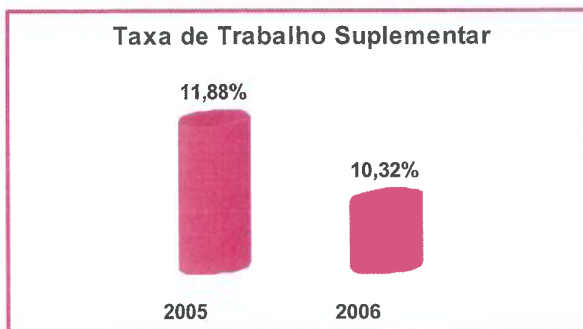
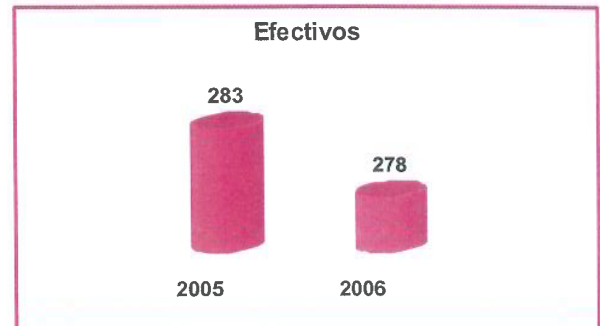
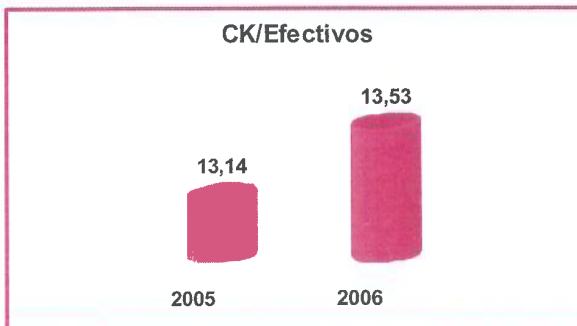
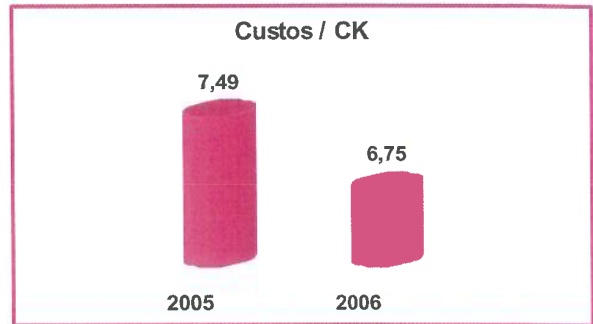
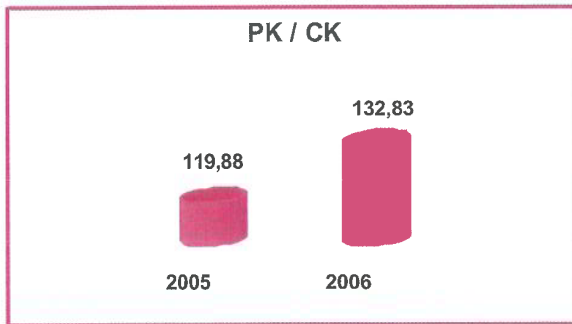
Em termos globais, a evolução do Índice de Pontualidade Diária ao longo de 2006 foi relativamente estável ao longo do ano.

Evolução do Índice de Pontualidade Diária - 2006



Handwritten signatures and initials in blue and red ink.

3.2.5 Indicadores



Handwritten signatures and initials in blue and green ink.

3.3 CP LONGO CURSO

3.3.1 Síntese da Actividade

Em 2006, a CP Longo Curso continuou a incentivar a utilização dos serviços Alfa Pendular e InterCidades junto dos segmentos Profissional, Grupos e Escolas.

Junto do segmento **Profissional** manteve-se o esforço de divulgação e de incentivo a novas empresas, não perdendo de vista a manutenção das já existentes, com grande enfoque para a venda por internet.

Estabeleceram-se 21 novos protocolos e 3 foram renegociados. Juntou-se à já longa lista de Empresas mais nomes de prestígio, nomeadamente, Universidades do Porto, Coimbra e Minho, Ordem dos Médicos, Unicer, CTT, Fundação Serralves, Axa, Ikea, etc.

O volume de facturação associado a estes clientes foi 71% superior ao verificado em 2005.

Em 2006 o volume de facturação do transporte de **Grupos** cresceu 45% relativamente ao ano anterior. O número de passageiros transportados também registou um acréscimo global de 27%, isto é, vendeu-se mais e a um melhor preço em termos reais.

A tipologia de grupo que mais se destacou foi a do segmento empresas de eventos, com grupos de maior dimensão, interessados numa prestação de um serviço com particularidades apenas possível numa viagem de comboio. Este segmento potenciou a realização de comboios fretados, em regime de Serviço Intercidades incluindo a Carruagem VIP bem como em Alfa Pendular, tendo-se concretizado 17 serviços nestas condições, representativo de 25% da facturação do transporte de grupos.

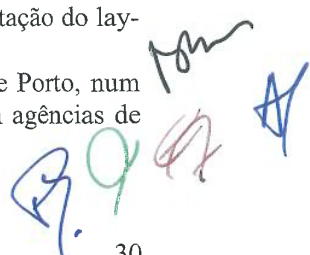
Para o segmento **Escolas** dinamizou-se a realização de comboios especiais, em regime de Serviço Intercidades entre Porto e Oriente, para dar resposta à elevada procura concentrada em Maio e Junho. Tendo-se efectuado quatro comboios, esta iniciativa teve um balanço positivo, com o transporte de 3.169 pessoas.

Foi um ano de consolidação das parcerias existentes, tendo sido efectuadas acções de divulgação junto dos nossos clientes (distribuição de folhetos a bordo) ou de potenciais (presença em eventos e certames). De realçar neste capítulo as parcerias KIT CP / AVIS, CP / ACCOR e CP / PARQUEAMENTO.

Como melhorias no Serviço prestado ao Cliente foram redefinidos os processos de tratamento das Reclamações / Sugestões com o objectivo da sua utilização como Instrumento de Venda, através da elaboração de medidas correctivas e de prevenção, e foram também desenvolvidas acções de divulgação e promoção específicas. Entre as medidas implementadas destacam-se acções de “charme” personalizadas para clientes identificados em situações específicas (perturbação do tráfego, problemas na venda pela NET, etc.)

Para promover a diversificação e dinamização dos canais de vendas, e, simultaneamente, prosseguir com o objectivo iniciado em 2005 de reduzir o peso do canal Bilheteira através da melhoria do posicionamento dos restantes canais de distribuição, foram tomadas em 2006 as seguintes medidas:

- alteração das condições comerciais dos bilhetes adquiridos através do Net Ticket com a permissão de revalidação e de reembolso dos mesmos. Foi ainda introduzida a facilidade de permitir a escolha específica de um lugar, mediante apresentação do layout das carruagens;
- elaboração de acções de formação para agentes de viagens, em Lisboa e Porto, num total de cerca de 100 formandos e celebração de 7 novos contratos com agências de viagens, com venda através do site CP;



- estabelecimento de contactos com entidades externas com o objectivo de diversificação dos canais de venda da CPLC, nomeadamente Pay Shop e Mega Rede e acompanhamento do desenvolvimento dos vários sistemas e esclarecimento dos operadores, em casos de anomalias ou alterações aos sistemas.

No âmbito da racionalização da Operação procedeu-se à extinção do serviço Intercidades da Régua, à introdução de dois novos comboios Alfa Pendulares Lisboa-Porto, um em cada sentido e à introdução do Serviço Intercidades de Évora, com três comboios diários por sentido.

A extinção do Intercidades da Régua permitiu a redução do parque de tractores de manobras de 6 para 3, e das locomotivas da série 1400 de 4 para 1.

A criação do depósito de Tracção de Lisboa contribuiu para a racionalização dos meios humanos, com uma redução de cerca de 20 efectivos nas áreas da manobra e da revisão de material.

3.3.2 Resultado

A CP Longo Curso obteve um Resultado Operacional positivo de 6,2 milhões de euros, ascendendo os Proveitos Operacionais a 73,5 milhões de euros (mais 15% que em 2005), e os Custos Operacionais a 67,4 milhões de euros.

Da análise comparada com 2005 salientam-se os seguintes indicadores:

- Aumento dos Proveitos Operacionais em cerca de 15%;
- Margem de contribuição (EBITDA) da ordem dos 18,2 milhões de Euros;
- Melhoria da Taxa de Cobertura Operacional em 7 pontos percentuais.

3.3.3 Procura

O ano de 2006 registou face a 2005 um crescimento de 15,6% ao nível dos Proveitos do tráfego e 71,3% dos Proveitos do Acordo CP / EMPRESAS. De referir que o acréscimo de 37,1% no Serviço Internacional se deve a uma alteração de critérios no acordo CP / RENFE, em que a CP fica com os 100% do proveito do SUD contrariamente ao ano anterior em que o valor era de 50%.

Em termos de volume de clientes transportados o Serviço Alfa Pendular teve uma boa performance crescendo 3% em 2006. Os Serviços InterCidades e Internacional diminuíram cerca de 6,1% e 3,6%, respectivamente.

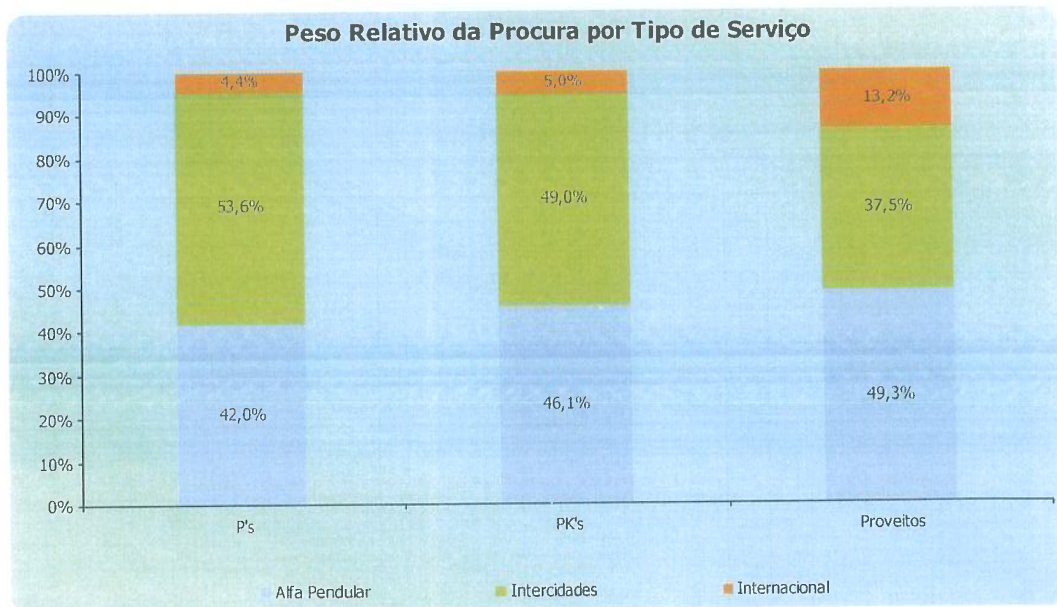
A CP Longo Curso fechou, assim, o ano de 2006 com cerca de 4.552 mil passageiros transportados e 72,8 milhões de Euros de proveitos de tráfego, como indicam os quadros que a seguir se apresentam:



Procura por Serviço			un: mil P's
Serviço	2006	2005	Variação
Alfa Pendular	1.910	1.853	3,0%
InterCidades	2.441	2.599	-6,1%
Internacional	201	209	-3,5%
TOTAL	4.552	4.662	-2,3%

Proveitos do Tráfego por Serviço			un: mil €
Serviço	2006	2005	Variação
Alfa Pendular	35.889	31.151	15,2%
InterCidades	27.312	24.803	10,1%
Internacional	9.595	7.000	37,1%
TOTAL	72.796	62.953	15,6%

Proveitos do Acordo CP/EMPRESAS			un: mil €
TOTAL	2006	2005	Variação
TOTAL	1.288	752	71,3%



Ao nível dos Canais de Venda a CP Longo Curso em 2006 continuou a apostar nos canais alternativos à Bilheteira procurando diminuir o peso excessivo deste canal, promovendo ao mesmo tempo uma imagem de inovação. Assim, em 2006 a distribuição dos proveitos pelos Canais de Venda verificou algumas alterações face a 2005:

- o peso das **Bilheteiras** diminuiu ligeiramente, tendo, em 2006, representado 86% do total dos proveitos gerados;
- o **Multibanco** continua como 2.º Canal de Vendas preferencial, mas desceu bastante face a 2005, por contrapartida do acréscimo das vendas pela Internet;
- A **Internet** cresceu bastante face a 2005. A plataforma do Net-Ticket foi melhorada e aumentadas uma série de funcionalidades. Terminou o ano com um acumulado de 3%, mas nos últimos 3 a 4 meses de 2006 teve com um peso de 4 a 6%;
- os **Quiosques** e a **VT** mantêm-se estáveis, 2% e 1%, respectivamente;
- Por último, as **Agências de Viagens** têm em 2006 um peso de 2%. A partir de Setembro praticamente todas as Agências deixaram de vender “manualmente” e passaram para a utilização do sistema Galileo.

Proveitos por Posto de Venda	2006	2005
Bilheteiras	86%	87%
MB	6%	9%
Internet	3%	1%
Quiosques	2%	2%
AV's	2%	n.d.
VT	1%	1%
Total (DW/GDS/SIRE)	100%	100%

3.3.4 Oferta

A CP Longo Curso em 2006 realizou perto de 7 milhões de Comboios Km, incluindo as marchas associadas aos serviços regulares, o que significa que cresceu 1,7% face a 2005.

O acréscimo deu-se no Serviço Alfa Pendular, mais 7,3% que o ano anterior, sendo que os Serviços InterCidades e Internacional diminuíram, quando comparados com 2005. No entanto, a análise apenas ao nível dos comboios regulares, evidencia que o Serviço InterCidades cresceu quase 1% face ao ano transacto.

No Serviço Alfa Pendular, em Março, foram introduzidos 2 novos comboios em duas faixas horárias bem distintas: 6h Lisboa / Porto e 21h Porto / Lisboa. Em Julho / Setembro apostou-se numa Oferta de Verão com mais 2 comboios para Sul.

Também no InterCidades se verificaram algumas alterações: em Março terminou o serviço no Eixo Porto / Régua / Porto, a partir de Julho reformulou-se o Comboio Azul, agora com Material IC e novo horário e em Novembro alargou-se a oferta no Eixo do Alentejo a Évora.

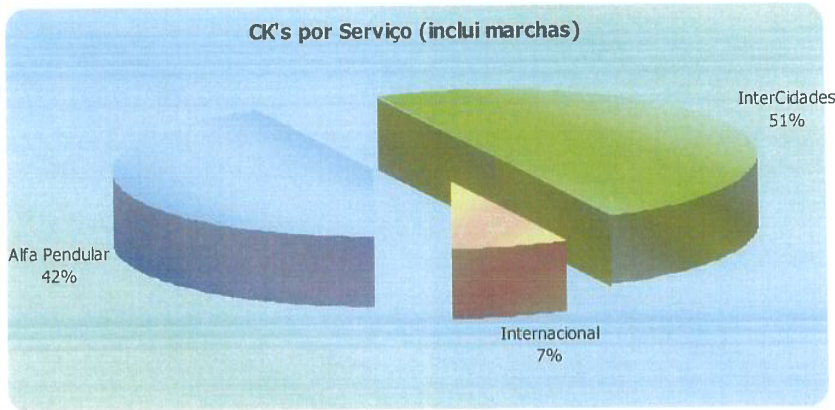
A 5 de Novembro foram introduzidos mais 6 comboios no Eixo do Alentejo. Manteve-se a oferta no sentido Lisboa / Beja / Lisboa, com 4 comboios diários, e afectou-se a nova oferta ao sentido Lisboa / Évora / Lisboa com 6 comboios diários, 3 por sentido.

Comboio Km por Serviço^(*)

Serviço	2006	2005	Variação
Alfa Pendular	2.962	2.760	7,3%
InterCidades	3.518	3.577	-1,6%
Internacional	496	525	-5,4%
TOTAL	6.976	6.861	1,7%

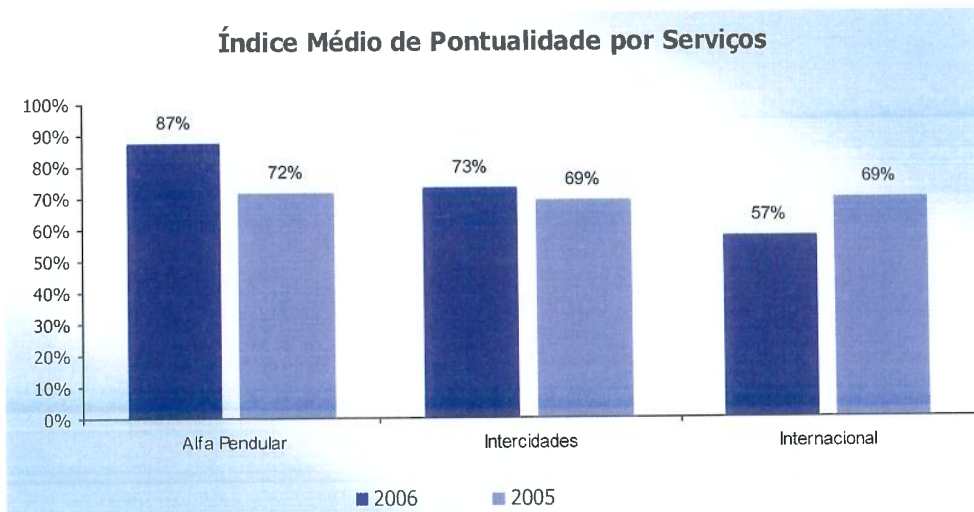
(*) – Inclui marchas

O mês de Novembro ficou marcado pelas fortes perturbações na circulação devido às intempéries ocorridas nos dias 4, 5 e 24, que levaram a supressões parciais e totais de vários comboios.



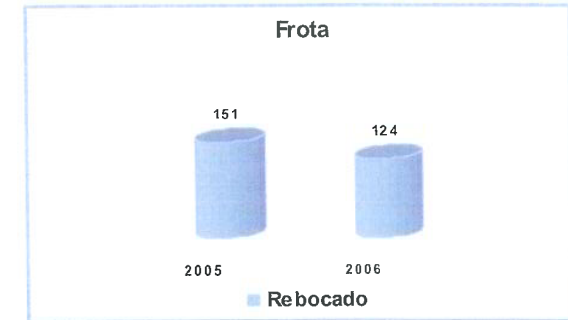
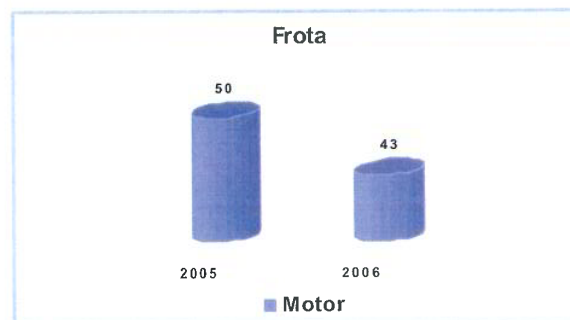
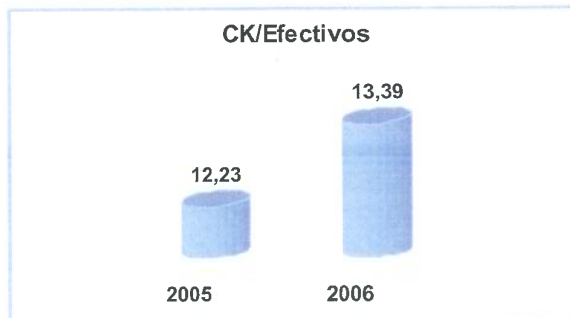
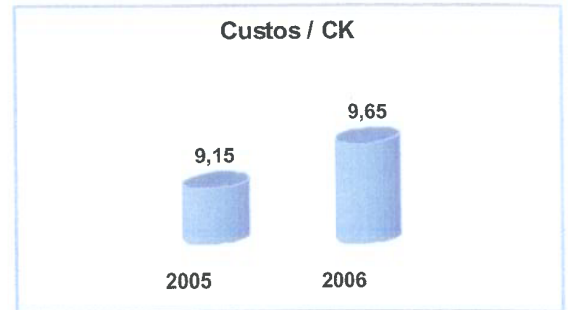
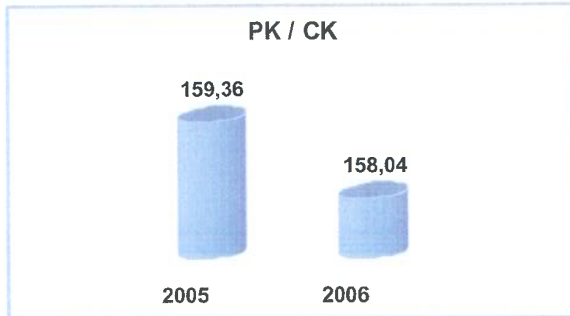
No que se refere à Pontualidade dos Serviços de Longo Curso, regista-se uma melhor performance em 2006 no Alfa Pendular e InterCidades, mas uma descida significativa no Serviço Internacional.

Efectivamente o Serviço Alfa Pendular conseguiu um Índice de Pontualidade de 87%, o que representa um crescimento bastante expressivo face a 2005, onde tinha atingido 72%. No Serviço InterCidades o crescimento foi também importante, apesar de inferior ao do Alfa Pendular, mas significativo, ultrapassando a barreira dos 70%. Já o Internacional verificou um decréscimo dos 69% de 2005 para 57% em 2006.



[Handwritten signatures and initials in red, green, and blue ink]

3.3.5 Indicadores



Handwritten signatures and initials in green, red, and blue ink.

3.4 CP REGIONAL

3.4.1 Síntese da Actividade

O ano de 2006 fica marcado pela implementação de novos horários, no âmbito da reinvenção do serviço regional, em linhas de grande importância estratégica para a CP Regional. Depois de analisadas as mobilidades regionais, de definidos os modelos de horários e de definidas as restrições operacionais que devem enquadrar as soluções a implementar, de acordo com as orientações estratégicas traçadas para a unidade de negócio (U.N.), foram elaborados novos horários no Minho, no Douro, no Oeste, no Algarve e no Alentejo.

A estratégia definida para a CP Regional até 2010, e que continua a orientar as acções planeadas e realizadas no ano 2006, tem por base 3 linhas de actuação:

- Reinventar a oferta regional, de modo a responder mais eficazmente à procura;
- Racionalizar a utilização dos meios produtivos;
- Contratualizar com o estado o serviço público realizado pela unidade.

Assim, no ano de 2006, a U.N. deu continuidade ao trabalho iniciado no ano anterior, implementando medidas com forte impacto na racionalização da operação e conseqüentemente nos custos operacionais. Destas medidas destacam-se:

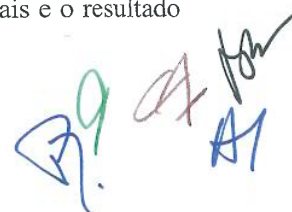
- A conclusão da substituição da locomotiva e carruagem pelo material automotor e em consequência a libertação de material circulante (6 unidades motoras e 37 carruagens);
- A redução das necessidades de recursos humanos, com a implementação dos novos horários e a reformulação das escalas de pessoal, tendo sido libertos, através de rescisões por mutuo acordo, 93 trabalhadores;
- Alargamento do Sistema de Gestão da Qualidade (SGQC) à CP Regional, iniciado em Março, tendo sido já concluída uma auditoria interna e estando prevista a obtenção da certificação durante o ano 2007;
- Início da redefinição do modelo tarifário a aplicar aos serviços regionais;
- A centralização da monitorização do tráfego (CAT's);
- A conclusão da implementação do Sistema de Gestão de Pessoal Circulante (SGPC) nos depósitos de pessoal circulante;
- Trabalhos de preparação para a futura contratação do serviço público.

3.4.2 Resultados

O ano 2006 cimentou a evolução positiva dos resultados operacionais iniciada em 2005, ou seja, desde a criação da CP Regional.

Constata-se que esta evolução se fica a dever à substancial redução dos custos operacionais (-11,7 Milhões de euros), conseguida sem reduzir a oferta e sem redução da procura, mantendo, deste modo, o nível dos proveitos operacionais.

A taxa de cobertura dos custos operacionais, melhorou em 6 pontos percentuais e o resultado operacional em 12,9 Milhões de euros.





3.4.3 Procura

Globalmente, a procura, dos serviços da CP Regional, teve uma evolução positiva face ao ano anterior, registando-se um crescimento de 4,4% no número de passageiros transportados, de 0,3% nos passageiros-quilómetro e de 5,3% nos proveitos de tráfego.

Procura CP Regional	2005	2006	Variação %
Passageiros (mil)	13.037	13.613	4,4%
Proveitos Tráfego (mil €)	31.209	32.860	5,3%

Verificou-se portanto que o aumento de 4,4%, nos passageiros transportados, não foi acompanhado nos PK's nem nos proveitos do tráfego. Este facto deve-se a uma incoerência do modelo tarifário que permite ganhos significativos para o cliente, quando este, em vez de adquirir um único título de transporte, correspondente ao número de quilómetros da viagem, o reparte por mais do que um título com percursos inferiores a 50 Km's, cujos preços são fixados administrativamente e, por isso, mais baixos. Este fenómeno agravou-se em 2006, tendo tendência a agravar-se ainda mais, se não se corrigir o actual modelo tarifário.

As linhas com mais passageiros transportados, em 2006, foram: o Minho, o Douro Via Larga, o Norte, o Ramal da Lousã, o Ramal de Tomar, o Algarve e o Urbano de Coimbra. Estas sete linhas representaram 81% das viagens realizadas em comboios regionais.

De dimensão média, as linhas do Vouga, da Beira Alta, da Beira Baixa e do Oeste, transportaram no seu conjunto 15% dos passageiros, contribuindo significativamente para a procura da U.N.

As linhas do Tâmega, do Corgo, do Tua, Coimbra – Figueira da Foz, do Leste, do Alentejo e do Sul registaram procuras muito reduzidas, somando no seu conjunto 423 mil Passageiros, o que representou 3% do total de passageiros.

No que se refere aos proveitos do tráfego, confirma-se que as linhas do litoral são as que mais contribuem, assumindo especial relevo a Linha do Norte e o Ramal de Tomar que no seu conjunto obtiveram 12,318 milhões de euros, montante que representou 37% do total da prestação de serviços da CP Regional. Das restantes linhas, é de destacar os proveitos obtidos nas linhas do Douro Via Larga (13%), do Minho (8%), do Algarve (8%), do Oeste (4%), no Ramal da Lousã (4%) e no Urbano de Coimbra (4%).

De salientar ainda, o desempenho dos Serviços "Charter", com um crescimento de 74,4% dos proveitos do tráfego, face ao ano anterior. Este crescimento, permite perspectivar para 2007, o

for
AT
37

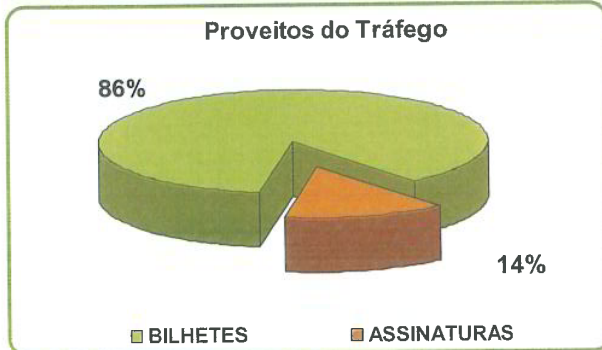
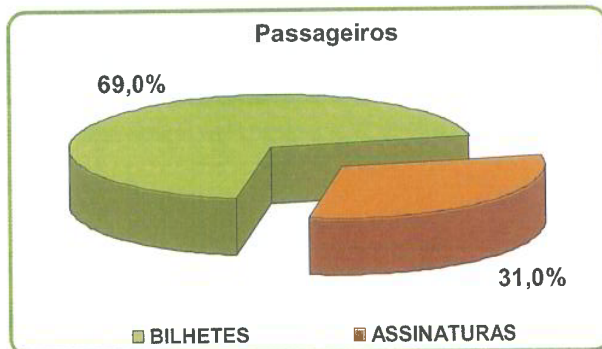
equilíbrio da conta de exploração deste serviço, apesar deste objectivo não ter sido ainda conseguido em 2006.

A procura da CP Regional, por tipo de título de transporte foi a seguinte:

Tipo Título Transporte	2006	
	mil P's	Prestação Serviços mil €
Bilhetes	9.399	28.354
Assinaturas	4.214	4.506
Total	13.613	32.860

Globalmente, os passageiros que viajaram nos serviços da CP Regional, realizaram um percurso médio de 44,4 KM. Os passageiros que viajaram com assinatura realizaram percursos médios mais curtos (32 km).

Do total de passageiros da CP Regional, 69% viajou com bilhete e 31% com assinatura, sendo o peso dos proveitos do tráfego desse título de 86% e 14% respectivamente, conforme se ilustra nos gráficos em baixo.



3.4.4 Oferta

Em 2006, prosseguiu-se com a reinvenção do serviço regional, iniciada no ano anterior e que, visou, essencialmente, potenciar o efeito de rede com rebatimentos na oferta urbana e de longo curso, bem como, a implementação de ligações rápidas aos grandes centros urbanos, assegurando, desta forma, uma melhor mobilidade regional.

Este novo modelo permitiu, por um lado, aumentar a oferta (maior número de comboios) com um ligeiro aumento de CK's face a 2005 (+0,3%) e por outro, racionalizar os meios produtivos, designadamente com a afectação exclusiva de automotoras ao serviço regional e a simplificação de alguns processos associados, com particular relevância na redução da necessidade de manobras.

Handwritten signatures and initials in blue and red ink.

Em Abril de 2006, deixou de se realizar o serviço de auto-expresso, por se tratar de um serviço deficitário e que exigia o recurso ao sistema de locomotiva e Carruagem.

A comparação do realizado em 2006, face a 2005 é a seguinte:

Evolução 2006 / 2005	CK'S		
	2005	2006	VAR. %
CP REGIONAL - TOTAL	12.195.948	12.238.185	0,3%

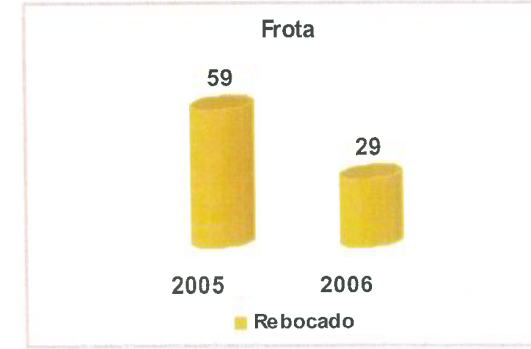
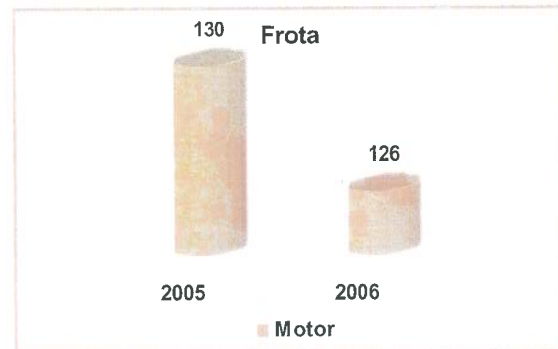
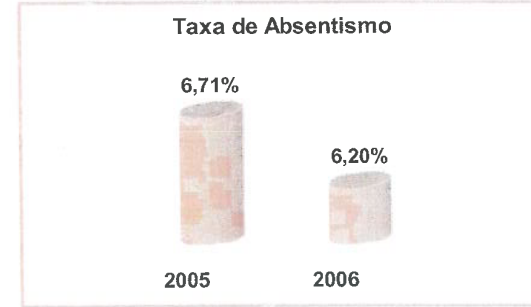
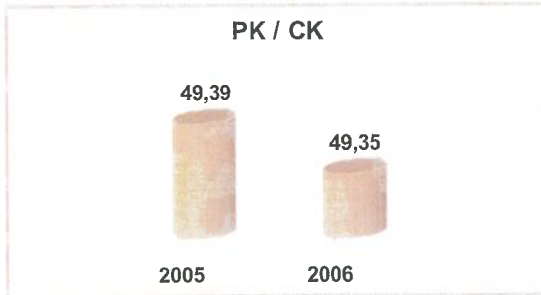
Relativamente aos indicadores de pontualidade e a regularidade global dos comboios desta U.N. é de salientar a regularidade média, com um valor de 98% e que a quase totalidade das linhas teve 80% ou mais de pontualidade, em 2006, situando-se a pontualidade média dos comboios da U.N. nos 86% – quadro seguinte.

Pontualidade e Regularidade médias por linha em 2006:

2006	PONTUALIDADE	REGULARIDADE
MINHO	71%	99%
DOURO VIA LARGA	84%	99%
TÂMEGA	98%	100%
CORGO	92%	98%
VOUGA	90%	98%
NORTE	91%	99%
BEIRA ALTA	90%	100%
URBANO COIMBRA	93%	100%
COIMBRA - FIGUEIRA DA FOZ	95%	99%
LOUSÃ	98%	99%
BEIRA BAIXA	79%	99%
LESTE	67%	96%
OESTE	90%	99%
TOMAR	83%	100%
ALENTEJO	90%	96%
SUL	88%	100%
ALGARVE	63%	100%
SERVIÇOS "CHARTER"	64%	88%
Total Global	86%	98%

9. 9 102 A1

3.4.5 Indicadores



Handwritten signature and initials: J. J. [unclear] for AI

3.5 CP Carga

3.5.1 Síntese de Actividade

A CP Carga manteve em 2006 a tendência de crescimento que vem demonstrando desde 2003, isto apesar das diversas condicionantes que perturbaram e penalizaram grandemente a sua actividade ao longo deste ano.

Além da crise que se continua a sentir no sector da construção civil e a estagnação das obras públicas na infra-estrutura ferroviária de que dependem importantes tráfegos da Unidade, como seja o tráfego de cimento e os materiais de via, o resultado obtido também foi bastante afectado por uma série de ocorrências verificadas ao nível de outros importantes tráfegos: o descarrilamento de um comboio de **carvão** em Julho de 2006 próximo da Estação de Pegões, na Linha do Alentejo, que deixou imobilizados 11 vagões carvoeiros propriedade do cliente; sucessivas avarias também na fábrica do amoníaco no Lavradio que suspendeu o tráfego de **fuelóleo pesado** durante os meses de Julho, Agosto, Setembro e parte do mês de Outubro; e diversas avarias no pórtico e nos tapetes de laboração na mina de Neves Corvo que provocou uma quebra no tráfego de **minério**.

Contrariando este cenário desfavorável a CP Carga procurou compensar com uma maior agressividade comercial em sectores de actividade que se apresentam actualmente com grandes potencialidades, como seja o mercado dos contentorizados, quer pela consolidação dos negócios existentes, principalmente no que se refere à posição da CP Carga no tráfego de contentores de e para o Terminal XXI em Sines, quer pela captação e desenvolvimento de novos fluxos de tráfego. Neste respeito destacamos um dos projectos mais ambiciosos da Unidade e que começa a evidenciar resultados francamente positivos: referimo-nos à cooperação estabelecida entre a CP Carga e o grupo Tertir para desenvolvimento de soluções logísticas integradas assente na exploração da Plataforma de Contentores de **Elvas**, infra-estrutura concessionada à CP pela Rede Ferroviária Nacional - Refer. A plataforma intermodal de Elvas receberá comboios de contentores provenientes do Porto de Lisboa com mercadorias para distribuição na Estremadura Espanhola, e em sentido contrário comboios de contentores para exportação a partir do Porto de Lisboa.

Ainda, a merecer destaque, a inauguração do Terminal Multiusos de **Valongo** em Setembro de 2006, plataforma multimodal para o tráfego de mercadorias multi-produto do norte, em parceria com a Sociedade Portuguesa de Contentores, do grupo Sapec, e proprietária do terminal; e a inauguração em Abril de 2006 do terminal ferroviário de **Tadim** concessionado pela REFER à CP para cargas, descargas e armazenamento de mercadorias transportadas por caminho-de-ferro.

Na óptica da produção, prosseguiram os esforços no sentido da racionalização de meios e optimização dos recursos produtivos, quer pelo dimensionamento do parque de material motor, quer pela reformulação do parque de material rebocado, quer pela racionalização do quadro de efectivos. Desta forma tornou-se possível que o incremento da actividade da Unidade não representasse um acréscimo dos factores de produção, bem pelo contrário.

Face ao ano passado a Unidade regista uma redução de comboios-quilómetros (CK's) em 3%, uma redução de quilómetros percorridos (km's) de 2,4%, uma redução no parque de material motor em 5 unidades, uma redução do parque de material rebocado principalmente do parque não activo em 296 unidades e uma redução do quadro de efectivo médio em 30 agentes.

Foi iniciado em 2006 um projecto de modernização do parque de material rebocado, que envolve 176 vagões para a madeira e 121 vagões plataformas, dos quais foram entregues este ano, 42 unidades para o tráfego da rolaria de madeira e 91 unidades para o tráfego de contentorizado, permitindo assim uma melhor adaptabilidade do parque à procura do mercado.

De acordo com as orientações para o Sector de Transporte emanadas pela Tutela Sectorial deverá a CP preparar a CP Carga para se constituir em 2007 como entidade autónoma no tecido empresarial português no sector dos transportes de mercadorias, e que sustente o negócio numa lógica empresarial capaz de responder aos desafios do mercado liberalizado. Deverá, também, essa Entidade definir e implementar objectivos estratégicos conducentes à sustentabilidade do negócio e equilíbrio dos seus resultados e estabelecer e desenvolver parcerias com agentes do mercado com relevo para o desenvolvimento da actividade.

Foi nesta perspectiva que a CP Carga trabalhou, tendo sido lançados importantes projectos de cooperação e parcerias, como sejam, a cooperação com a SN Longos e a Lusocider para a ligação ferroviária do Seixal a Coina; o reforço da parceria com o cliente PSA para expansão do segmento internacional de contentores de e para o Terminal XXI em Sines; a cooperação com o grupo Portucel / Soporcel para expansão do ramal da fábrica na Figueira da Foz e para construção do ramal de ligação à nova fábrica em Setúbal.

3.5.2 Resultados

O Resultado Operacional da Unidade em 2006 manteve-se muito idêntico ao do ano anterior, com um valor negativo de cerca de 14,5 milhões de Euros. Também nos Proveitos Operacionais e nos Custos Operacionais não se registaram desvios significativos, tendo a taxa de cobertura permanecido nos 83%.

3.5.3 Procura

A análise evolutiva dos Proveitos do Tráfego permite concluir que, pese embora a contribuição negativa do melhor tráfego da Unidade, o segmento do **Carvão, Cinzas e Petcoke** (-6,0%), o crescimento positivo obtido assentou no bom desempenho de alguns importantes fluxos da estrutura de tráfegos da Unidade, cujos resultados mais que colmataram a decréscimo verificado no tráfego do Carvão, Cinzas e Petcoke. Estamos a referir o tráfego de **Contentores** (+16,6%), o tráfego da **Areia** (+21,6%) e o tráfego da **Madeira e Pasta de Papel** (+8,0%), em que neste último a contribuição positiva é atribuída ao tráfego da Pasta já que o tráfego da Madeira apresenta uma redução na sua actividade.

Proveitos da CP Carga por produto			(em euros)
Produto	2006	2005	Var %
Carvão, Cinzas e Petcoke	18.364.526	19.532.656	-6,0 %
Cimento	11.390.153	11.302.321	0,8 %
Contentores	9.618.611	8.247.208	16,6 %
Madeira e Pasta	5.194.695	4.809.257	8,0 %
Areia	3.885.356	3.195.563	21,6 %
Produtos Siderúrgicos	2.873.547	2.733.761	5,1 %
Minérios	2.300.158	2.587.600	-11,1 %
Cereais e Farinhas	2.181.706	2.398.761	-9,0 %
Combustíveis	1.867.542	2.183.553	-14,5 %
Veículos e Peças Auto	1.866.470	1.774.319	5,2 %
Diversos	1.756.180	2.322.186	-24,4 %
Balastro e Britas	1.696.602	1.579.705	7,4 %
Produtos Químicos	958.927	917.205	4,5 %
Adubos	567.837	553.511	2,6 %
Vagões Part.Vazios	312.549	347.887	-10,2 %
Carril	294.628	514.855	-42,8 %
	65.129.487	65.000.348	0,2 %

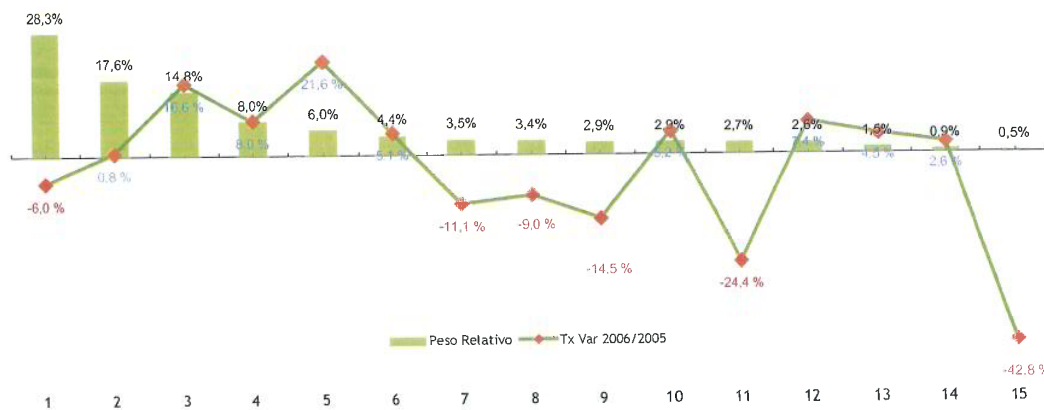
Na perspectiva da tonelage transportada o acréscimo conseguido fica a dever-se essencialmente aos mesmos tráfegos, o tráfego de **Contentores** (+27,1%) e o tráfego da **Areia** (+20,7%).

Nesta perspectiva a contribuição do tráfego da Madeira e Pasta é negativa em 2,2% muito devido à quebra verificada no transporte de madeira no mercado nacional, na ordem dos 10%.

Tonelage transportada da CP Carga por produto

Produto	2006	2005	Var %
Carvão, Cinzas e Petcoke	1.864.861	2.034.919	-8,4 %
Cimento	1.896.597	1.963.492	-3,4 %
Contentores	1.552.529	1.221.923	27,1 %
Madeira e Pasta	860.366	879.759	-2,2 %
Areia	1.257.211	1.041.337	20,7 %
Produtos Siderúrgicos	377.289	311.142	21,3 %
Minérios	323.524	350.036	-7,6 %
Cereais e Farinhas	494.322	588.796	-16,0 %
Combustíveis	259.592	308.047	-15,7 %
Veículos e Peças Auto	193.307	179.355	7,8 %
Diversos	270.228	316.649	-14,7 %
Balastro e Britas	224.611	195.671	14,8 %
Produtos Químicos	97.703	97.447	0,3 %
Azubos	64.285	66.556	-3,4 %
Carril	15.868	31.405	-49,5 %
	9.752.293	9.586.536	1,7 %

A estrutura de tráfegos da Unidade apresenta a sua habitual estabilidade, principalmente ao nível dos grandes tráfegos cujo peso relativo – dos quatro primeiros – face ao total mantém-se nos 68%. Apenas de registar a subida dos tráfegos de **Combustível** (Jet-Fuel e Fuelóleo Pesado) e de **Veículos e Peças** mais por motivo da queda do tráfego dos **Diversos** essencialmente por extinção do tráfego de Clinker para Sines.



- (1) Carvão, Cinzas e Petcoke
- (2) Cimento
- (3) Contentores
- (4) Madeira e Pasta
- (5) Areia
- (6) Prod.Siderúrgicos
- (7) Minérios
- (8) Cereais e Farinhas
- (9) Combustíveis
- (10) Veículo e Peças
- (11) Diversos
- (12) Balastro e Britas
- (13) Prod. Químicos
- (14) Azubos
- (15) Carril

Handwritten signatures and initials in blue and green ink.

Numa análise produto a produto, voltamos a destacar pela positiva:

- Tráfego de **Contentores** (+17% em proveitos / +27% em toneladas / +23% em teus) : Impulsionado pelo mercado nacional, com crescimentos de 24%, 34% e 26%, respectivamente em receita, toneladas e teus, onde os fluxos de tráfego de e para o Porto de Sines foram determinantes, assim como os fluxos de contentores de Elvas para Lisboa.

	TEU's			Toneladas			Receita Líquida (euros)		
	2006	2005	var	2006	2005	var	2006	2005	var
Exportação	8.532	9.112	-6%	56.099	80.935	-31%	1.003.639	1.021.845	-2%
Importação	9.123	8.517	7%	126.594	115.200	10%	746.386	868.514	-14%
Nacional	137.128	108.624	26%	1.369.836	1.025.784	34%	7.867.478	6.356.699	24%
Total	154.783	126.253	23%	1.552.529	1.221.919	27%	9.617.503	8.247.058	17%

- Tráfego de **Areia** (+21% em toneladas / +22% em proveitos): lançamento de novos fluxos de tráfego, dois destes para Loulé e o terceiro da Figueira da Foz para Gaia;
- Tráfego de **Pasta de Papel** (+27% em toneladas / +60% em proveitos): desenvolvimento do tráfego realizado a partir de Rodão;
- Tráfego de **Produtos Siderúrgicos** (+21% em toneladas / +5% em proveitos): consolidação das oportunidades de negócio existentes no segmento internacional.

Com sinal contrário, e dada a sua elevada expressão, voltamos a destacar o tráfego de **Carvão**, onde a Unidade perdeu 5% em receita e 7% em tonelagem transportada, que representam uma redução de 123 mil toneladas transportadas e uma redução nos proveitos do tráfego de cerca de 824 mil euros.

E ainda:

- Tráfego **Minério** (-8% em toneladas / -11% em proveitos): como resultado das inúmeras avarias que se verificaram na laboração da mina em Neves Corvo, e também por motivo de diminuição na extracção do minério;
- Tráfego de **Cereais e Farinhas** (-16% em toneladas / -9% em proveitos): resulta essencialmente do segmento da exportação, mais concretamente da produção de cereal em Espanha, que face ao aumento de pluviosidade em relação ao ano anterior, permitiu aos clientes ter a matéria-prima mais próximo dos centros de produção, sem necessidade de recolha;
- Tráfego de **Clinker**: projecto abandonado pelo cliente.

3.5.4 Oferta

Em 2006, a actividade produtiva da CP Carga, medida em termos de toneladas km, manteve-se praticamente igual ao ano anterior, registando um acréscimo de apenas 0,3%. Quanto aos meios de tracção utilizados verificou-se um melhor aproveitamento da capacidade instalada, uma vez que tanto os CK's como os percursos baixaram, 2,9% e 2,4%, respectivamente. Consequentemente, os níveis de ocupação dos comboios melhoraram cerca de 3%.

Handwritten signatures and initials:
 R. G. J. A1

Volume da Actividade Operativa	2006	2005	Var %
Nº de Comboios	68.559	67.834	1,1%
Comboios Quilómetro	7.451.804	7.673.807	-2,9%
Comerciais	7.353.853	7.576.268	-2,9%
Outros Percursos Operacionais	97.951	97.539	0,4%
Toneladas Quilómetro (10 ³)	2.429.577	2.422.113	0,3%
Toneladas Quilómetro Brutas Rebocadas(10 ³)	4.841.493	4.837.732	0,1%

Isso é bem visível nos índices de produtividade obtidos na área da utilização das locomotivas, com uma melhoria de 6% face ao ano anterior.

Loc	2006			2005			Var
	km	Nº Médio Loc.*	Km/Loc	km	Nº Médio Loc.*	Km/Loc	
Eléctricas	6.179.450	42	147.130	6.294.405	46	136.835	7,5%
Diesel	3.803.281	64	59.426	3.936.084	69	57.045	4,2%
	9.982.731	106	94.177	10.230.489	115	88.961	5,9%

* locomotivas com registo de quilómetros

No que diz respeito à qualidade do serviço prestado, avaliada em termos do Índice da Pontualidade, a situação piorou relativamente ao ano anterior. Em 2006, 59% dos comboios de Mercadorias chegaram aos destinos com atrasos inferiores a 30 minutos, enquanto que em 2005 essa percentagem foi de 65%.

Estes resultados foram obtidos num contexto de dificuldades várias apresentadas pela qualidade de utilização da rede ferroviária nacional, onde as constantes interrupções de circulação, por motivos de descarrilamentos, causas naturais (intempéries), etc, continuaram a penalizar fortemente a qualidade da nossa oferta, situação agravada por avarias do material circulante.

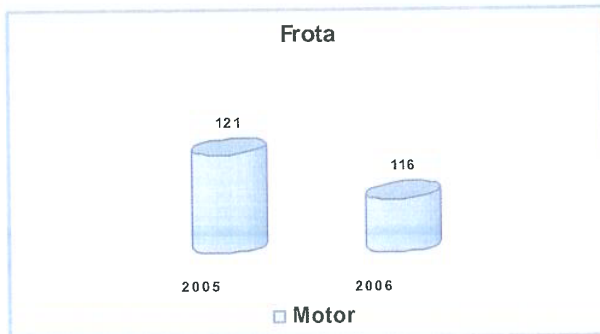
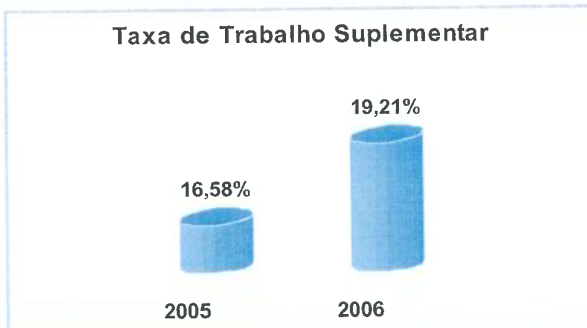
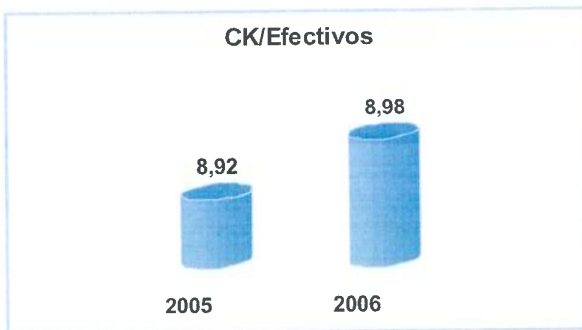
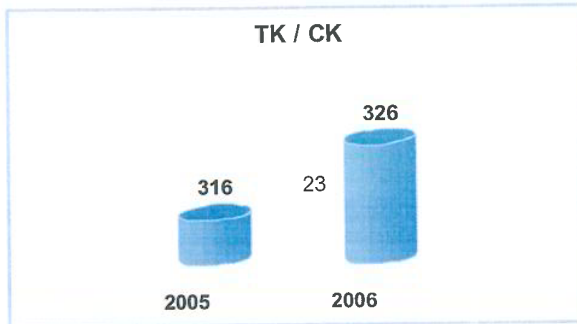
	Pontualidade			
	até 30 min.	1/2<hora<1	1<horas<2	horas>2
2006	59%	16%	16%	10%
Comboios Bloco	63%	15%	13%	8%
Comboios Plano	56%	16%	17%	12%
2005	65%	15%	13%	7%

No que se refere à regularidade, embora ainda longe do pretendido, a evolução foi positiva, sobretudo num ano onde se teve que aumentar a flexibilidade das soluções de transporte propostas ao mercado.

Regularidade	
2006	80%
2005	77%

Handwritten signatures and initials in blue and red ink, including a large '9' and 'AT'.

3.5.5 Indicadores



[Handwritten signatures and initials]