

Ano novo fatos novos



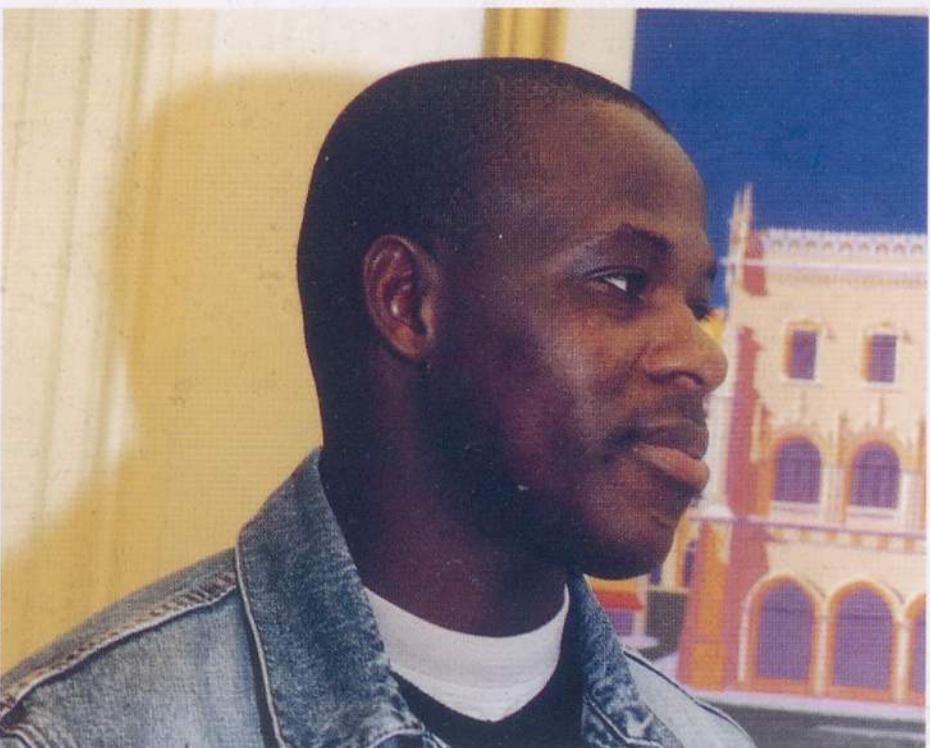
Inserindo-se no objectivo de dotar a CP de uma nova imagem e de elevar o nível dos seus serviços, ou seja, de uma nova empresa, foi apresentado o novo vestuário de Verão e Inverno que vai começar a ser utilizado pelos trabalhadores da CP, nomeadamente os que contactam directamente com os clientes. Foi um desfile de elegância e beleza, realizado na gare do Oriente. No novo vestuário predominam os cinzentos, os beiges e os verdes.

(págs. 2 e 3)

Passageiro da linha de Cascais distinguido pela CP

O gesto, destemido, de um nosso cliente, justifica a notícia. Na linha de Cascais, apercebendo-se da tentativa de agressão a um maquinista, um passageiro foi em seu auxílio não permitindo que se consumasse aquele acto. O individuo foi identificado e detido pela polícia. A administração da empresa deliberou emitir um agradecimento público ao nosso cliente e premiá-lo pela nobreza do gesto.

(pág. 8)



Défice em 2000 baixou para 47,1 milhões

No Relatório e Contas referente ao ano 2000, objecto de apresentação em conferência de imprensa, destaca-se a redução do défice, em 9,8 por cento, em relação ao exercício anterior: 47,1 milhões de contos (235,04 milhões de euros) contra 52,22 milhões de contos (260,45 milhões de euros) em 1999. Conseguiu-se o "resultado possível, no actual contexto em que se move a CP", reconheceu na ocasião o Presidente do Conselho de Gerência da empresa.

(págs. centrais)

Fatos acompanham nova imagem

Cinzentos, beiges e verdes são as cores dominantes no novo vestuário de serviço dos trabalhadores das carreiras comercial e de operações de transporte da CP.

A apresentação da nova roupa de serviço – peça fundamental na imagem de modernidade e de mudança da empresa – concebida pelo cunho da estilista Antónia Leite, realizou-se no dia 8 de Dezembro, na gare do Oriente, num concorrido e elegante “Desfile de Moda CP”.

A decisão de dar prioridade a nova indumentária para as carreiras comercial e de operações de transporte foi uma opção relacionada com o facto de serem estes os colaboradores que têm um maior contacto com os clientes. Em próximas etapas seguem-se os restantes trabalhadores da empresa mais expostos junto do público, para os quais foram já concebidos os modelos e confeccionados os respetivos protótipos.

As peças, desenvolvidas a partir de um modelo comum, foram dese-

nhadas de acordo com as funções de desempenho, com as estações do ano e incluem elementos diferenciadores relativamente às várias Unidades de Negócio da CP.

Todos os tecidos, onde predomina o algodão, foram testados em laboratório, sendo anti-alérgicos. Na coleção de senhora foram seleccionados os tons de cinza mais claro e o verde institucional, enquanto nos modelos de homem predominam os tons de cinza mais escuro e também o verde institucional.

A anteceder o desfile decorreram alguns momentos de descontração com animação humorística a cargo do entertainer Pedro Tochas, que, com o seu poder de improvisação, fez rir os presentes com algumas piadas de bom gosto, parte das quais relacionadas com os comboios.

A apresentação do desfile esteve a cargo de Sofia Aparício. A “top-model”, usando um levíssimo vestido preto, foi explicando o processo de



desenho e seleção de tecidos, à medida que os modelos percorriam a passarela montada para o efeito.

Para os trabalhadores da carreira comercial os fatos escolhidos, que vêm substituir as fardas usadas há doze anos, assemelham-se aos das hospedeiras e comissários de bordo da aviação. As roupas das senhoras (calças ou saia-casaco ou saia-camisola) incluem pequenos chapéus cinzentos, lenços da mesma cor com o emblema da CP, sapatos e malas pretos com pequenos detalhes a verde. Para os homens, em corte mais clássico, destaca-se os fatos cinzento escuro com camisas num tom mais claro, gravatas com o símbolo da empresa ou calça e pulôver com riscas verdes nos ombros. Os bonés são cinzentos e os sapatos pretos.

O vestuário dos trabalhadores da carreira de operações de transporte apresenta também tons cinza, embora o verde seja mais dominante, inclui pólos e, devido à especificidade das suas funções, dispõem de listas reflectoras.



Apresentação na passarela da Gare do Oriente

Moda Inverno-Verão

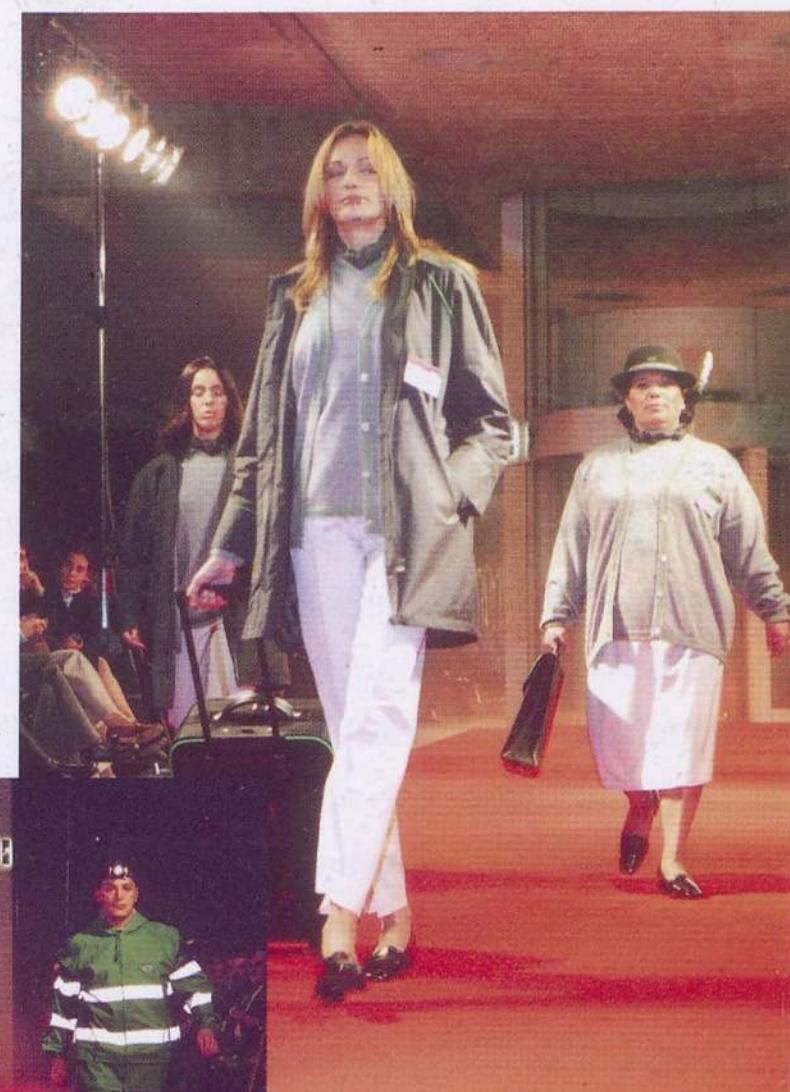
No conjunto, foram apresentados doze quadros, cada um personificado por um/a modelo profissional e por dois amadores pertencentes aos quadros da empresa ou seus familiares.

Na passagem das novas coleções da Primavera/Verão e do Outono/Inverno da CP participaram os modelos profissionais Afonso Vilela, Nélson, Eva, Guilherme, Gonçalo, Joana Pereira, Evelina, Edi, Bruno Vila, Zé Filipe, Alexandre e Ana Rita. Os nossos “modelos”, segundo opinião unânime, estiveram à altura dos seus acompanhantes profissionais.

A seleção dos modelos não profissionais efectuou-se no início

de Novembro, num processo que contou com forte adesão de candidatos.

Assistiram ao desfile, que contou com um razoável eco junto da Comunicação Social, elementos do Conselho de Gerência da



CP, outras personalidades ligadas ao sector dos transportes e muitos trabalhadores da nossa empresa.

Barómetros dos comboios suburbanos

Suburbanos Lisboa	SINTRA		CASCAIS		AZAMBUJA		SADO	
	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro
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%	95%	95%	92%	90%	90%	92%	89%
Regularidade mensal dos comboios	100%	100%	100%	100%	100%	99%	100%	99%

Suburbanos Porto	BRAGA		AVEIRO		GUIMARÃES		MARCO	
	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro	Novembro	Dezembro
Qualidade percebida do serviço	6,5	6,5	6,2	6	nd	nd	6,5	6,4
Comboios por dia	47	47	64	64	80	80	61	61
Pontualidade mensal dos comboios	96,88%	96,29%	82,91%	76,74%	96,76%	96,06%	84,09%	85,10%
Regularidade mensal dos comboios	99,85%	99,48%	99,64%	99,64%	99,76%	99,95%	99,57%	99,88%

Reuniões com órgãos locais com interessada participação

Promovidas pelo CG

A gestão do pessoal operacional, os níveis de informatização obtidos e a desenvolver e a situação das instalações existentes e/ou necessárias, foram os principais temas que vieram a lume no decurso do ciclo de reuniões regulares promovidas em 2001 pelo Conselho de Gerência com os responsáveis dos órgãos locais.

Estas reuniões, que no conjunto contaram com 269 presenças, realizaram-se no Porto, Setúbal, Entroncamento, Lisboa e Coimbra.

Nestas reuniões, que contaram com as presenças do Presidente e dos vogais do Conselho de Gerência da empresa, participaram os responsáveis pelas áreas de mercado, das delegações regionais, das zonas de material e tracção das Unidades de Negócio e alguns directores de órgãos centrais (DPC, DPS, DTI, DIF e DAC).

Em todas as reuniões verificou-se ampla e interessada participação dos responsáveis dos órgãos locais, nomeadamente dos chefes de depósito, inspetores-chefes, inspectores de tracção e de movimento e especialistas ferroviários, salientando-se ainda intervenções temáticas dos chefes das áreas de mercado da UVIR, das delegações regionais da UTML, das zonas de material e tracção da UMAT e dos directores da gestão de tráfego da USGP e da USGL.

Além da análise específica das respectivas áreas de actuação, estes encontros com os responsáveis dos órgãos locais permitiram ainda, de um modo informal, simples e objectivo, uma ampla troca de informações sobre a realidade

sentida no dia a dia no "terreno" e transmitir orientações estratégicas acerca das próximas metas e desafios a alcançar pela empresa.

No detalhe dos assuntos tratados merecem realce as questões relacionadas com a gestão dos depósitos (tracção, trens e revisão) e a simplificação do processo de adequação das escalas, as aplicações informáticas na gestão do pessoal circulante, as condições de trabalho face às instalações existentes (algumas com obras em curso) e as necessidades de formação a vários níveis, a ministrar sem afastamento dos locais de trabalho.

Foi também reconhecida a necessidade de acompanhamento, nos comboios, de pessoal circulante.

Na sequência de cada uma das cinco reuniões realizadas pelo CG com os responsáveis dos órgãos locais foram enviadas às Comissões Executivas das Unidades de Negócio diversas directivas para aplicação pontual, de modo a permitir a resolução, eficaz e em tempo oportuno, dos problemas detectados.

Este programa de reuniões vai ser continuado em 2002, com vista ao debate de novos problemas organizativos, ligados à próxima integração de depósitos de tracção na UVIR e na UTML e distribuição de pessoal para funções de manobra e revisão de material em vários locais chave.

Nessas reuniões serão também apresentadas algumas informações sobre programas de actividade das Unidades de Negócios e projectos importantes e com interesse para o funcionamento dos órgãos locais.



Relatório e Contas de 2000 da CP apresentado em conferência de imprensa

Défice baixou para 47,1 milhões de contos



A CP registou, no exercício de 2000, o défice de 47,121 milhões de contos (235,038 milhões de euros), valor contudo inferior em 9,8 por cento face aos resultados de 1999, que se cifraram em 52,215 milhões de contos (260,449 milhões de euros).

De acordo com o Relatório e Contas referente a 2000, apresentado em conferência de imprensa, os proveitos e ganhos operacionais ascenderam a 43,238 milhões de contos (215,672 milhões de euros), enquanto os custos e perdas operacionais atingiram os 78,117 milhões de contos (389,648 milhões de euros), o que originou um resultado operacional negativo de 34,879 milhões de contos (173,976 milhões de euros).

Se àquele resultado se imputarem os custos e perdas financeiras do exercício – no montante de 16,475 milhões (82,178 milhões de euros) contra 13,416 milhões de contos (66,918 milhões de euros) verificados em 1999 – e se adicionarem os proveitos da mesma natureza, que atingiram os 1,206 milhões de contos (6,016 milhões de euros), chega-se ao resultado corrente de – 50,148 milhões de contos (-250,137 milhões de euros).

No ano de 1999, o resultado corrente cifrou-se em – 49,568 milhões de contos (-247,245 milhões de euros).

A receita referente à prestação de serviços foi em 2000 de 38,924 milhões de contos (194,154 milhões de euros) e em 1999 de 37,182 (185,463 milhões de contos). Os proveitos suplementares foram de 2,673 milhões de contos (13,334 milhões de euros) em 2000 e de 2,520 milhões de contos (12,567 milhões de euros) em 1999.

vados em 2000 com a actualização da taxa social única, foram em 2000 de 31,713 milhões de contos (158,185 milhões de euros) e em 1999 de 29,483 milhões de contos (147,063 milhões de euros).

Contudo, só em encargos financeiros, decorrentes de empréstimos bancários para satisfazer o programa de investimentos e a gestão corrente de tesouraria, a CP suportou em 2000 a cifra de 16,475 milhões de contos (82,178 milhões de euros), ou seja, o correspondente a cerca de metade das remunerações com o pessoal. Em 1999 tais encargos ascenderam a 13,416 milhões de contos (66,918 milhões de euros).

As receitas

Em termos globais, o sector do transporte de passageiros apresentou em 2000 uma evolução global negativa, essencialmente no médio e longo curso (serviço regional), já

SITUAÇÃO ECONÓMICA

	1999	2000	Variação (%)
Proveitos operacionais	41 240 467	43 238 411	4,8
Custos operacionais	78 465 967	78 117 410	-0,4
Resultados operacionais	-37 225 500	-34 878 999	6,3
Resultados financeiros	-12 342 730	-15 269 004	23,7
Resultados extraordinários	-2 647 201	3 027 114	214,4
Resultados líquidos	-52 215 431	-47 120 889	9,8

Também os subsídios à exploração, da responsabilidade do Estado, têm vindo a baixar de forma constante: 1,631 milhões de contos (8,135 milhões de euros) em 2000 e 1,821 milhões de contos (9,082 milhões de euros) em 1999.

Os custos com o pessoal, agra-

que no tráfego suburbano se verificou uma estabilização.

Contudo, na receita estatística constata-se um aumento global de seis por cento, relativamente a 1999, sobretudo imputável ao médio e longo curso, onde se registraram alterações estruturais e de

reestruturação da oferta, nomeadamente do efeito de "cascata" do serviço Alfa Pendular.

No serviço suburbano, a evolução das principais variáveis de tráfego foi a seguinte:

TRÁFEGO SUBURBANO			
	1999	2000	Variação (%)
Passageiros transportados (milhões)	129,5	128,9	- 0,5
Passageiros quilómetros (milhões)	2 201	1 950	- 11,4
Receita estatística (mil contos)	13 173	13 572	3,0

Por seu turno, o transporte de passageiros no médio e longo cur-

so apresenta a seguinte variação global:

TRÁFEGO MÉDIO E LONGO CURSO			
	1999	2000	Variação (%)
Passageiros transportados (milhões)	21,8	19,7	- 9,6
Passageiros quilómetros (milhões)	1 761	1 72	- 2,3
Receita estatística (mil contos)	10 475	11 503	9,8

Por último, no sector do transporte de mercadorias, registou-se um ligeiro decréscimo na tonelagem transpor-

tada, ainda que a maiores distâncias em comparação com o ano anterior, como se constata do seguinte quadro:

TRÁFEGO DE MERCADORIAS			
	1999	2000	Variação (%)
Passageiros transportados (milhões)	9 260	9 028	- 2,5
Passageiros quilómetros (milhões)	2 159	2 204	2,1
Receita estatística (mil contos)	13 880	13 820	- 0,4

No âmbito do material circulante a CP manteve o esforço de modernização da frota, sendo de salientar as seguintes acções:

- Entrada ao serviço de mais quatro comboios de Pendulação Activa;
- Instalado ar condicionado em mais sete Unidades Quádruplas da linha de Sintra;
- Modernizadas mais onze Comboios da linha de Cascais;
- Modernizadas doze automotoras diesel
- Entrada ao serviço de 37 novos vagões plataforma articulados, para transporte de contentores e/ou caixas móveis;
- Produção de três automotoras ligeiras de via estreita, por transformação de automotoras da série 9500;

Pela primeira vez, formalmente e com total clareza, tanto o diagnósti-

co dos défices crónicos da empresa como a terapia a administrar nesta "equação económico-financeira que, à médio prazo, não apresenta solução viável no actual quadro institucional e de mercado", encontram-se identificados nas notas preambulares deste Relatório e Contas.

São problemas de fundo, que ultrapassam as vicissitudes da gestão, sobretudo relacionados com decisões sobre matérias como:

- Contratualização do serviço público;
- Reestruturação do tarifário, com preços muito baixos nos serviços suburbanos e regionais;
- Acompanhamento do aumento do capital estatutário;
- Ajustamento das taxas de uso da infra-estrutura;
- Constituição de parcerias para serviços de baixo tráfego;

- Solução de fundo para a situação do passivo;
- Estabelecimento de compensações financeiras para serviços concorrentais, com base nos diferenciais dos custos externos entre modos de transporte;
- Acompanhamento do investimento directo na modernização dos equipamentos e dos terminais de mercadorias privados de empresas industriais e logísticas.

Para ultrapassar esta situação – refere o Relatório e Contas de 2000 – "a empresa apresentou, no início de 2000, um projecto de alteração estatutária e estrutural, em conformidade com a nova legislação sobre as entidades empresariais do Estado. Esse projecto aponta para a transformação da CP numa 'holding', a redenominar como Comboios de Portugal, EPE e para a constituição de sociedades anónimas a partir das actuais Unidades de Negócios, para as quais seria transferido o pessoal operacional e administrativo, arrendadas as instalações fixas e alugado o material circulante e demais equipamentos necessários".

Este novo quadro institucional permitiria a adopção de soluções flexíveis, quer por dispersão de capitais quer por privatização, reduzindo o grau de exposição da empresa aos grupos de pressão que a têm condicionado ou pretendem condicionar e aumentando a liberdade de gestão.

As matérias citadas foram objecto de propostas entregues pela administração da CP à tutela sectorial e financeira, cujas decisões se aguardam.

Apesar das dificuldades e limitações evidenciadas, a empresa desenvolve esforços para a melhoria da competitividade, da qualidade e da imagem dos seus serviços, de modo a continuar a orientar-se no sentido do aumento do valor da oferta aos seus clientes e da racionalização da exploração, visando a melhoria dos resultados.

Um exemplo a reter

Na linha de Cascais cliente auxilia maquinista



A atitude exemplar do nosso cliente da linha de Cascais, Sr. Jorge Barros Cardoso, técnico de frio, 26 anos, residente em Oeiras, é merecedora de registo e de elogio, que não queremos deixar passar sem dar desse comportamento conhecimento público.

No dia 26 de Julho, pelas dez horas, viajando de Oeiras para Lisboa, este cliente veio em socorro do

maquinista quando se apercebeu de uma tentativa de agressão por outro passageiro ao maquinista do comboio.

O Sr. Jorge Barros Cardoso envolveu-se fisicamente com ele tendo-o manietado até à chegada da Polícia que o identificou e deteve. A cabina de condução, em consequência do acto do agressor, ficou danificada.

Auferindo um vencimento mensal pouco expressivo, decidiu o Conselho de Gerência da CP, ao tomar conhecimento da ocorrência, expressar publicamente o agradecimento da empresa face à atitude corajosa e digna do nosso passageiro Jorge Cardoso e atribuir-lhe, a título simbólico, uma oferta em dinheiro.