FERROVIA

Edição Nº 38
Março 2009

GRUPO BARRAQUEIRO:

A ABRIR NOVOS CAMINHOS.

Uma herança com futuro: Das origens à intermodalidade
Desafios dos nosso tempo: A competitividade e o factor humano
Segurança e conforto: No trilho de novas tecnologias

GRUPO BARRAQUEIRO

EDITORIAL

A concepção da actividade de transportes mudou. A visão de integração dos modos de transporte e da sua necessária complementaridade impôs-se, reforçando a missão de todos que operam neste sector.

A FER XXI está empenhada em contribuir para o reforço desta visão integrada do sector dos transportes e por isso dispõe-se a percorrer um caminho que representa uma solução entre a sua essência e vocação - o caminho-de-ferro -, e os seus objectivos actuais, de integração deste modo de transporte numa cadeia de transporte intermodal.

Para esse efeito, vamos dando o nosso pequeno contributo, por meio da promoção de edições dedicadas a casos de excelência.

É esse o caso do Grupo Barraqueiro, cuja actividade se centrou ao longo de muitos anos no transporte rodoviário e que ao longo dos últimos anos, tem vindo a consolidar uma estratégia de diversificação alinhada com os objectivos actuais do sector dos transportes.

Sem dúvida, a concessão para a Travessia Ferroviária do Tejo cuja exploração arrancou no início do 2º semestre de 1999, através da FERTAGUS, S.A., bem como a concessão relativa ao Projecto, Construção e Exploração da rede do Metro Sul do Tejo (MST) adjudicada ao Grupo Barraqueiro que se candidatou como operador, liderando um consórcio que integrou também as empresas de construção civil, Teixeira Duarte, Mota-Engil e Sopol, a Siemens como fornecedor de material circulante e que, em consórcio com a Meci, também fornece e instala as infra-estruturas electromecânicas, constituíram marcos importantes nesta estratégia de diversificação delineada pelo Grupo Barraqueiro.

A "Barraqueiro, SGPS, SA" é actualmente, uma sociedade consolidante de um conjunto de empresas que desenvolvem as actividades de:

- Transporte público de passageiros, por meio de um conjunto vasto de empresas de transporte rodoviário e duas empresas de transporte ferroviário - a FERTAGUS, SA e a Metro Sul do Tejo - MST;

- Transporte de automóveis e transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR);

- Transporte fraccionado de mercadorias e de distribuição porta a porta; e,

- Transportes especiais de combustíveis, matérias perigosas e outros produtos.

São ainda publicadas nesta edição as sessões sobre "O Futuro do Porto de Lisboa e as Travessias do Tejo" e "O MEGA TROLLEYBUS: Aplicação na Circular Externa / Norte da AML", promovidas pela Direcção da ADFER: Sr. Prof. Mário Lopes e Sr. Dr. Manuel Pereira de Moura, respectivamente.

Uma última nota, para lembrar a realização em Lisboa, nos dias 1 e 2 de Abril, do 9º Congresso Nacional, dedicado ao tema "A Integração e a Competitividade dos Sistemas de Transporte na Península Ibérica", presidido pelo Sr. Dr. Jorge Coelho.

Ana Paula Coelho
Directora da FERXXI

ÍNDICE

Editorial › 1

Índice › 2

Programa do 9º Congresso Nacional do Transporte Ferroviáro › 5

Comunicado › 6

Grupo Barraqueiro

Mensagem do Presidente › 8
Humberto Pedrosa - Presidente do Grupo Barraqueiro

História do Grupo Barraqueiro › 10
Prof. Paulo Guimarães - Universidade de Évora

Breve Descrição do Grupo Barraqueiro › 18
Prof. Paulo Guimarães - Universidade de Évora

A vasta experiência do Grupo Barraqueiro | As parcerias público-privadas

FERTAGUS › 24
C. Dourado, P. Cerqueira, F. Ferreira, J. Grossinho, J. Oliveira, A. Soares, N. Lopes, R. Santos e J. Parente

MTS › 44
Cristina Vasconcelos e Vítor Alves - Administradores

A vasta experiência do Grupo Barraqueiro | Áreas metropolitanas e grandes centros urbanos

Barraqueiro Transportes › 60
Martinho dos Santos Costa - Administrador-Delegado

Rodoviária de Lisboa › 65
Carla Pires - Directora de Comunicação e Marketing
Manuel Mota - Director de Ambiente, Qualidade e Segurança

A vasta experiência do Grupo Barraqueiro | Cidades de média dimensão e do interior

Algarve › 74
Osório Gomes - Administrador

Rodoviária do Alentejo › 78
Curvo de Deus - Administrador-Delegado

A vasta experiência do Grupo Barraqueiro | Outros projectos

Rede Nacional de Expressos › 81
Carlos Oliveira - Director Geral

EasyBus › 84
Leonor Gomes - Administradora

A Abrir Novos Caminhos! › 86

FICHA TÉCNICA

Propriedade
ADFER - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário - Alameda dos Oceanos, Lote 1.02.1.1 Z17 | 1990-302 Lisboa

Directora
Ana Paula Coelho

Directores Adjuntos
Gilberto Gomes, Rosário Macário, Augusto Felício, Campos e Matos, Ruy Cravo, Armando Sena, Martins Marques, Braga da Cruz, José Bagarrão

Conselho Editorial
Arménio Matias, Manuel Caetano, Aparício dos Reis, Natal da Luz, Seabra Ferreira, Quaresma Dias, Nunes da Silva, Vitor Martins da Silva, António Proença, Marina Ferreira, Rui Santos.

Colaboradores Permanentes
Paulino Pereira, Oliveira Martins, Marques da Costa, Anacoreta Correia, Almeida e Castro, Tiago Ferreira, Rodrigues Coelho, Simões do Rosário, Campos Moura, Manuel Soares Lopes, Martins de Brito, Hormigo Vicente, Xavier de Campos, Carlos Reis, Américo Ramalho, Guimarães da Silva, Campos Costa, Vítor Lameiras, Maria Constantina, Eduardo Frederico, Castanho Ribeiro, Luís Mata, Líbano Monteiro, António Parente, Brasão Farinha, Maria Guilhermina Mendes, Silva Mendes, Baptista da Costa.

Distribuição
Gratuita

Tiragem
3.250 Exemplares

Depósito Legal
134694/00

Fotografia
Manuel Ribeiro

Design e Paginação
Fausto Reis de Oliveira

Impressão
OffsetMais, SA

ADFER

O futuro do Porto de Lisboa e as Travessias do Tejo

Intervenção de Abertura › 88
Prof. Mário Lopes, Membro da Direcção da ADFER

A Relação Porto-cidade › 91
Dr. João Carvalho, Presidente da CPL

O Porto de Lisboa e a Terceira Travessia do Tejo › 96
Almirante Francisco Vidal Abreu, ex-chefe do Estado Maior da Armada

Que Futuro para o Porto de Lisboa? › 100
Eng. José Manuel Cerejeira, Consultor

O Futuro do Porto de Lisboa › 103
Eng. Damião de Castro, Ex-presidente do Porto de Lisboa

O MEGA TROLLEYBUS: Aplicação na Circular Externa / Norte da AML

Good Reasons for Trolley Buses › 106
D.Enrique Luque Aleman, Manager Strategic Business Development da Vossloh Kiep

Optiguide: Guiamento Óptico para Mega Trolley Bus › 111
Herbert Seelmann, Siemens Mobility

Considerações Sobre a Procura › 115
Eng. José Manuel Cerejeira, Consultor

Sessão "Uma iniciativa dos Cidadãos por Lisboa"

Lisboa e as Grandes Obras Públicas: Oportunidades e Ameaças para a Cidade › 118
Eng. Arménio Matias - ADFER

STEX
TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EXPRESSO

CONTACTOS

ADFER
dias úteis das 10h00 às 13h00
Morada: Alameda dos Oceanos,
Lote 1.02.1.1 Z17
1990-302 Lisboa
Tel: 21 014 03 12 Fax: 21 014 03 06
E-mail: geral@adfer.mail.pt
Internet: http://www.adfer.pt

FER XXI
dias úteis das 10h00 às 13h00
Morada: Alameda dos Oceanos,
Lote 1.02.1.1 Z17
1990-302 Lisboa
Tel: 21 014 03 13 Fax: 21 014 03 06
E-mail: ferxxi@adfer.mail.pt

ADFER
Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário

ESCRITÓRIO NO PARQUE DAS NAÇÕES

ALUGA-SE

Escritório com 254 m² de área interior (287,5 m2 de área bruta), com 8 lugares de estacionamento, preparado para utilização imediata, aluga-se.

Situado na Alameda dos Oceanos, no 3º piso do Edifício contíguo ao Casino Lisboa, em frente do Oceanário, dispõe de excelente acessibilidade e de vista panorâmica sobre o Estuário do Tejo.
Agradecemos às Entidades interessadas que contactem a ADFER.

CONTACTOS DA ADFER:

tel: 21 014 03 12 fax: 21 014 03 06
geral@adfer.mail.pt Alameda dos Oceanos, Lote 1.02.1.1 Z 17 1990-302 Lisboa

ADFER / Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário

9.CNTF/

Congresso Nacional Transporte Ferroviário

1 e 2 ABril.09
Lisboa, Pavilhão Atlântico, Sala Tejo

Integração e competitividade de transportes na Península Ibérica

PROGRAMA

Dia 01.ABR.2009

_09.30h - 10.45h
Sessão de Abertura
Intervenção da Sra. Secretaria de Estado dos Transportes, Eng.ª Ana Paula Vitorino

_10.30h - 13.00h
Sessão A - "A integração e a competitividade dos sistemas de transporte na Península Ibérica"
Dinamizador da Sessão: Eng. Paulo Ferreira

. Intervenção do Sr. Thomas Kaufmann da DG TREN - Unidade de Transporte Ferroviário e Interoperabilidade
Politica de Transportes, elemento de Competitividade e Integração. Livro Branco da CE "A Política de Transportes no Horizonte 2010: A Hora das Opções"

. Intervenção do Sr. Dirck Bechers da DG TREN, TEN-T(a confirmar)
Redes trans-europeias, oportunidades de financiamento

. Intervenção do Director de Inovação do ADIF - D. Vicente Gago (a confirmar)
O Plano de Migração da bitola em Espanha.

. Intervenção da Juan Manuel Jiménez Aguilar da FFE
La investigación para la competitividad y la integración del Ferrocarril: OPTIRED y UNICHANGER

. Intervenção Eng. Alberto Barbosa, Efacec
Desafios e Oportunidades para Portugal. O ponto de vista da indústria.

_14.30h - 18.00h
Sessão B - "Transporte Rodoviário e Ferroviário ao serviço dos mercados Ibérico e Europeu"
Dinamizador da Sessão: Dr. Cabaço Martins

. Intervenção de Eng. Fonseca Mendes,CP Carga
A liberalização do transporte Ferroviário de Mercadorias em Portugal. Impactos e soluções.

. Intervenção de D. Antonio Berrios, Director de Circulación de ADIF (a confirmar)
A liberalização do transporte Ferroviário em Espanha. Situação actual e futura.

. Intervenção de D. Ramón Seró (Director General Autoritat del Transport Metropolità - ATM,
Gestão dos Transportes Públicos de Passageiros na área Metropolitana de Barcelona

. Intervenção de Eng. Jorge Jacob, Metropolitano de Lisboa
Área Metropolitana de Lisboa. A integração como pressuposto de mobilidade das pessoas.

. Intervenção de: Prof. Coutinho dos Santos, TIP
A integração tarifária como instrumento para a mobilidade. O caso Andante.

. Intervenção de Dra. Cristina Dourado, FERTAGUS
A complementaridade entre os modos pesado e ligeiro do caminho-de-ferro numa Área Metropolitana. O exemplo da FERTAGUS e do MTS.

. Intervenção de Alstom e SNCF
O TGV - Post

Dia 02.ABR.2009

_09.30h - 13.00h
Sessão C - "Transporte marítimo e ferroviário ao serviço dos mercados Ibérico e externos".
Dinamizador da Sessão: Dra. Lídia Sequeira

. Intervenção de Prof. Valente de Oliveira ,Coordenador das AEM
Auto-estradas do Mar: competitividade do transporte marítimo e articulação com os outros modos de transporte

. Intervenção de D. Mariano Navas Gutiérrez , Presidente dos Puertos del Estado
Sistema portuário espanhol e conexão ferroviária

. Intervenção de Engº Castanho Ribeiro, Administrador da REFER
Plataformas Logísticas e articulação ferro-marítima

. Intervenção de Engº Matos Fernandes, Presidente da APP e Dra. Ana Paula Raposo da Direcção Geral das Alfândegas e Impostos Especiais sobre o Consumo
Janela Única Portuária: Simplificação e harmonização de procedimentos nos portos nacionais

. Intervenção de Engº Pires da Fonseca, Takargo
Ligação Ferroviária Portugal/Espanha

. Intervenção de D. Francisco Bonache Córdoba, Renfe (a confirmar)
Integração e complementaridade da rede ferroviária com os transportes marítimo.

_14.30h - 17.30h
Sessão D - "Transportes Aéreo e Ferroviário ao serviço dos mercados Ibérico e externos"
Dinamizador da Sessão: Eng. Heitor da Fonseca

. Intervenção de Alejandro Gaffner da "Oliver Wyman"
Caracterização das Redes de Aeroportos e Alta Velocidade em Portugal e Espanha e análise SWOT

. Intervenção de Manuel Panadero da Air Europa.
A visão da Air Europa sobre a relação alta velocidade e transporte aéreo.

. Intervenção de Eng. Luiz Mor - TAP
Oportunidades e ameaças para a TAP com a implementação da rede da Alta Velocidade em Portugal e em Espanha

. Intervenção de Eng. Carlos Fernandes - Administrador da REFER e RAVE
Modelo de Negócio da RAVE, estratégias de cooperação entre operadores aéreos e ferroviários que visem o alargamento da função "hub" dos aeroportos, intermodalidade;

. Intervenção de Abelardo Carrillo Jiménez - Director Geral de Serviços de Alta velocidade/Longa Distância - RENFE (a confirmar)
Modelos de sinergias e ganhos para os Passageiros com a integração de redes

. Intervenção de Eng. Jose Arsénio da Siemens
Que experiências podem ser trocadas entre os dois meios de transporte - "dos aeroportos para a ferrovia"

_17.30h - 18.00h
Sessão de Encerramento

ENTIDADE ORGANIZADORA
ADFER - Associação Portuguesa para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário

Alameda dos Oceanos LT. 1.02.1.1 - T31
1990-207 Lisboa

T. 210 140 312 / F. 210 140 306
geral@adfer.mail.pt

PRESIDENTE DA MESA DO CONGRESSO
Dr. Jorge Coelho

COMISSÃO EXECUTIVA
Presidente - Engº Acúrcio Santos (CP)
Vice-Presidente - Engº Eduardo Frederico (REFER)
Secretário - Engº Vítor Natal da Luz (CP)

VOGAIS
Engª. João Antunes (IMTT), Dr. Manuel Frasquilho (APL), Engº Heitor da Fonseca (ANA), Dr. Cabaço Martins (ANTROPEI), Eng. Manuel Nunes (SIEMENS), Engº João Magano (BOMBARDIER), Engº Paulo Ferreira (ALSTOM), Engº Manuel Alvim (EFACEC), Engº Aguinaldo Azevedo (SENER), Engº Javier Lopez (DIMETRONIC), Engº Vitor Farrajota (SOMAFEL), Engº Brito dos Santos (FERROVIAS), Engº Valenti Fontsere (FERGRUPO), Engº Luis Cabral da Silva (IBEROPROJECTO)

Comunicado

ALTA VELOCIDADE:
NEM O AUTISMO DO GOVERNO NEM O RADICALISMO DA OPOSIÇÃO

Desde a Cimeira Ibérica de 2003 que está consagrada uma nova rede ferroviária de bitola europeia que servirá a rede de alta velocidade e o transporte de mercadorias, potenciando de forma significativa, a localização geográfica de Portugal Continental face à Península Ibérica. Essa será a rede do futuro que o País levará tanto mais tempo a concretizar quanto mais fraca for a capacidade e a ambição dos seus Dirigentes e maior a ligeireza das análises da sustentabilidade económica e social dos vários itinerários.

As decisões tomadas nos anos 90 pelos Ministros Ferreira do Amaral e João Cravinho, que levaram a preterir o projecto de alta velocidade para se realizar a modernização profunda da Linha do Norte, provocaram um atraso de duas décadas face à Espanha.

Quando o actual Governo, pressionado pelas datas já anunciadas, procura agora levar por diante um projecto da nova rede ferroviária em bitola Europeia, sem considerar convenientemente a (nova) localização do novo aeroporto, sem demonstrar preocupação em adaptar o calendário do projecto à grave crise financeira, optando por soluções e prioridades não fundamentadas, mais caras e menos funcionais, está a comprometer a rentabilidade futura desses investimentos e consequentemente a competitividade do nosso País.

E quando a Oposição se propõe «riscar o TGV», como consequência de uma avaliação precipitada e de curto prazo, que ignora a realidade transformadora no País vizinho, a única referência válida para Portugal nesta matéria, está a tentar condenar-nos a ser definitivamente a região menos competitiva e mais atrasada da Península Ibérica.

Aconselhará o bom senso que a concretização do novo eixo de alta velocidade Lisboa - Madrid tenha um timing coincidente com o do novo aeroporto para que este beneficie, desde o início, da complementaridade de uma excelente acessibilidade ferroviária.

Aconselhará igualmente o bom senso que os investimentos já feitos no corredor atlântico Braga - Faro sejam rentabilizados e que o novo eixo Norte - Sul seja construído faseadamente em função da saturação de troços dos itinerários actuais.

A ADFER considera de extrema importância que o Governo defina claramente as suas prioridades no Projecto de Alta Velocidade, ajustando-o à realidade actual e que a Oposição, abandone o seu radicalismo para que, em conjunto, construam um consenso em torno de um projecto essencial para o futuro de Portugal, como acabou por acontecer com o NAL, e, na prática, há duas décadas, acontece em Espanha.

2009/01/16

A Direcção da ADFER

GRUPO BARRAQUEIRO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

Humberto Pedrosa
Presidente do Grupo Barraqueiro

Foi com grande orgulho e alguma curiosidade que recebi o convite vindo da ADFER para que uma próxima edição da Revista FER XXI pudesse ser dedicada ao Grupo Barraqueiro, nela sendo incluídos, quase exclusivamente, conteúdos versando sobre o Grupo e as empresas que o compõem.

De imediato fiquei seduzido pela ideia - que nos permite, numa altura tão importante para o sector do transporte público, divulgar o que temos vido a fazer e como é que temos encarado as dificuldades da crise que actualmente se vive - mas manifestei desde logo alguma estranheza pelo facto de o Grupo Barraqueiro ser ainda um Grupo predominantemente dedicado ao transporte rodoviário, enquanto a ADFER é, conforme o atesta o seu próprio nome, uma "Associação para o Desenvolvimento do Transporte Ferroviário".

Constatei, afinal, que ambos perseguimos objectivos convergentes, mas para eles caminhamos em sentidos inversos:

- A ADFER vai alargando o âmbito dos seus interesses e horizontes, tentando caminhar do transporte ferroviário para a Rodovia e para a Logística.

- O Grupo Barraqueiro, nascido de uma empresa de transporte rodoviário de mercadorias que entretanto fez evoluir hoje para a actividade logística e transporte de carga, em três empresas do seu universo, fez o seu grande crescimento no transporte rodoviário de passageiros ao longo das últimas cinco décadas, evoluindo no final do século passado também para o transporte ferroviário com a Concessão da Fertagus e, mais recentemente, tomando em suas mãos a exploração do Metro Sul do Tejo.

Por isso referi atrás os "objectivos convergentes" que nos unem, ainda que lá cheguemos por caminhos em sentido inverso: temos ambos a noção que também o mundo dos transportes se globaliza e que faz sentido estender a toda a fileira da actividade os conhecimentos adquiridos, sabendo-se da importância que assume a complementaridade, nomeadamente quando se fala em transporte público de passageiros, seja ele rodoviário, ferroviário, metroviário ou fluvial.

Esta complementaridade passa então a designar-se por inter-modalidade e eu diria mesmo que passa a ser um sintoma de modernidade!

Foi esse sentido de antecipação e modernidade que nos levou, há escassos anos atrás, a conceber uma operação integrada de transportes, que seria implementada na margem sul do Tejo, abrangendo a área metropolitana sul de Lisboa desde o Arco Ribeirinho até Setúbal, e na qual nos propúnhamos optimizar a rede de transportes públicos constituída pelos autocarros dos TST - Transportes Sul do Tejo, pelos comboios da Fertagus e pelo metro ligeiro da MTS.

Ainda hoje não entendemos como é que um projecto moderno como este, à semelhança de outros que têm vindo a ser implementados nos países europeus mais desenvolvidos, foi impedido de avançar, fruto de uma decisão discriminatória por parte da Autoridade da Concorrência que, assim, impediu que as populações da margem sul pudessem vir a usufruir de um sistema multi-modal e integrado, quer sob o ponto de vista dos serviços, quer quanto ao tarifário, com vantagens apreciáveis em termos de conforto, fiabilidade, tempo e custo de viagem.

Mas não foi esse desaire que impediu este Grupo de crescer e de se desenvolver.

Optimizámos o dimensionamento das nossas estruturas operacionais, melhorámos a performance das empresas, modernizámos as frotas, fizemos crescer o número e qualidade dos serviços, alargámos a gama da nossa oferta e, acima de tudo, nunca deixámos de capitalizar os conhecimentos que fomos adquirindo algumas vezes à custa de dificuldades superadas com enorme sacrifício e só assim nos foi possível ultra-passar, com saúde financeira invejável, a delicada crise dos combustíveis, que tão grande e negativo impacto teve nos resultados da nossa actividade.

E se as nossas duas últimas vitórias se situaram no campo dos carris, com a Fertagus e o Metro Sul do Tejo, faremos valer o velho ditado português de que "Não há duas sem três", podendo já hoje confirmar que o Grupo Barraqueiro se irá apresentar como forte concorrente à Exploração do Metro do Porto, cujo Concurso Público se encontra já anunciado pela Tutela, prevendo-se o seu próximo lançamento a muito curto prazo.

É este espírito de conquista, de inovação e de renovação que queremos manter e que os artigos nesta Revista inseridos comprovam como prática pelas nossas empresas, razão do nosso sucesso e motivo de vontade de crescer e bem servir.

A ISS é líder no segmento de mercado dos Transportes. Efectuamos mais de 4.400 intervenções mensais na área Ferroviária através de equipas especializadas com os serviços de:

Higiene e Limpeza de Carruagens e Estações;
Remoção de Graffitis;
Manutenção de Espaços Verdes envolventes;
Manutenção Técnica de Estações;
Manutenção de Sub-Estações;
Manutenção de Vias;
Gestão de Contratos;
Pest Control.

Temos ainda ao seu dispôr um conjunto de serviços integrados, com todas as vantagens competitivas que podemos oferecer:

Trabalho Temporário, Recrutamento e Formação, Serviços de Recepção e Acolhimento, Logística Interna e Externa, Gestão de Correio Interno, Merchandising, entre outros.

Para mais informações sobre as áreas de actuação da ISS, por favor contactar:

ISS Facility Services
Rua Moinho da Barrunchada nº 4 1º Dto
2790-109 Carnaxide
Telf: 214 246 760 | Fax: 214 246 799 |
iss.portugal@pt.issworld.com | www.iss.pt | 808 205 205

HISTÓRIA DO GRUPO BARRAQUEIRO

Prof. Paulo Guimarães
Universidade de Évora

O Grupo Barraqueiro, cujas origens remontam à actividade iniciada por Joaquim Jerónimo, em 1915, é hoje o maior grupo ibérico no transporte rodoviário suburbano e interurbano de passageiros. Contando com mais de 4.800 trabalhadores e 2.700 viaturas, desenvolve a sua actividade no transporte rodoviário e ferroviário de passageiros, no transporte de automóveis, no transporte internacional rodoviário de mercadorias (TIR), no transporte fraccionado de mercadorias e distribuição porta à porta e nos transportes especiais de combustíveis e matérias perigosas.

Foi este o resultado de um processo de crescimento fulgurante por parte de uma empres - a Joaquim Jerónimo, Lda. - que, ainda na década de 1970, se poderia considerar de pequena dimensão ou, pelo menos, de dimensão não suficientemente grande para entrar no lote das empresas que seriam objecto de nacionalização na sequência da Revolução de 1974.

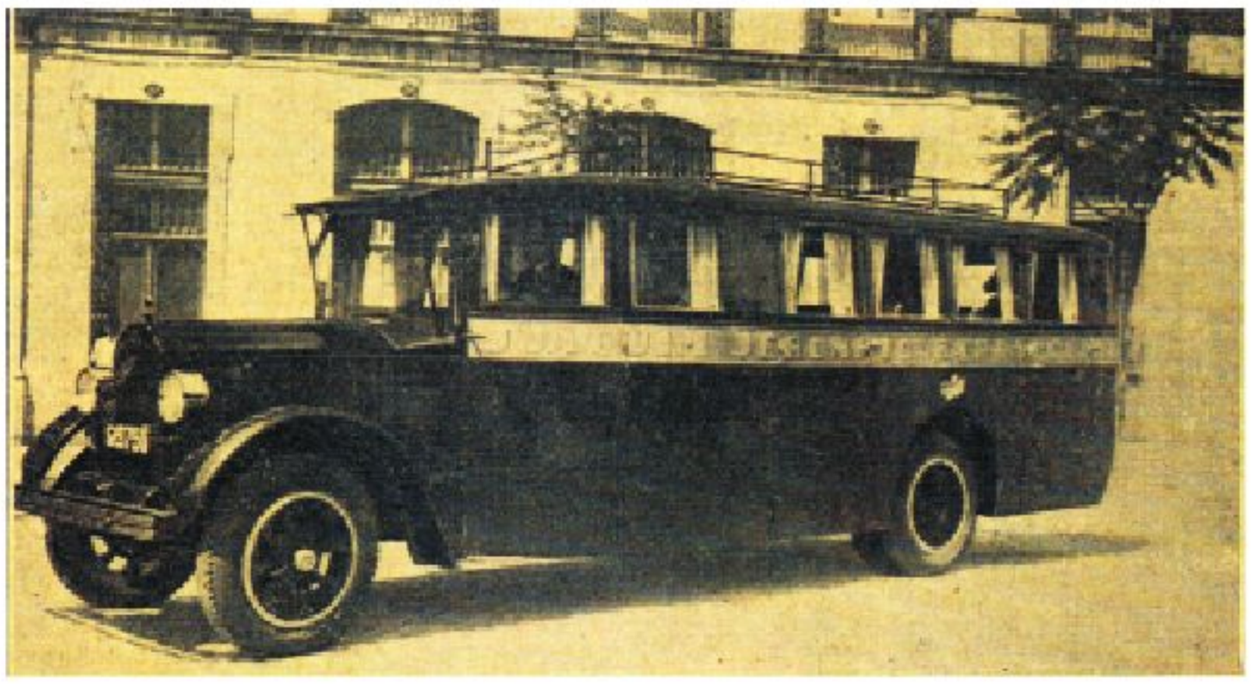
No Grupo Barraqueiro estamos perante um processo rápido de concentração empresarial que articula redes de carreiras geograficamente contíguas, de tal forma que a sua "área de influência" se estende hoje da região centro de Portugal continental até ao Algarve, com as excepções relevantes da península de Setúbal (onde a empresa apostou no transporte ferroviário), da cidade de Lisboa e da área servida pela linha do Estoril.

A complexidade do grupo e a diversidade das empresas que a conformam hoje constituem um desafio para uma narrativa histórica.

Como não relacionar o salto qualitativo que representou para o Grupo Barraqueiro a reestruturação das empresas adquiridas no processo de reprivatização, com o próprio processo histórico que anteriormente conduzira à sua nacionalização, acabando por desembocar na "integração europeia"?

E, se quisermos recuar no tempo, como não relacionar a reentrada de um dos pioneiros no transporte rodoviário de passageiros com o processo mais geral de expansão da *camionagem* a partir dos finais dos anos '20, motivada pela gradual melhoria do estado das nossas estradas?

Em 1915, Joaquim Jerónimo tomou a iniciativa de começar a transportar regularmente passageiros num veículo motorizado do Lumiar até Torres Vedras.



É o primeiro a ter essa ideia, numa altura em que os transportes de tracção animal tanto serviam de complemento ao caminho-de-ferro nas deslocações como aproveitavam o vasto espaço deixado em aberto pelo seu traçado, na serventia da maioria da população, que se dispersava por vilas e aldeias. O empresário da Malveira viria, assim, a ser considerado um "pioneiro da camionagem em Portugal". Este pioneirismo deve ser entendido no quadro da formação de um novo tipo de empresário ligado à difusão da viação mecânica acelerada.

Nascido em 1885 na Malveira (concelho de Mafra), Joaquim Jerónimo descendia de uma família ligada aos transportes hipomóveis. O seu pai começara por fazer transportes de mercadorias em galeras para Lisboa. Com o desenvolvimento da circulação ferroviária na região, esta actividade sofreu imenso com a concorrência.

No entanto, e devido ao facto de a localização das estações de caminhos-de-ferro ser distante de Mafra e de muitas outras povoações, o transporte de passageiros foi progredindo.

A partir de finais da década de 1860, as galeras de carga foram sendo substituídas por carros de passageiros, surgindo assim novos tipos de veículos: os *breacks*, as caleches, as vitórias, os *mylords*, a tipóia entre outros. Aos 14 anos, Joaquim Jerónimo já conduzia, em carros puxados por cavalos, qualquer passageiro aos lugares próximos da Malveira. Aos 15 anos fazia a carreira do Livramento até à estação da Malveira. Embora a mãe desejasse que ele se dedicasse ao comércio, a sua paixão pelos novos veículos que ele via atravessarem os caminhos que percorria levou-o a fazer amizade com o motorista de Carlos Ahrens, o proprietário duma quinta à entrada do Turcifal. Com ele terá aprendido a conduzir e a conhecer a mecânica automóvel.

Seria este a levá-lo para o novo negócio, quando lhe propõe sociedade para compra de um carro para a praça de Lisboa.

Assim, encomendaram um chassis da marca *Bianchi*, depois carroçado por Almeida Navarro, em Lisboa, ficando o veículo por 2.800$00, uma quantia bastante avultada na época. Deste modo, em meados de 1910, tinha ele 25 anos, iniciava-se como motorista em Lisboa. Dois anos depois, como já tinham dois automóveis, os dois decidiram dissolver a sociedade, ficando cada um com o seu veículo.

No ano seguinte, em 1914, Joaquim Jerónimo regressou à sua terra natal para fazer uma sociedade com o seu irmão Miguel, estabelecido como comerciante na Malveira, adquirindo mais um camião de carga. Começaram por fazer a viagem entre o Lumiar e Torres Vedras e, pouco tempo depois, em Abril de 1915, a Empresa Jerónimo & Irmão, com sede na Malveira, fazia carreiras de "auto-omnibus" entre o Lumiar e a Ericeira, aproveitando também o movimento turístico vindo da capital durante o Verão.

Joaquim e Miguel Jerónimo (Barraqueiros), dois irmãos assaz activos e empreendedores, tinham aproveitado o espaço deixado em aberto pela Carris, que, devido às dificuldades criadas pelo conflito mundial, suspendera a carreira que tinha de Lisboa até à Ericeira.

De acordo com o seu testemunho, começaram a operar no dia seguinte com os dois carros que tinham, de origem americana, movidos a gasolina. A viagem custava 60 centavos até Mafra, e 70 até à Ericeira.

No entanto, em meados de 1917, também os irmãos Jerónimo foram forçados a cessar a

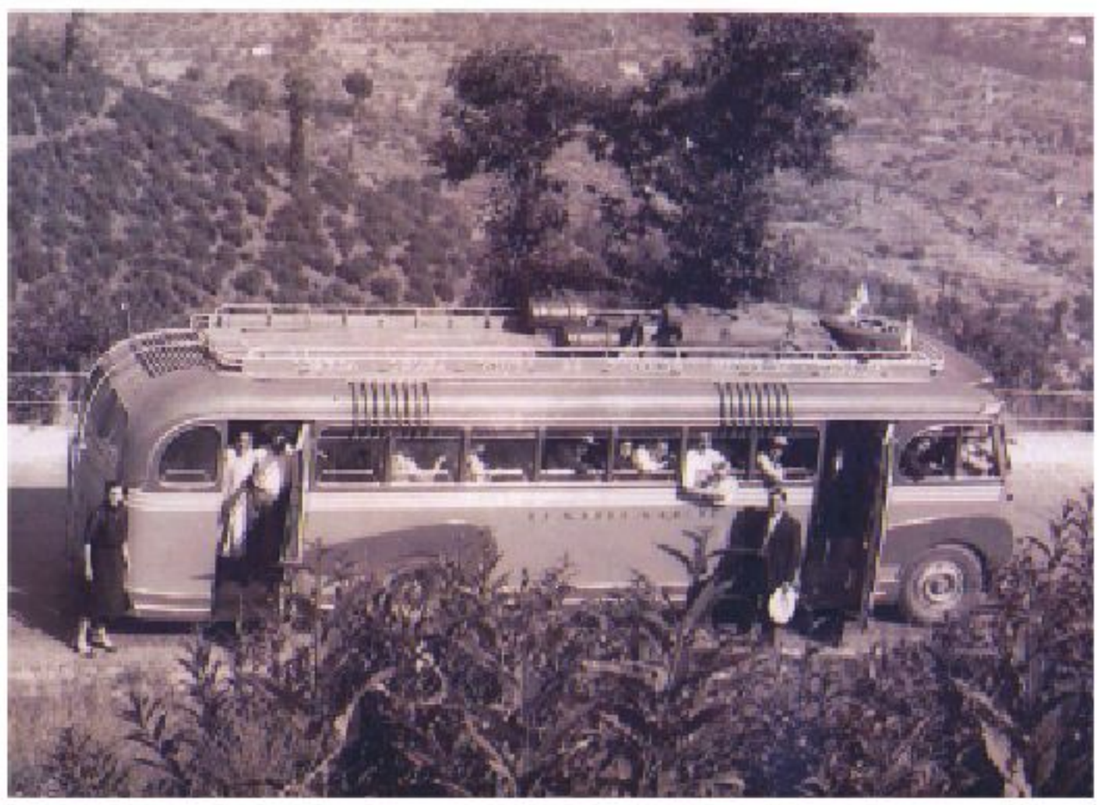
actividade devido ao estado de ruína das estradas e à falta de componentes para os seus veículos.

Os anos que se seguiram foram difíceis. Jerónimo regressa a Lisboa para se dedicar ao comércio automóvel, comprando carros usados, reparando-os e vendendo-os depois. Só voltaria a fixar-se no transporte de passageiros 9 anos mais tarde, em 1926, quando começava a fazer-se sentir a concorrência, iniciando carreiras regulares entre o Lumiar e a Atalaia de Alenquer.

Em 1928, Jerónimo abre a carreira do Turcifal até Lisboa e nos finais de 1930 estabelece a sede da sua empresa na Travessa do Forno, nº 7 (ao Rossio). Dispunha então de 5 "auto-omnibus" que faziam carreiras regulares entre Lisboa, Turcifal e Freiria e oferecia também serviços de aluguer e de excursões. Deste modo, os autocarros ocuparam o coração da capital, pois começaram a estacionar no Largo de São Domingos, depois no Terreiro do Paço e, por volta de 1932, no Campo Pequeno.

Data também desta época a utilização comercial do nome Barraqueiro. Os primeiros anúncios conhecidos referentes à empresa Jerónimo & Irmão, que remontam a 1915, não o usam, muito embora a imprensa se refira naquela época aos dois irmãos como os Barraqueiros. É assim muito provável que esse fosse o nome por que eram publicamente conhecidos, sendo depois adoptado por Jerónimo para a sua empresa.

Anos mais tarde, o próprio diria que o nome lhe vinha de um trisavô, que montara uma barraca de comércio na feira da Malveira.



A empresa Joaquim Jerónimo, Lda. foi constituída como uma sociedade por cotas em 30 de Janeiro de 1933, na sequência da crise de 1930-1932, que abalou profundamente este sector.

Joaquim Jerónimo seria nomeado para presidente do Grémio dos Industriais dos Transportes em Automóvel (20 de Março de 1935), ficando nesse cargo até 1938 e representando os interesses da sua "classe" no Conselho Superior de Viação, como vogal, durante 3 anos. Entre 1938 e 1940, foi vogal efectivo da direcção do seu Grémio, sendo reconduzido em 1942.

Efectivamente, a guerra tinha criado grandes dificuldades às empresas rodoviárias e ele próprio decidiu partir para o Brasil em 1942, deixando a empresa ao seu irmão Miguel Jerónimo.

Em Abril de 1967, Artur Pedrosa adquire a Miguel Jerónimo, a firma que o seu irmão tinha fundado meio século antes. A Barraqueiro, que se encontrava numa situação financeira sólida, detinha então 11 autocarros e praticamente as mesmas carreiras concessionadas nos anos '30. A venda da firma foi motivada por problemas directos de transmissão do negócio e foi um sobrinho de Miguel Jerónimo, o Dr. José Louro, que era médico

da família Pedrosa, quem sugeriu a aquisição, atendendo à idade já avançada do tio.

A família Pedrosa vinha do mesmo meio de recrutamento que, afinal, tinha conduzido aquele jovem comerciante da Malveira a entrar no negócio do transporte rodoviário de passageiros, arrastado pelo seu irmão. Artur Pedrosa, filho de um agricultor de Asseiceira Pequena, localidade dos arredores da Malveira, pertencia ao grupo de negociantes locais que comprava gado aos lavradores no Alentejo para depois o enviar ao matadouro de Lisboa ou para o vender na feira da Malveira.

O negócio com Miguel Jerónimo aparecia numa altura em que as suas disponibilidades financeiras eram ainda limitadas. Contudo, é o seu filho Humberto quem lhe empresta o entusiasmo necessário para realizar a operação, socorrendo-se do crédito bancário e associando-se a Joaquim Fernando dos Santos Lourenço. Humberto Pedrosa, na altura com apenas 20 anos, passou a gerir o novo ramo de negócios da família.

A Barraqueiro beneficia então da prosperidade que viviam os transportes suburbanos, graças ao aumento da procura diária de passageiros para Lisboa. Uma nova carreira foi-lhe atribuída para servir o Bairro de Santo António dos Cavaleiros, que se formara junto a Loures. No entanto, a estrutura das receitas da empresa assentava muito no "serviço comercial", representado essencialmente pelos alugueres de viaturas destinados a grupos excursionistas (o "aluguer de garrafão"), serviços de transporte de crianças e jovens de escolas privadas e o turismo. A 11 de Janeiro de 1973, os três sócios adquirem a firma Henrique Leonardo da Mota, Lda., que, operando no corredor de Loures, era o principal concorrente da Barraqueiro.

A actividade deste empresário lisboeta no ramo dos transportes de passageiros remontava aos anos '30, sendo-lhe concedida a carreira Guerreiros-Lumiar em 1935 e, dois anos mais tarde, a carreira A-dos Cãos-Pinheiro de Loures. Nos finais da década, a carreira de Guerreiros entrou em Lisboa.

Os autocarros partiam da Garagem Navarro, situada na Rua da Palma. Em 1941, Henrique Leonardo da Mota forma uma sociedade por cotas com Joaquim Ventura Goya, seu genro, a qual fica com um capital de 50 contos e com sede em Lisboa. Seria ele quem dirigiria a empresa após a morte do fundador.

Jerónimo, L.da
— EMPRESA — N.º 21854
Barraqueiro
Telef. 2 2452
Dia 21-8-973
Garage Liz - R. DA PALMA

1	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	16
2					17
3	Maio	Junho	Julho	Agosto	18
4	Setemb.	Outubro	Novemb.	Dezemb	19
5	LISBOA		V. F. Rosário		20
6	Carriche		Pt. do Gradil		21
7	P. St. Adrião		Barras		22
8	Pt. de Frielas		Carrascal		23
9	Loures		Caneira		24
10	S. de Loures		Freixofeira		25
11	Guerreiros		Turcifal		26
12	Pt. de Lousa		Livramento		27
13	Lousa		Aceiceira		28
14	Freixeira		Freiria		29
15	V. Pinheiro		Cartaxo		30
	V. Valador		Gafanhotos		31
	Malveira		S. Pedro		
	Val Guarda				

Esc.	Cent.
1	00
2	00
3	00

Nos finais da década de 50, a sede da sociedade foi transferida para Guerreiros, dispondo então de uma frota de 16 autocarros.

Com a aquisição desta sociedade, que teria uma dimensão idêntica à Joaquim Jerónimo, o capital social foi sucessivamente crescendo, sendo os seus titulares a firma Joaquim Jerónimo, Lda. e José da Conceição Henriques. Com esta aquisição, a Barraqueiro consolidava a sua posição na "sua" zona operacional.

O pronunciamento militar de 25 Abril de 1974 fez eclodir o movimento popular que conduziu, também no sector dos transportes rodoviários, a exigências de dignificação do trabalho expressas em "cadernos reivindicativos" com custos muitas vezes incomportáveis para a economia das empresas, alimentando um ambiente revolucionário e levando, por vezes, à fuga dos seus proprietários.

A nacionalização dos sectores fundamentais da economia durante o período gonçalvista conduziria, neste caso, à criação da Rodoviária Nacional, em 12 de Julho de 1975 a partir da fusão dos 12 maiores grupos ligados ao transporte rodoviário suburbano e interurbano de passageiros e de mercadorias, incluindo ainda algumas empresas que se encontravam em situação crítica ou em autogestão.

No conjunto, foram 93 empresas aglutinadas com todo o seu vasto património, mas as pequenas empresas, como era o caso da Barraqueiro, puderam continuar a operar num mercado que continuava "fechado", escudadas nas carreiras que tinham concessionadas e em nichos de mercado lucrativos como eram os alugueres e os serviços relacionados com a procura turística externa.

Como foi logo notado, as nacionalizações neste sector foram "fundamentalmente um acto político e não o resultado dum estudo de economia de transportes, adequadamente delineado e programado, [e] obedeceram somente a uma perspectiva de âmbito geral".

A estratégia dos operadores privados que actuavam na área de influência da R.N. voltou-se sobretudo para o serviço comercial, concorrencialmente muito agressivos, em especial nos alugueres fixos (serviços prestados a fábricas e escolas) e no turismo. Percebe-se assim que a actuação da R.N. não só não tenha constituído uma ameaça directa para a Barraqueiro como reforçou a importância duma estratégia de crescimento assente na prestação de serviços comerciais mais personalizados e de elevada qualidade.

Em 1977, a família Pedrosa adquire a Esevel - Estação de Serviço Electro-Veloz, uma empresa sedeada em Olival de Basto, que explorava uma estação de serviço, fazia reparações automóveis e vendia acessórios. Com esta aquisição, as frotas de autocarros da Joaquim Jerónimo, Lda. e da Henrique Leonardo da Mota, Lda. ganhavam uma infra-estrutura de apoio logístico com impacte directo nos custos de manutenção e de aprovisionamento.

Assim, a empresa foi capaz de crescer substancialmente durante os anos '80, renovando e aumentando a sua frota com base no autofinanciamento, ganhando a preferência dos principais agentes de viagens nacionais e estrangeiros e operadores turísticos internacionais como a Trafalgar, Globus, Insight, Cosmos, etc. A criação da Frota Azul, Lda., em 1981, que assentou na exploração de uma frota de autocarros de turismo e em elevados padrões de qualidade de serviço, surgiu da necessidade de especializar as operações neste segmento de mercado face às restantes actividades da Joaquim Jerónimo.

Na sequência desta estratégia, Humberto Pedrosa adquiriu as agências de viagens Mundial Turismo e Citirama, interessando-lhe as linhas de expresso de alta qualidade Porto-Lisboa-Algarve que a primeira detinha e, no caso da segunda, os circuitos turísticos Lisboa-Sintra. Com o crescimento da empresa e com a afirmação do nome Barraqueiro surgem novas oportunidades e desafios.

Assim, nos finais dos anos '80 os serviços da empresa começam a ser procurados por agentes de viagens e operadores turísticos do Algarve.

A aquisição da firma Castelo & Caçorino, Lda., operação realizada em 1990, visou acima de tudo elevar os ratios de produtividade da frota já existente e ligada aos serviços de turismo no Algarve, consolidada depois na subsidiária Frota Azul Algarve.

A privatização anunciada da Rodoviária do Algarve mostrava-se interessante para o grupo de Humberto Pedrosa, devido sobretudo ao potencial do mercado que detinha. Nascida das cisões realizadas pela Rodoviária Nacional, de acordo com o programa de reestruturação estabelecido pelo governo, tendo em vista a sua reprivatização, esta empresa estava longe de se apresentar como um negócio que entusiasmasse os investidores nacionais, dadas ainda as condições impostas naquela operação. Pedrosa, contudo, apresenta-se na operação bolsista.

Com a concretização desta aquisição, a 10 de Março de 1992, iniciou-se um programa de reestruturação que passou pela alteração da denominação da empresa, que tomou então o nome de Eva Transportes, S.A.

A 16 de Novembro de 1993, foi a vez da reprivatização da Rodoviária do Tejo, S.A., ficando como principais accionistas a InterGaliza - Participações e Transportes, Lda., a Internorte - Transportes Internacionais do Norte, Lda. e a Rotagus - Prestação de Serviços, Gestão e Participação, Lda. No ano 2000, o Grupo Barraqueiro adquiriu a totalidade do capital da Rotagus - Prest. Serv. Gestão e Participações, Lda., a qual detinha ainda 50% do capital da InterGaliza, tornando-se, depois de um rearranjo na estrutura accionista da sociedade, num dos dois principais accionistas.

No final de 1993, a 20 de Dezembro, foi a vez da Rodoviária do Alentejo, S.A., na qual a Joaquim Jerónimo, Lda. surge como maior accionista.

Em Agosto do ano seguinte, a Barraqueiro adquire praticamente a totalidade do capital social da Rodoviária da Estremadura, hoje denominada Barraqueiro Transportes, S.A.

Em 1995, a Joaquim Jerónimo passava a controlar a maioria do capital da Rede Nacional de Expressos (RNE) através da participação que detinha nas empresas que constituíam esta pool entre os principais operadores dos serviços "Expresso".

Ficaram então como principais accionistas da RNE, a Rodoviária da Beira Litoral, S.A., a Rodoviária do Tejo, S.A., Rodoviária do Alentejo, S.A., a Eva Transportes, S.A., Barraqueiro Transportes (que, na altura, era Rodoviária da Estremadura), S.A., Rodoviária da Beira Interior, S.A. e a Rodoviária de Entre Douro e Minho, S.A.

Em Maio de 1995, a Rodoviária de Lisboa, S.A. é privatizada e posteriormente incorporada na Inotrange - Gestão e Inovação de Transportes, S.A., cujo capital é detido por Joaquim Jerónimo, Lda.

Nesse mesmo ano é adquirida a Mafrense, empresa familiar fundada por João Sardinha Dias, que foi integrada na Rodoviária da Estremadura e posteriormente por ela absorvida, através de um processo de fusão.

O crescimento vertiginoso, assente na aquisição e reestruturação das empresas, levaria a Joaquim Jerónimo, Lda., em 1998, a criar a Barraqueiro, SGPS, S.A. no âmbito da estratégia de consolidação do grupo.

No que diz respeito ao transporte rodoviário suburbano e interurbano de passageiros, a área de actuação do grupo através das empresas detidas pela Joaquim Jerónimo, Lda. cobria praticamente metade do país, pois incluía as regiões da Estremadura, Ribatejo, Alentejo e Algarve, detinha a maioria da participação na Rede Nacional de Expressos e participava ainda nos Inters que asseguravam as ligações para a Europa, em viagens de longo curso.

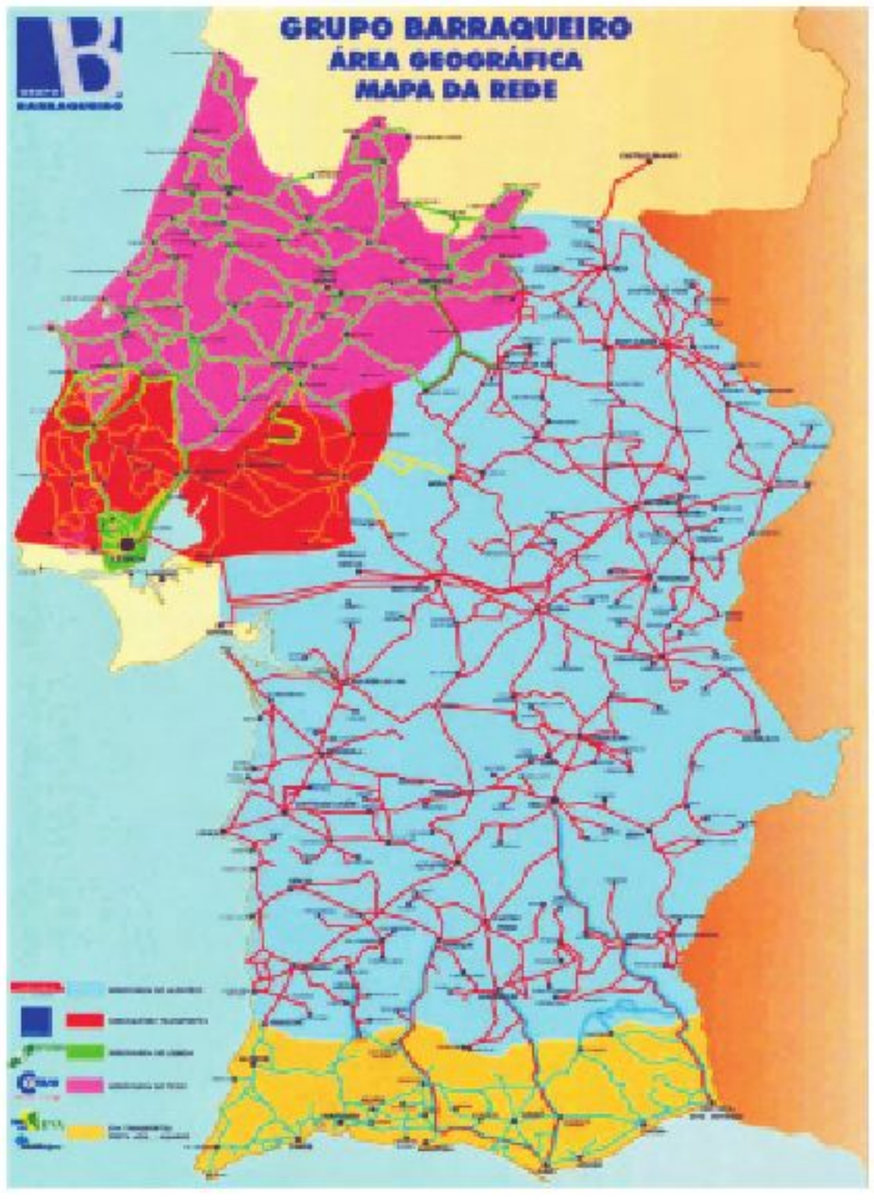
Em 1997 o governo lança o concurso internacional para Travessia Ferroviária do Tejo. A aposta neste projecto constituiu um marco importante na estratégia de diversificação delineado pela Barraqueiro que, no ano seguinte, obtém esta concessão. Em Julho de 1999 é inaugurada a Travessia Ferroviária do Tejo e constituída a Fertagus, S.A. para a exploração da rede ferroviária suburbana que, em breve, ligaria Setúbal a Lisboa. Com este projecto, o grupo revelou capacidade e maturidade, passando a interessar-se por novas concessões ferroviárias e metroviárias.

Assim, em 1999, participou no concurso internacional aberto para a construção e exploração da rede do Metro Sul do Tejo, liderando um consórcio integrando também as empresas Teixeira Duarte, Mota Engil, Sopol, MECI e Siemens. Na sequência deste concurso foi criada a empresa MTS - Metro Transportes do Sul, S.A, a quem foi outorgada a concessão por um prazo de 30 anos, mantendo-se hoje como concessionária deste projecto de grande dimen-são e alcance futuro.

Com as reprivatizações, o grupo ganhou uma nova dimensão que o levou a diversificar as suas activi-dades e a ensaiar a interna-cionalização, interes-sando-se por Espanha, África e Brasil.

BREVE DESCRIÇÃO DO GRUPO BARRAQUEIRO

Prof. Paulo Guimarães
Universidade de Évora



Vejamos agora, com maior detalhe, a evolução no interior das empresas rodoviárias de passageiros, as linhas condutoras do seu processo de reestruturação, bem como as estratégias delineadas para a sua afirmação no mercado.

O processo de reestruturação das empresas envolveu um esforço financeiro importante para reduzir um quadro de pessoal desajustado à nova economia, ao mesmo tempo que a renovação da frota se impunha, não só para captar clientes como também para reduzir custos de manutenção e consumos. Para tal, a conjuntura económica mostrou-se favorável, permitindo o recurso à locação financeira para aquisição de veículos novos ou de ocasião, mas em boas condições para substituir frotas envelhecidas ou mesmo obsoletas e, nessa medida, exigentes em termos de manutenção. Assim:

EVA TRANSPORTES / FROTA AZUL ALGARVE / TRANSLAGOS

A Eva Transportes, S.A. foi constituída na sequência da Oferta Pública de Venda da totalidade das acções representativas do capital social da Rodoviária do Algarve, realizada em sessão especial da Bolsa de Valores de Lisboa, em 10 de Março de 1992.

Do ponto de vista dos serviços prestados, a Eva seguiu uma estratégia passando pelo forte investimento na renovação da frota operacional e pela aposta no serviço comercial. A actividade repousou essencialmente no transporte interurbano e nos diferentes segmentos que compõem o serviço comercial (serviços expresso de alta qualidade, alugueres fixos e ocasionais, turismo, etc.).

Em Março de 1993, foram incorporados na Eva os meios humanos e materiais provenientes da aquisição da actividade dos transportes executados

pela Mundial Turismo, S.A., desenvolvendo-se a actividade de expressos em Serviço de Alta Qualidade.

A descentralização das actividades operacionais deu lugar a novas empresas. A actividade dos transportes urbanos de Lagos, explorada sob concessão, foi autonomizada em 1993, com o reinício da actividade da Translagos - Transportes Públicos,Lda.

Em 1996, a Eva alargou a sua área geográfica de exploração, recebendo doutra empresa do grupo, a Rodoviária do Alentejo, a exploração dos serviços locais e regionais de baixo percurso do distrito de Beja. Em 1999, foi adjudicado à empresa, através de concurso público, o serviço urbano de Tavira (TUT).

Já no início do novo século, a Eva e Frota Azul Algarve, em resultado do sucesso obtido em concursos públicos, têm vindo a reforçar o seu envolvimento nos transportes urbanos em diversos municípios algarvios, sendo de referir em particular o serviço inovador, prestado na cidade de Portimão.

O esforço de reequipamento da frota, elemento essencial na prestação de um serviço de qualidade e na imagem da empresa, foi uma constante neste percurso. Assim, a APCER confere à Eva, em Agosto de 2000, a certificação de qualidade NP EN ISSO 9002:1995.

RODOVIÁRIA DO ALENTEJO

Com sede em Azeitão, a Rodoviária do Alentejo, S.A., surgiu directamente da cisão operada no seio da R.N., desenvolvendo a sua actividade por uma zona geográfica que abrangia, no seu todo ou em parte, os distritos de Setúbal, Santarém, Portalegre e Évora. Embora a sua actividade fosse marcadamente interurbana, detinha o exclusivo dos transportes urbanos de Setúbal, Évora, Elvas, Palmela e Beja.

A reestruturação da empresa operou-se num quadro de tendência decrescente na procura nos serviços interurbanos e urbanos, devido à concorrência do automóvel, por um lado, e à situação social depressiva existente na região no início dos anos '90, por outro. Tal cenário levaria a empresa a procurar compensar a sua actividade com o incremento dos serviços de aluguer e com a redução de custos, baseada no "aproveitamento de sinergias entre as diversas Empresas do Grupo, quer na área de serviço público, quer na área de Alugueres e Expressos".

É neste quadro que se deve interpretar a cedência de exploração de algumas carreiras à Eva no Baixo Alentejo, "evitando-se situações de conflito e de sobreposição de oferta, prejudiciais para as duas Empresas". Em Maio de 1999, ultimou-se o acordo de permuta com a CME da antiga estação de Évora pelo Terminal Rodoviário, "dotado de melhor localização, bons acessos e uma construção e

parqueamento mais modernos e adequados às necessidades da exploração". No ano seguinte, na sequência de negociações com a câmara municipal, foi criada a SITEE para a exploração do transporte urbano de Évora e estacionamento.

A partir de 1 de Março de 2001, as actividades da sociedade no Ribatejo, nos concelhos de Benavente, Coruche, Salvaterra de Magos e Vila Franca de Xira foram absorvidos pela Barraqueiro Transportes, S.A. (ex-Rodoviária da Estremadura, S.A.) e, em Novembro, foram transferidas para a TST - Transportes Sul do Tejo, S.A. os meios e actividades que a empresa possuía na região, "concentrando-se assim numa única entidade a actividade rodoviária de transporte regular de passageiros na Península da Setúbal".

RODOVIÁRIA DA ESTREMADURA / BARRAQUEIRO TRANSPORTES

A Rodoviária da Estremadura, S.A. foi constituída com um capital social de 2,5 milhões de contos, em 31 de Janeiro de 1991, a partir da cisão da Rodoviária Nacional, Investimentos e Participações, S.A. (RNIP, S.A.), recebendo o património envolvido na actividade do Centro de Passageiros nº 10 (CEP 10). Por esta via, detinha participações na Intercentro, Lda. (35,2 %) e na EIS - Indústria Mecânica do Sul, S.A. (25%), ambas sedeadas em Lisboa.

Em 1994, tal como estava previsto, a empresa foi reprivatizada, tendo a Joaquim Jerónimo, Lda. subscrito 99,8% do seu capital social (que fora fixado em 2,8 Mc) a 8 de Agosto, na OPV realizada na Bolsa de Valores de Lisboa. A actuação da nova administração seria orientada no imediato para a integração organizativa e funcional da empresa no seio do grupo Barraqueiro.

Na área social, a nova empresa garantia a continuidade do serviço de carreiras interurbanas regionais (suburbanas e locais) nos concelhos de Mafra, Bombarral, Lourinhã, Cadaval, Sobral de Monte Agraço, Arruda dos Vinhos, Alenquer e Vila Franca de Xira e interurbanas de médio curso para serventia da atracção a Lisboa, operadas a partir daqueles concelhos.

Na área comercial participava na exploração do serviço expresso coordenado pela Rede Nacional de Expressos (RNE), na qual assumia especial destaque o serviço de vendas, atendimento e expedição sedeado no antigo Terminal da Avenida Casal Ribeiro, em Lisboa. Assegurava igualmente "uma vasta e qualificada oferta" no segmento de alugueres, satisfazendo, num mercado altamente concorrencial, a clientela dos alugueres fixos (empresas, escolas, outras instituições) e alugueres ocasionais (agências de viagens, empresas de transporte internacional, colectividades diversas, grupos de utilizadores, etc.)

O serviço público, até então efectuado por Joaquim Jerónimo na zona da Malveira foi integrado na exploração da Estremadura e para esta empresa foram transferidos os serviços Expresso com base em Lisboa, até então efectuados pela Eva Transportes.

Em Fevereiro de 1996 foi adquirida a empresa João Sardinha Dias, Lda. (Mafrense), procedendo-se aos necessários ajustamentos, através da redução do número de efectivos e de uma melhor afectação de horários e serviços, com vantagens para as duas empresas.

Em 1997, a empresa dividiu a sua actividade por quatro zonas operacionais, apresentando diferentes características de exploração e de frota, identificadas a partir de marcas recuperadas de antigas empresas. A Boa Viagem, a Barraqueiro Oeste e a Mafrense orientaram a sua actividade preferencialmente para o serviço público regular de passageiros e alugueres de autocarros a empresas, escolas e outros clientes ocasionais e reforçando, quando necessário, a frota da Estremadura. Esta insígnia (Estremadura) viu a sua acção orientada exclusivamente para os alugueres de turismo, serviços ocasionais, Inters e Rede de Expressos.

Como resultado da reorganização operada no Grupo Barraqueiro em 2001, a Rodoviária da Estremadura, S.A., passou a ser designada por Barraqueiro Transportes, S.A., tendo alterado a sua dimensão e estrutura organizativa de forma significativa:

1. A 1 de Março foi adquirido à Rodoviária do Alentejo, S.A. a rede de transportes públicos nos concelhos de Benavente, Salvaterra de Magos, Coruche e Almeirim, incluindo as ligações destes concelhos a Lisboa, pela Ponte Marechal Carmona.

2. Quatro meses mais tarde, foram transferidos os serviços expresso até então executados pela Rodoviária do Alentejo e afectos a Lisboa. Também se deu início, em Frielas, à actividade de manutenção que estava afecta à Esevel, Lda. A Esevel foi sempre a responsável pela manutenção em Frielas, tendo sido integrada por fusão nesta data.

3. A 1 de Agosto, procedeu-se à incorporação da actividade da EIS na empresa e começou a exploração até então afecta à Frota Azul Transportes e Turismo, Lda., em Olival de Basto.

4. Também foi integrada a parte da exploração correspondente aos alugueres e expressos da empresa Joaquim Jerónimo, em Frielas. Em Novembro procedeu-se à transferência da actividade de manutenção de Porto Alto para Azeitão, com incorporação de parte da actividade da Rodoviária do Alentejo.

5. Transferiram-se também os serviços expresso executados pela Transportes Sul do Tejo, S.A. e afectos a Lisboa. Finalmente, a 16 desse mês, procedeu-se à fusão formal por incorporação na Rodoviária da Estremadura, S.A. das empresas Frota Azul Transportes e Turismo, Lda., EIS e Esevel, sendo a designação alterada para Barraqueiro Transportes, S.A.

Com esta reestruturação nasceu a Barraqueiro Transportes, S.A., a maior do país na área dos transportes interurbanos e aluguer de autocarros, dispondo de 654 autocarros e 1.034 trabalhadores ao serviço. O seu perfil alterou-se, aparecendo como uma empresa com forte componente comercial, no mercado do aluguer regular e ocasional de autocarros com condutor, e com uma significativa presença no transporte colectivo regular, nas imediações de Lisboa. A nova empresa assumia uma organização descentralizada por locais geográficos e por actividade, dividida em 9 zonas operacionais identificadas através de diferentes marcas de serviço.

RODOVIÁRIA DE LISBOA

A Rodoviária de Lisboa foi criada a 1 de Fevereiro de 1991, na sequência da cisão da RNIP, S.A. em 13 empresas.

Enquanto unidade operacional da Rodoviária Nacional, a Rodoviária de Lisboa dispunha de uma rede concessionada com uma extensão de mais de dois mil quilómetros, distribuída por 171 carreiras e contava com 646 viaturas com uma idade média de 12,9 anos. A rede concessionada, localizada na região onde antes das nacionalizações actuaram empresas como a Arboricultora, Lda. ou a Eduardo Justo, Lda. (Bucelense), encontrava-se abrangida em grande parte pelo sistema de Passes Sociais da Região de Lisboa.

A Rodoviária de Lisboa foi privatizada em sessão da Bolsa de Valores de Lisboa, que teve lugar a 15 de Maio de 1995, sendo adquirida pela Inotrange - Gestão e Inovação de Transportes, S.A., empresa instrumental do Grupo Barraqueiro que posteriormente foi alvo de um processo de fusão com a Rodoviária de Lisboa, passando a totalidade do capital desta a ser detido por Joaquim Jerónimo, Lda., hoje Barraqueiro Transportes, S.A.

A 1 de Janeiro de 1996 a empresa alienou os estabelecimentos de Alvide e Abóboda à Stagecoach Portugal, Lda., e o de Queluz de Baixo à empresa Vimeca, Lda., reduzindo a sua área de operação.

No essencial, a empresa mantinha os mesmos vectores estratégicos: afirmação da empresa como parceiro credenciado do sector; focalização no serviço ao cliente; e a inovação como forma de sustentar o serviço num mercado em retracção.

Em Maio de 1995, a RL tinha iniciado o SATT - Sistema Automático de Títulos de Transporte, desenvolvido com a Transciber - Gestão Informática dos Transportes, Lda. para a aquisição dos títulos pré-comprados e tarifa de bordo. No ano seguinte, participou nos projectos ICARE (Integration of Contactless Technologies Public Transport Environment), ISOTOPE (Improved Structure and Organization for Urban Transport Operations) e IPTRL (Informação ao Público em Tempo Real), os quais exigiram avultados investimentos.

Realizaram-se estudos de caracterização dos clientes, no quadro duma estratégia de segmentação de serviços para mercados específicos e foram criadas tarifas para a terceira idade.

Inicia-se então uma nova abordagem no relacionamento com os clientes, com a criação das Lojas RL em Odivelas, Caneças, Bucelas e Sintra, marca a empresa presença na Expo-Lisboa e na Expo-Loures.

O equipamento de toda a frota de autocarros com um sistema de localização por GPS possibilita a monitorização permanentemente da realização do serviço, contribuindo para uma maior fiabilidade do mesmo, e permitindo a informação aos clientes dos tempos de passagem dos autocarros nas paragens.

A preocupação com o nível e a qualidade do serviço aos clientes tem levado a empresa a desenvolver, anualmente, diversas campanhas de marketing, designadamente no início dos anos escolares e na época de Verão.

FERTAGUS - Travessia do Tejo, Transportes, S.A.

"O contrário de estar parado no trânsito é estar a andar no Comboio da Ponte."

Com a assinatura do contrato de concessão a 21 de Junho de 1999, o Grupo Barraqueiro dava um passo decisivo na senda da diversificação. O projecto exigiu, logo na primeira fase, um pesado investimento em material circulante, financiado em cerca de 80% por empréstimo bancário.

A 29 de Julho teve início a circulação de comboios entre o Fogueteiro e Entrecampos. Para gerir o sistema implementado, a Fertagus criou um sector de Garantia da Qualidade na empresa e obteve a certificação do Sistema de Qualidade implementado pela norma NP EN ISSO 9001.

A 7 de Setembro de 2003, a Fertagus chega até à Estação de Roma/Areeiro e, no ano seguinte, até Setúbal, passando a servir também Coina, Penalva, Pinhal Novo, Venda do Alcaide, Palmela. O serviço, por sua vez, passou a funcionar entre as 5:30 e as 1:58h.

Em 2005 foi o seu contrato de concessão renegociado à luz do novo enquadramento legal regulador das parcerias publico-privadas.

Em finais de 2006 adquire a certificação no âmbito da Segurança nas suas 3 vertentes, segurança da

circulação, segurança de pessoas e bens e segurança no trabalho, assumindo desde essa data um modelo integrado de gestão (SIG) Qualidade e Segurança.

O projecto Fertagus constituiu uma prova da capacidade de realização e de competência na prestação de um serviço de qualidade por parte do Grupo Barraqueiro.

MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.

No ano em que a Fertagus arrancava a exploração, iniciavam-se os trabalhos tendo em vista a apresentação de uma proposta para o concurso Metro Sul do Tejo. O projecto foi desde logo considerado de grande importância estratégica para o Grupo Barraqueiro, uma vez que o seu traçado era coincidente em grande parte com a oferta dos TST, empresa que, na altura, não tinha sido ainda alienada ao Grupo Arriva.

O concurso foi lançado em Setembro de 1999 e a Concessão por 30 anos viria a ser outorgada, em 2002, ao consórcio liderado pelo Grupo Barraqueiro, através da então sua empresa-mãe Joaquim Jerónimo, Lda. (actualmente Barraqueiro Transportes SA), que ficou responsável pelo fornecimento de equipamento de bilhética, pela operação e pela manutenção e conservação do sistema de transporte.

Em 2007, deu-se inicio à operação no dia 1 de Maio, num primeiro troço compreendido entre Corroios e Cova da Piedade; já no final do ano, entrou em exploração o troço entre a Cova da Piedade e a Universidade, fazendo-se assim a ligação entre Corroios e a Universidade Nova de Lisboa, no Monte da Caparica.

Finalmente, em Novembro de 2008, foi inaugurada a ligação a Cacilhas, completando-se a totalidade da rede do Metro Sul do Tejo, a qual abrange actualmente três linhas, a saber:

- Linha 1 (azul) - Entre Corroios e Cacilhas.
- Linha 2 (amarela) - Entre Corroios e Pragal.
- Linha 3 (verde) - Entre Cacilhas e Universidade

A rede completa, cobre uma extensão de via da ordem dos 13,5 km, fazendo interface em Cacilhas com os ferry's de ligação a Lisboa, e interligando com o comboio da Fertagus, nas estações do Pragal e Corroios, criando-se assim um sistema de transporte multimodal, abrangendo barcos, autocarros, comboio e metro ligeiro.

FERTAGUS

C. Dourado, P. Cerqueira, F. Ferreira, J. Grossinho,
J. Oliveira, A. Soares, N. Lopes, R. Santos e J. Parente

1. ENQUADRAMENTO

A Fertagus venceu o concurso público internacional para a exploração ferroviária do Eixo Norte-Sul, constituindo-se assim o primeiro operador privado em Portugal a efectuar a exploração do transporte ferroviário após a separação da gestão e operação da infra-estrutura da exploração do serviço de transporte.

A operação iniciada em Julho de 1999 constituía um desafio muito importante para o sector e também para o concessionário, na medida em que se iria iniciar a operação num quadro regulamentar até aí inexistente e simultaneamente se iniciava uma exploração de uma nova linha e estações, numa área suburbana densamente povoada, situação inédita em Portugal, e utilizando uma infra-estrutura - a Ponte 25 de Abril - que em termos ferroviários era, à data, a terceira maior ponte rodo-ferroviária do Mundo.

Em 2005 é renegociado o contrato de concessão da Fertagus à luz do novo decreto das Parcerias Público Privadas e tornando-se assim também a primeira Parceria Público Privada do sector, enquadramento sob o qual se mantém a sua operação.

Decorridos 10 anos do início da sua operação, mais de 180 milhões de passageiros transportados, com um grau de satisfação dos clientes de 4,3 numa escala de 1 a 5, e contribuindo para retirar 20 mil veículos por dia da Ponte 25 de Abril, a Fertagus aproxima-se do que constituirá mais um dos seus grandes desafios - garantir o transporte ferroviário suburbano de passageiros sem receber compensações pela prestação do serviço público - situação em que será pioneira na Europa.

2. A IMPLEMENTAÇÃO DE UMA NOVA FILOSOFIA DE SERVIÇO

A missão a que a Fertagus se dedica é muito clara - proporcionar com eficiência, inovação e simpatia,

soluções completas e integradas de serviços de transporte suburbano de passageiros, que satisfaçam as necessidades e exigências dos seus clientes em particular e da sociedade em geral.

É com esta perspectiva que a Fertagus implementou uma filosofia na sua actividade que privilegia a integração física, de serviços e tarifária de forma a garantir a maior qualidade na cadeia de deslocações dos seus clientes, apresentando soluções para a sua deslocação tão completas quanto possível.

A criação pela Fertagus - enquanto empresa concessionária do serviço ferroviário - da *Sulfertagus*, serviço complementar rodoviário de rebatimento às estações ferroviárias, em que os itinerários, os horários e o tarifário são definidos pela Fertagus, de forma a servir as necessidades de mobilidade das populações, é um aspecto completamente inovador na prestação de um serviço.

Com uma imagem própria que permite identificar de imediato a sua ligação à Fertagus, o serviço *Sulfertagus*, actualmente com 44 autocarros e 13 linhas em operação, efectuando mais de 1.200 horários ao dia útil e percorrendo mais de 2 milhões de quilómetros por ano, traz diariamente para a Fertagus cerca de 25% dos seus clientes que, com um passe ou com um bilhete combinado, efectuam a sua viagem.

Mas a integração não é só efectuada com a *Sulfertagus*. Com todos os restantes operadores da região de Lisboa existem passes combinados que permitem ao cliente que se desloca habitualmente optar pelas ligações que lhe interessam a um preço bastante acessível.

Este sistema de passes funciona actualmente no suporte Lisboa Viva, passe sem contacto da Região de Lisboa, e pode integrar, para além da Fertagus e Sulfertagus, a Carris, o Metropolitano de Lisboa, a CP, os Transportes Sul de Tejo e o Metro Sul do Tejo, em todas as combinações desejadas pelo cliente.

Contudo, existem clientes cuja opção no acesso à Fertagus é a utilização de transporte próprio.

Também para estes se pensou a solução integradamente, e assim existem 8500 lugares de estacionamento em torno das estações exploradas pela Fertagus, em que o cliente do comboio pode deixar a sua viatura e tirar um bilhete combinado com o comboio que lhe permite estacionar e efectuar a sua viagem na Fertagus, a um preço reduzido ou, ainda um pouco mais adequado para o

cliente regular da Fertagus, tirar uma assinatura mensal ou um passe, no caso de pretender além do estacionamento e a viagem do comboio, utilizar mais algum outro operador nomeadamente em Lisboa.

Actualmente a taxa de ocupação destes parques e auto-silos é de cerca de 65%, garantindo-se uma repartição favorável ao TP no acesso à Fertagus, e que tem vindo a crescer com a entrada em funcionamento integral do Metro Sul do Tejo.

3. AS ESTAÇÕES COMO PONTO DE SATISFAÇÃO DE NECESSIDADES ADICIONAIS NO PERCURSO DOS NOSSOS CLIENTES

Na cadeia de deslocações, os interfaces detêm um papel fundamental. São ponto de passagem obrigatório e se ao longo do seu percurso o cliente encontrar um espaço agradável, com vida e que ainda lhe permita resolver alguns problemas do seu quotidiano, estamos sem dúvida a contribuir para uma maior satisfação na viagem.

Foi com esta perspectiva que a Fertagus assumiu a gestão das estações da Margem Sul entre Pragal e Penalva, apostando na oferta de um conjunto de serviços complementares que contribuam para um maior nível de satisfação dos clientes e que lhe facilitem a vida no seu dia-a-dia.

Assim, a Fertagus gere actualmente 122 lojas em 6 Estações - Pragal, Corroios, Foros de Amora, Fogueteiro, Coina e Penalva, - onde se aposta numa oferta diversificada de serviços que vão ao encontro e necessidades dos Clientes.

Entre a gestão de 6 Espaços comerciais distintos, existem preocupações com as áreas de negócio a introduzir em cada uma e a garantir o leque de actividades essenciais e acessórias para cada Estação com a limitação da procura de mercado existente.

O tipo de actividade comercial que procuramos para estes espaços difere do típico centro comercial, uma vez que as Estações são pontos de passagem, com fluxos próprios, que se caracterizam por uma grande movimentação durante os períodos de ponta (dias úteis, das 7:00 às 10:00 e das 16:30 às 20:00) e um baixo fluxo fora destes períodos.

Os serviços que procuramos oferecer, permitem uma melhor e mais eficiente gestão do tempo dos clientes, permitindo uma integração com os restantes serviços (parques de estacionamento e interfaces com autocarros e outros modos de transporte) numa perspectiva de poder comprar ou adquirir serviços sem sair da estação.

No âmbito desta estratégia de oferecer essencialmente serviços, foi instalada no Pragal uma creche em 2004, tendo sido o projecto alargado para jardim de infância em 2006. No seguimento desta iniciativa seguiram-se uma creche e um Jardim-de-Infância na estação de Foros de Amora.

Nos Espaços comerciais das Estações, existe comércio de base mais comum como papelarias, snack-bares, restaurantes, casa de cópias, lojas de roupa e acessórios.

No entanto nas estações onde existe um maior número de espaços foram implementados serviços complementares e de utilidade para o cliente com áreas de actividade diversificadas como por exemplo: lavandaria, supermercado, parafarmácia, cabeleireiro, sapateiro e chaves, churrasqueira e agências automáticas da Caixa Geral de Depósitos.

Esta gestão de espaços com o conceito de compras em caminho permite aos nossos clientes sair de casa de manhã directamente para a estação, deixando o filho/a na creche, a roupa na lavandaria, os sapatos a reparar e ainda tomar o pequeno almoço no mesmo local onde apanha o comboio para o trabalho, e efectuar todo este percurso no regresso, entre compras de supermercado para casa ou comprar um frango para o jantar, garantindo essencialmente uma melhor qualidade de vida.

4. APOIO AO CLIENTE COMO FACTOR DECISIVO PARA A SATISFAÇÃO COM O SERVIÇO

A Fertagus implementou o conceito de operadores comerciais que constituem a face visível da Empresa junto do seu cliente e cuja missão é garantir todo o apoio necessário ao cliente ao longo da sua viagem, não apenas vendendo títulos de transporte mas prestando todo o tipo de apoio e de aconselhamento, divulgando os novos produtos da empresa e estando presente quer nas estações quer nos comboios como garante também das condições de segurança no transporte.

Estes profissionais, altamente qualificados para o papel que desempenham e nos quais existe um forte investimento em formação de actualização, constituem um motivo de satisfação dos nossos clientes os quais atribuem ao atendimento uma classificação de 4,4 numa escala de 1 a 5.

Mas também a nível de back-office é necessário dar apoio ao cliente, melhorando a eficiência do serviço quer na prestação de esclarecimentos por via telefónica ou e-mail, responder a sugestões ou dar seguimento a reclamações recebidas.

Foi nesta perspectiva que a empresa iniciou um processo de procura de ferramentas informáticas que respondam a esta necessidade, que culminou com a utilização do software CRM 3.0 no qual a Fertagus foi pioneira.

Este software CRM 3.0 desenvolvido pela Microsoft, funciona numa plataforma Web e tem como principal característica a gestão na relação com o Cliente.

Como foi referido anteriormente, funcionando numa plataforma Web tem a grande vantagem de ser utilizado on-line, correndo todas as áreas da empresa, o que se torna bastante importante para dar resposta aos Clientes de acordo com as áreas envolvidas, e simultaneamente cada responsável tomar as medidas adequadas, integrando nos respectivos processos.

Não obstante a Fertagus prestar um serviço personalizado de atendimento, os seus Clientes têm ao seu dispor vários suportes de comunicação no sentido de efectuarem pedidos, transmitirem as suas sugestões, ou identificarem incorrecções que devem ser objecto de análise para a melhoria do serviço.

Estes meios distribuem-se por vários tipos de suportes de comunicação - Fax, Carta, Linha de Apoio ao Cliente, Mail, Livro de Reclamações, assim como um impresso próprio, que é disponibilizado em todas as bilheteiras da Fertagus.

Em cada uma das bilheteiras das estações existe uma caixa de mensagens, onde os Clientes colocam a sua mensagem, sendo as mesmas recolhidas diariamente.

Para articular todos os processos de tratamento das mensagens foi elaborado na área comercial um Procedimento de "Tratamento de mensagens de Clientes", transversal a todas as áreas da empresa.

O tratamento de toda esta informação é desenvolvida no CRM 3.0, para o efeito, sempre que a mensagem do Cliente é recolhida, é aberto um caso, procede-se ao seu registo, faz-se a classificação, digitaliza-se, anexando-se a mesma no histórico do Cliente, dá-se seguimento para a área respectiva (Produção, Manutenção etc.) quando é necessário identificar a ocorrência, e no prazo médio de 15 dias úteis o Cliente recepciona uma carta elaborada pela Fertagus, onde são respondidas todas as questões levantadas pelo Cliente.

O CRM 3.0 é uma mais-valia na interligação com as várias áreas da empresa, e permite emitir alertas para que a temporização dos prazos definidos no processo das Sugestões e Reclamações não sejam excedidos.

Assim, ao centralizar-se toda a actividade do Cliente, nesta ferramenta informática a qualquer momento é possível obter-se relatórios dos títulos adquiridos, das validações que efectuou, das ocorrências detectadas, dos Autos Notícia lavrados. Enfim, torna-se uma ferramenta importante na articulação da actividade do Cliente com a organização.

5. O SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DA FERTAGUS COMO INSTRUMENTO PARA A MELHORIA CONTÍNUA

A Fertagus obteve a 8 de Novembro de 2002 a certificação do Sistema de Gestão da Qualidade, pela APCER - Associação Portuguesa de Certificação, de acordo com a NP EN ISO 9001:1995, constituindo-se como a primeira empresa de transporte público de passageiros globalmente certificada. O âmbito da sua certificação é o serviço de transporte de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul, o transporte rodoviário complementar às estações Fertagus, o serviço de manutenção de Unidades Múltiplas Eléctricas e a gestão dos espaços comerciais das estações concessionadas.

Em 12 de Janeiro de 2004 procedeu à renovação da certificação de acordo com NP EN ISO 9001:2000.

A Fertagus dispõe hoje de um Sistema Integrado de Gestão (SIG) - Qualidade/Segurança, após a integração em 2006 dos requisitos da NP 4397:2001. Hoje, o SIG é a ferramenta de excelência de gestão do desenvolvimento da eficiência e da segurança das actividades. Nomeadamente com a implementação de ferramentas de medição e monitorização da qualidade do serviço junto dos seus Clientes, de monitorização das actividades que realiza, definição e identificação de responsáveis de processos e ligação a modelos de avaliação de desempenho.

Em concreto, o modelo implementado conta, entre outras, com as seguintes ferramentas:

Inquérito de imagem e Qualidade: A Fertagus caracteriza-se por assumir desde o início uma forte aposta na proximidade aos seus Clientes. Para tal, realiza de dois em dois anos o Inquérito de Imagem e Qualidade, constituído por 2300 entrevistas realizadas no terreno aos seus Clientes. Esta ferramenta dá resposta às seguintes necessidades de informação:

- Avaliar a satisfação do utente com o serviço prestado
- Avaliar o impacto do Serviço da Fertagus na Mobilidade e na Qualidade de Vida
- Conhecer o perfil sócio-demográfico dos clientes
- Caracterizar a mobilidade dos utentes, tendo em conta a utilização do comboio e dos restantes transportes a montante e jusante deste

Barómetro: Esta ferramenta destina-se a avaliar requisitos específicos e/ou validar acções implementadas que não se enquadram no inquérito de Imagem e Qualidade. São realizadas duas vezes por ano, 24 questões estruturadas pelos 8 parâmetros preconizados pela NP EN 13816:2003.

Plano de actividades: ferramenta, partilhada na rede informática, de planeamento e monitorização dos objectivos e acções que contribuem para a concretização dos objectivos estratégicos da empresa. A monitorização é realizada trimestralmente ao nível da estrutura e mensalmente com cada gestor de processo. Esta ferramenta é indissociável do orçamento anual.

Plano de controlo de fornecedores: Em resposta ao requisito 7.4, da ISO 9001, são identificados fornecedores cujo serviço tem impacto directo no cliente. Para estes é definida uma metodologia específica de avaliação e controlo do serviço contratado em função das características operacionais e contratualizadas. A monitorização do serviço é estruturada em três fases:

- 1ª fase, prévia à contratualização, requer a entrega de dos seguintes elementos:
  - Legislação aplicável,
  - Identificação de perigos e análises de riscos bem como de Aspectos e Impactes ambientais,
  - Listagem de produtos e fichas técnicas e de segurança,
  - Evidência de acções de formação ministradas,
  - Qualificação de pessoal,
  - Comprometimento com metodologia a implementar.
- 2ª fase, ao nível da gestão do contrato, acompanhamento trimestral:
  - Implementação de metodologia específica de avaliação das características operacionais do serviço,
  - Registos de identificação e competências para o desempenho da função e de licenciamento para a actividade,
  - Informação em SHST e Ambiente específicas,
  - Actualização da informação da fase 1ª.
- 3ª fase, ao nível operacional
  - Realização de inspecções aos requisitos definidos e das condições de realização de Segurança e Ambiente associadas.

Monitorização Operacional: Esta ferramenta assenta na monitorização dos indicadores e respectivas metas e monitorização dos aspectos críticos da actividade. São realizadas reuniões periódicas com os gestores dos processos.

Hoje, o Sistema Integrado de Gestão da Qualidade excede os requisitos das duas normas de referência. A Fertagus, como espinha dorsal da mobilidade entre as duas margens do Tejo, contribui para o desenvolvimento sustentável dos concelhos da sua área de abrangência e para o aumento da qualidade de vida dos Cidadãos. Assim, e correspondendo às evoluções e tendências do mercado, a Fertagus definiu para 2009, entre outros, os seguintes objectivos estratégicos:

- Aumento da procura global, de 2%, em particular:
  - fora dos períodos de ponta, no sentido de contraponta e ao fim de semana
  - nas deslocações de carácter não regular
- Manutenção do Índice de Satisfação Global do Cliente de 4,3 (numa escala de 1 a 5)
- Não ocorrências de acidentes e incidentes de origem ferroviária
- Consolidação de uma cultura de participação e de reconhecimento do mérito dos colaboradores, de modo a atingir um índice de satisfação de 3,4 no próximo inquérito interno.
- Racionalização da utilização dos recursos com impacto ambiental de modo a tornar a Fertagus uma empresa globalmente sustentável - redução dos custos com energia, água e consumíveis de 3%.

Por último, há a referir, que nestes primeiros 10 anos, a Fertagus tem apostado na comunicação e desenvolvimento de parcerias para a tomada de acções decorrentes das ferramentas em prol da melhoria contínua do serviço, da qualidade de vida dos cidadãos e da melhoria da mobilidade da AML.

6. A SEGURANÇA COMO VÉRTICE ESTRATÉGICO PARA A SUSTENTABILIDADE DA ACTIVIDADE DA FERTAGUS

Quando hoje em dia um cliente se dirige a uma estação ferroviária com o intuito de suprir a sua necessidade de mobilidade, ao realizar o contrato de transporte com o Operador, selado através da aquisição do respectivo título de transporte, tem como adquirido um conjunto de direitos, destacando-se destes, os aspectos de segurança que devem caracterizar o serviço e que, por deverem estar garantidos de forma automática, não são vulgarmente objecto da sua preocupação.

Este sentimento, que é cada vez mais comum junto dos clientes de um serviço com as características da Fertagus, torna indispensável que a empresa não perca de vista a satisfação dos requisitos conducentes à concretização dos níveis de serviço que suscitam estas expectativas, sobretudo, aqueles que, não sendo muitas das vezes explicitados pelo cliente, estão implicitamente inscritos nas suas preocupações relativamente à caracterização do serviço ferroviário.

É com base neste enquadramento que a Fertagus elegeu a segurança como um dos vértices estratégico para a sustentabilidade das suas actividades, inscrevendo na sua politica as orientações a prosseguir neste domínio, tendo em vista a concretização dos objectivos e metas que garantam à organização:

- a satisfação dos Clientes externos, promovendo a sua qualidade de vida;
- a satisfação dos Clientes internos, assegurando a sua participação e valorização profissional;
- o desenvolvimento de parcerias com os seus fornecedores, acrescentando valor para ambos;
- a criação de valor para o seu accionista.

Para servir este propósito, a Fertagus tem implementado desde meados de 2006, como anteriormente referido, um Sistema Integrado de Gestão - Qualidade/Segurança (SIG), observando os requisitos das normas de referência, ISO NP 9001:2000 e NP 4397:2001, tendo assegurado a sua certificação em meados de 2007, em processo reconhecido pela APCER - Associação Portuguesa de Certificação, mantendo-se desde esta data a observância destes pressupostos.

Adicionalmente, o nosso SIG incorporou um conjunto de requisitos em matéria de segurança que têm sido trabalhados no âmbito do ciclo da melhoria contínua, designadamente, os expressos no Contrato de Concessão estabelecido com o Estado e os emergentes da legislação e regulamentação técnica de segurança aplicáveis à operação ferroviária, destacando-se neste domínio, a legislação que transpôs para o ordenamento jurídico nacional as directivas comunitárias, num acervo denominado por Pacote Ferroviário I e II, respectivamente.

A satisfação dos requisitos anteriormente referidos proporcionou à Fertagus as necessárias condições para que, à luz do novo ordenamento jurídico do sector, cujo principal instrumento tem expressão no DL 270/2003, fosse instruído junto da entidade regulador do sector, o pedido do certificado de segurança que, conjuntamente com a respectiva licença de actividade, se constituem instrumentos indispensáveis à garantia das condições de acesso à exploração do serviço.

Este processo, que no caso de Fertagus decorreu dentro dos prazos legalmente previstos, mereceu na oportunidade o reconhecimento por parte do regulador, (INTF) tendo assumido expressão através da emissão do primeiro certificado de segurança atribuído a um operador ferroviário em Portugal.

Importará assim dar conta da abordagem que temos vindo a realizar no sentido de dar contributo à concretização dos objectivos e metas definidas, abordagem esta que assenta na definição e implementação de um conjunto de actividades, objecto de detalhada monitorização e orientadas dentro da política estabelecida para as três áreas da segurança da empresa, a saber:

- a segurança das operações ferroviárias - Safety;
- a segurança de pessoas e bens - Security;
- a segurança higiene e saúde no trabalho - SHST.

Para todas estas áreas, o instrumento fundamental de planeamento assenta num procedimento consolidado para a identificação dos perigos e riscos associados às actividades desenvolvidas pela empresa. Como principal output deste processo resulta a matriz de riscos que vigora na empresa, fixando-se, para cada actividade, os níveis de aceitabilidade do risco, considerando a ponderação feita sobre os níveis de risco obtidos e as medidas de prevenção e controlo implementadas para lhe fazer face.

O procedimento para a identificação da legislação e regulamentação técnica de segurança e a definição da metodologia para a sua aplicabilidade na organização constitui-se igualmente instrumento relevante, ainda ano âmbito do planeamento da segurança.

O modelo de gestão implementado visa assegurar, para além da satisfação dos requisitos normativos e legais já anteriormente identificados, também o tratamento e robustecimento dos desempenhos em áreas, actividades e equipamentos com repercussão nos resultados da segurança, como sejam:

- Recursos Humanos - Definição de estrutura e responsabilidades;
- Formação, sensibilização e competências;
- Programa de gestão da segurança/Plano actividades;
- Gestão e manutenção do Material Circulante;
- Fiabilidade dos equipamentos de segurança para apoio à actividade de condução;
- A supervisão sistemática das actividades relevantes para a segurança da operação;
- Prevenção e capacidade de resposta a emergências;
- Gestão de contratos com fornecedores - Monitorização de requisitos de qualidade/segurança;
- Auditorias de qualidade e segurança;
- A investigação de acidentes/incidentes;
- Planos anuais;
- Relatórios anuais.

Considerando os três domínios da segurança já identificados na empresa, está identificado como primeira prioridade no âmbito do processo de gestão da segurança, o esforço de prevenção que a organização deve imprimir às medidas para eliminação/mitigação de perigos/riscos associados às suas actividades, como forma eficiente de assegurar que a operação do serviço se sustente em níveis de risco comummente aceites pela empresa.

Para este esforço de prevenção da segurança, que aglutina, quer as responsabilidades da organização de forma colectiva, quer as responsabilidades individuais de todos os seu colaboradores, tornou-se imperativo convocar a comunidade laboral, no sentido de assegurar mecanismos fundamentais para a promoção da informação, sensibilização, consulta e participação de toda a organização, naquilo a que podemos designar por partilha de responsabilidades, quer nas dificuldades, quer no sucesso dos resultados que obtemos em cada ciclo de gestão. O Grupo de Trabalho constituído por trabalhadores de todas as áreas da empresa desde finais de 2006, visando assegurar o acompanhamento sistemático das matérias a tratar no domínio da segurança, têm-se revelado instrumento relevante para este domínio.

Finalmente, importará apresentar alguns resultados relativos ao desempenho da segurança como forma de expressar a adequação da estratégia desenhada face ao pressuposto de partida que estabelece a segurança como um dos vértices estratégicos para a sustentabilidade da actividade da Fertagus.

Assim, e de acordo com a metodologia expressa nos ICS- indicadores comuns de segurança, tratados na legislação vigente sobre esta matéria, (DL 270/03 republicado pelo DL 231/07) a Fertagus não tem registado qualquer acidente, no âmbito da segurança das operações ferroviárias, desde o inicio da sua actividade.

Relativamente à segurança de pessoas e bens, a vulnerabilidade a que estamos sujeitos, por força das ameaças externas que maioritariamente concorrem para os problemas suscitados, designadamente de vandalismo, têm produzido algumas ocorrências que a organização tem solucionado ou contido dentro de limites por nós entendidos como razoáveis face à comparação realizada no sector e também no país, através de mecanismos de controlo implementados, como sejam, entre outros, a vigilância electrónica e humana das instalações que nos estão concessionadas e a colaboração e articulação que desenvolvemos de forma regular com as forças de segurança.

No domínio da SHST os esforços desenvolvidos a partir de 2006 com a implementação do SIG têm vindo a produzir os seus resultados na melhoria das condições e ambiente de trabalho com reflexos tangíveis nos indicadores de produtividade da empresa. Valerá a pena sublinhar que o corolário desta progressão foi conseguido no passado ano de 2008, em que foi possível à organização assegurar a operação de todos os serviços isenta de acidentes de trabalho.

É sem dúvida um motivo de orgulho para a nossa empresa a cultura de segurança que tem vindo a ser cultivada e que no ano passado se saldou na inexistência de acidentes de trabalho, mas também o reconhecimento pelos clientes da preocupação que a Fertagus assume com a sua segurança.

No Inquérito de Satisfação realizado em Novembro de 2008, a segurança do comboio e a segurança nas estações, são respectivamente o primeiro e o segundo atributo mais importantes para os nossos clientes. É de realçar que a segurança do comboio é, a par da limpeza do comboio, o atributo que obtém um índice de satisfação mais elevado - 4,7 numa escala de 1 a 5 - e a segurança nas estações, atinge 4,5 na mesma escala.

7. A MANUTENÇÃO DO MATERIAL CIRCULANTE - PEDRA BASILAR PARA A GARANTIA DA QUALIDADE DE SERVIÇO

Para atingir os índices de satisfação com o material circulante anteriormente referidos, assim como o índice de regularidade, que atingiu 100% em 2008, isto é foram realizados todos os comboios programados, é fulcral a fiabilidade do material circulante existente.

Ainda mais importante se torna quando, das 18 UQE existentes são colocadas diariamente ao serviço 17 UQE, não existindo reserva de exploração. E objectivamente mais exigente quando simultaneamente se realizam as operações de revisão dos 600.000 km, conforme ocorrido em 2006 e 2007.

A realização do serviço de exploração do Eixo N-S é efectuado 18 Unidades Quádruplas Eléctricas de dois pisos da série 3500, cuja manutenção é efectuada por 18 coordenadores e operadores de manutenção.

Com uma estrutura de manutenção moderna e funcional, baseada em meios humanos devidamente treinados e com experiência reconhecida para o efeito, a Direcção de Manutenção da Fertagus, que funciona no Complexo Oficinal de Coina, é composta por 20 pessoas, hierarquicamente geridas por um director, que é apoiado por dois técnicos que dão suporte nas áreas da gestão oficinal, logística e aprovisionamentos.

A área operacional é gerida por 5 operadores coordenadores de manutenção e composta por mais 13 operadores de manutenção todos eles com polivalência e sem uma especialidade definida, que a cada 24 horas garantem a disponibilização do material circulante, de acordo com os critérios de segurança e de qualidade para o passageiro, definidos contratualmente, mantêm o material circulante com elevados níveis de fiabilidade cumprindo não apenas o definido nos planos de manutenção preventiva mas actuando em tempo útil na reparação de avarias.

A estrutura operacional está distribuída em 3 equipas distintas.

Uma equipa que faz toda a gestão de anomalias no material circulante decorrente de avarias, outra que realiza todas as operações de manutenção preventiva programada e condicionada ao estado de equipamentos, e uma terceira equipa que durante o período nocturno garante a disponibilidade de 17 UQE para o serviço comercial, através da realização de ensaios técnicos que permitem garantir o cumprimento dos requisitos de segurança, conforto e funcionalidade no material circulante.

O principal objectivo desta organização é o de colocar a qualquer momento à disposição da "produção de comboios" o número necessário de UQE consideradas boas para o serviço comercial.

O funcionamento da manutenção está ainda dependente da disponibilidade das infraestruturas e equipamentos adequados, sem os quais não poderia garantir a rápida execução das operações. Também toda a gestão de equipamentos e instalações é feita internamente.

A equipa de gestão de manutenção tem ao longo de 10 anos sido capaz de cumprir com os objectivos ditados pelas necessidades da organização em termos de disponibilização de meios para a

realização de comboios, e isso deve-se à constante adequação dos meios e dos processos para a realização das diversas operações, sendo um bom exemplo o "split" das operações de manutenção por equipamentos funcionais e orgãos das unidades, ou seja, os planos de manutenção referem-se aos equipamentos embarcados e não às UQE.

Esta filosofia de manutenção, prática da Direcção de Manutenção desde 2003, é utilizada em intervenções de manutenção programada que tenham uma duração superior a 6 horas.

Esta alteração na filosofia de manutenção, aliada a uma constante coordenação na gestão do material circulante com a área de produção, permite a concentração de todas as operações de manutenção nos períodos entre as horas de ponta, garantindo assim uma disponibilização de 17 das 18 UQE do parque entre as 5h00 e as 10h00 e entre as 16h30 e as 20h00. Após o período de ponta da tarde são efectuadas quer as inspecções técnicas ao material, que a limpeza diária a todas as UQE.

É ainda durante as 10h00 e as 16h30, que são realizadas paralelamente às operações de manutenção preventiva, a reparação de todas as avarias nos equipamentos e as operações de limpeza mais profunda no material circulante.

Integrada no respectivo ciclo de manutenção programada, as 18 UQE da Fertagus foram alvo durante os anos de 2006 e 2007 de uma nova intervenção de manutenção. Esta intervenção, ou revisão (como são normalmente designadas estas intervenções de manutenção ao material circulante) é efectuada sobre os equipamentos das UQE devido à necessidade de assegurar o bom funcionamento dos mesmos, dando especial importância aos relacionados com a segurança do material circulante, dos passageiros bem como beneficiar o conforto para os mesmos.

Este tipo de intervenção que se realiza quando as UQE atingem os 600.000 Km é designado de R3.

Ao contrário do que é prática no sector da manutenção ferroviária, que normalmente imobiliza o material circulante até estarem concluídas todas as operações relativas a uma revisão, a Fertagus realizou as operações de manutenção faseadamente de forma a não indisponibilizar as UQE para o serviço comercial de acordo com o "split" efectuado.

A Direcção de Manutenção enquadrada na estrutura da Fertagus, tem ainda como factor essencial para a garantia do seu serviço o Sistema Integrado de Gestão. Encontram-se devidamente organizados em processos a Manutenção Preventiva, a Manutenção Curativa e a Manutenção de Instalações e Equipamentos Oficinais, estando

ainda integrado os aspectos relacionados com a limpeza do material circulante. Nestes processos são monitorizados indicadores fundamentais que avaliam o desempenho da organização e que medem a fiabilidade, disponibilidade, incidentes com o material circulante, controlo do plano de manutenção, qualidade do ponto de vista do passageiro, custos de manutenção, quantificação e tipificação de avarias, disponibilidade das instalações e controlo dos serviços contratados.

Os aspectos de Segurança Higiene e Saúde no Trabalho, implícitos em todos os processos da área da manutenção, detêm uma particular importância no âmbito das operações de manutenção, e desde o inicio da sua implementação contou com a aceitação de forma activa de todos os intervenientes, nomeadamente todos aqueles ligados às actividades mais operacionais.

O seu acompanhamento permanente e a atitude proactiva de todos os elementos da estrutura, revelaram-se de extrema importância para o incremento não só das boas práticas, mas também da melhoria contínua das condições de trabalho e das instalações. Um dos resultados mais evidentes de todo este processo é a inexistência de acidentes de trabalho na área da manutenção nos últimos 3 anos de actividade.

8. A PONTUALIDADE E CUMPRIMENTO DOS HORÁRIOS COMO IMAGEM DE MARCA DA FERTAGUS

É sem dúvida um dos primeiros aspectos que os clientes referem quando avaliam o serviço da Empresa - a pontualidade e o cumprimento dos horários - que atingem um grau de satisfação de 4,5 na escala de 1 a 5 no Inquérito de Satisfação de 2008.

E atinge este valor porque o Indice de Pontualidade aos 5 minutos, isto é a percentagem de comboios que chegam ao seu destino com atrasos inferiores a 5 minutos atingiram os 98% em 2008 e os que chegaram com menos de 10 minutos de atraso atingiram 100%. O atraso médio em 2008 foi apenas de 34 segundos.

Para a obtenção destes resultados é fundamental uma boa articulação das equipas das diversas áreas da empresa, não apenas internamente à Direcção de Produção, mas desta com a Direcção de Manutenção e também com a REFER, cujo desempenho condiciona decisivamente o desempenho da Fertagus.

Mas é efectivamente a Direcção de Produção que tem como missão assegurar a realização dos comboios, incluindo o acompanhamento e monitorização do respectivo serviço, e que tem a todos os seus níveis interiorizada a preocupação da

prestação do serviço ao cliente no horário com o qual nos comprometemos.

A oferta ferroviária é constituída aos dias úteis por 148 comboios, dividida por duas famílias : Coina / Roma-Areeiro (102 comboios) e Setúbal /Roma-Areeiro (46 comboios).

Para a realização destes comboios são utilizadas 17 UQE, de um parque de material circulante constituído por 18 UQE, o que representa uma utilização intensiva, de máximo aproveitamento do material circulante, não habitual nas empresas do sector, onde existem normalmente maiores índices de imobilização.

Cada UQE dispõe de 734 lugares em pé e 476 lugares sentados. De notar que 45 dos comboios realizados diariamente, tem uma composição formada por 2 UQE (8 veículos), duplicando desta forma a oferta de lugares disponibilizados aos clientes nesses comboios.

Para garantir a realização deste serviço a Direcção de Produção está organizada em três áreas: o Depósito de Tracção, a Permanência de Produção e o Serviço de Manobras.

O Depósito de Tracção é responsável pelo planeamento, programação, afectação e acompanhamento do material circulante e do pessoal de condução e respectiva chefia.

Para acompanhamento e controlo da gestão diária dos maquinistas e do material circulante, esta área dispõe de um centro operacional, de funcionamento permanente, designado por Posto de Tracção, sediado na estação de Coina.

Os Chefes de Maquinistas que asseguram o guarnecimento deste posto, têm também a seu cargo o acompanhamento diário em linha dos maquinistas, de onde constam também alguns serviços de condução de comboios.

Para além destas actividades, esta área também assegura, em articulação com a Direcção de Recursos Humanos, as diversas acções de formação técnicas na área da regulamentação de segurança ferroviária e da desempanagem de material circulante, previstas no Plano Anual de Formação (PAF) da empresa.

A Permanência de Produção tem a seu cargo a supervisão da circulação dos comboios, sendo o interface operacional com o CCO de Lisboa, centro de comando e controlo da circulação ferroviária da REFER, para gestão das respectivas ocorrências. Este seu papel tem também uma grande relevância na difusão interna das informações relacionadas com as perturbações no serviço, de acordo com os canais de comunicação estabelecidos, de onde destacamos as comunicações inerentes à gestão das situações de emergência.

De acordo com o estabelecido os principais interlocutores internos desta área são, para além do Director de Produção, a Permanência Comercial, o Posto de Tracção e os maquinistas.

O serviço de manobras da responsabilidade da Fertagus confina-se a Parque de Material de Coina e refere-se ao comando e controlo dos movimentos do material circulante no interior daquela instalação, respeitantes às operações de entrada e saída do Parque (estas em articulação com a Refer), ao estacionamento das UQE no seu feixe de linhas, à limpeza do material circulante no pórtico de lavagem e para entrada e saída das composições nas instalações oficinais, para as respectivas actividades de manutenção.

9. UMA EMPRESA QUE OS CLIENTES CONSIDERAM EFICIENTE E DE CONFIANÇA, É UMA EMPRESA QUE APOSTA NA VALORIZAÇÃO DAS SUAS EQUIPAS

Em 2008 os nossos clientes, quando perguntámos que valores associavam à Fertagus, elegeram entre 14 atributos a eficiência (59%), em primeiro lugar e depois "de confiança" (49%). Quando questionámos os nossos clientes se consideravam que os colaboradores da Fertagus tinham orgulho em trabalhar na empresa, 85% dos clientes responderam inequivocamente que sim.

Estas respostas reflectem o trabalho de uma equipa mas também a imagem que essa mesma equipa transmite ao cliente final.

E esta equipa é composta por pessoas que, quando em 2007 efectuámos o inquérito de satisfação ao cliente interno, participaram massivamente - mais de 80% dos colaboradores responderam - tendo sido obtido um índice de satisfação de 3,8 numa escala de 1 a 5 e identificadas acções para o melhorar, demonstrando inequivocamente a vontade expressa de todos para sermos cada vez mais profissionais realizados pessoal e profissionalmente.

No final de 2008, éramos 189 colaboradores, repartidos pelos seguintes grupos funcionais:

A generalidade dos colaboradores da Fertagus são jovens, idade média idêntica à dos nossos clientes, isto é em média 35 anos, sendo que 84% têm idades inferiores a 40 anos.

No que se refere aos níveis de habilitação literária, verifica-se que 83% dos colaboradores possuem o 3º ciclo/ Ensino Secundário e 8% licenciatura universitária.

Sexo	2008	% Total
Feminino	69	37%
Masculino	120	63%
Total	189	100%

No final de 2008, 63 % dos colaboradores da Fertagus pertenciam ao sexo masculino e 37% ao sexo feminino.

A Formação Profissional na Fertagus assume um papel de extrema relevância uma vez que consideramos não ser possível existir empresas

consistentes sem uma sólida política de qualificação dos seus colaboradores.

Uma adequada qualificação dos Recursos Humanos marca a diferença e potencia a excelência. E a Formação Profissional assume-se como o pilar desta "batalha" diária.

Efectivamente, acreditamos que só dispondo de colaboradores com as competências adequadas, informados e formados, conhecedores das ferramentas indispensáveis à execução de uma forma eficaz e eficiente das suas actividades diárias, será possível alcançar o nível de proficiência e profissionalismo desejado por todos, sejam eles, colaboradores, accionista, prestadores de serviços ou clientes.

Desta forma, todos os anos é elaborado o PAF (Plano Anual de Formação) onde são incluídas todas as acções de formação profissional previstas, sejam elas internas ou externas, os destinatários destas acções, o respectivo volume de formação e o orçamento previsional.

O PAF tem por base a identificação das necessidades de formação identificadas por cada responsável, sendo que a mesma resulta da análise da diferença entre o nível de competências desejável, exigido ou expectável para o exercício de uma determinada função, e o desempenho real ou nível de competências mobilizadas para o exercício dessa mesma função.

O objectivo final é a aquisição de novas competências ou o desenvolvimento de competências já existentes. Para esta identificação podem contribuir instrumentos diversos, nomeadamente inquéritos cliente-mistério.

Durante o ano de 2008, foram desenvolvidas diversas acções de formação contempladas no plano anual de formação, aprovadas no início do ano, com o objectivo de melhorar o desempenho dos colaboradores no exercício das suas funções.

Total	2008
Nº horas formação	7.254
Horas formação/ Efectivo médio	38,52

Contínua	2008
Nº horas formação	6.470
Horas formação/ Efectivo médio	34,35

De salientar ainda, a disponibilidade da Fertagus na realização de estágios profissionais, tentando ir ao encontro dos interesses das entidades educativas e estagiários.

Tendo consciência de que os seus colaboradores são um elemento fundamental para o bom desempenho da Empresa, a Fertagus decidiu realizar, em 2007, o primeiro inquérito de satisfação dos colaboradores.

O inquérito teve como principais objectivos avaliar o grau de satisfação dos colaboradores em diferentes dimensões (nomeadamente a formação e realização profissional, as condições e o ambiente de trabalho, a autonomia e a responsabilidade, a participação na tomada de decisões, o reconhecimento e a igualdade de oportunidades, a comunicação e a imagem da Empresa) e identificar aquelas que os colaboradores sentem que devem ser melhoradas e aquelas que devem ser mantidas ou reforçadas.

Mais de 80% dos colaboradores participaram neste inquérito, revelando ser conhecedores da importância que a sua opinião tem para o processo de desenvolvimento da Empresa.

O nível de satisfação global obtido foi de 3,8, numa escala de 1 a 5, sendo que os items melhor classificados foram a imagem da empresa e a realização profissional e os aspectos que apresentaram valores mais baixos, apesar de positivos, foram as condições de trabalho, o reconhecimento e o relacionamento com o cliente.

Os resultados do inquérito permitiram concluir que alguns aspectos a manter são a realização profissional, a imagem da empresa, o ambiente de trabalho e a aposta na formação e desenvolvimento. Os principais aspectos a melhorar são o reconhecimento, a possibilidade de participação na tomada de decisões, a igualdade de oportunidades, as condições de trabalho e o relacionamento com o cliente. De esclarecer que as lacunas identificadas no item relacionamento com o cliente decorrem fundamentalmente das dificuldades de implementação da bilhética sem contacto.

Na sequência dos resultados deste inquérito, que foi objecto de ampla discussão a nível da empresa no sentido de identificar as acções a implementar, foi identificado um objectivo estratégico de melhoria para os dois anos seguintes, que é o intervalo de realização do inquérito, e definido um plano de acções em fase de implementação.

Mas as boas práticas na gestão de recursos humanos também passam pelo incremento da comunicação interna e reforço do espírito de grupo. O Boletim Interno da Fertagus, que existe desde Janeiro de 2006, e designado por "Em Linha", é disso um exemplo.

O Em Linha tem procurado responder a uma necessidade interna de informação, quer no que diz respeito a actividades que a Fertagus vai desenvolvendo, quer a notícias sobre o sector e sobre a área envolvente à Empresa.

Além de ser um excelente veiculo na comunicação dos objectivos estratégicos da Empresa e das principais matérias que incorporam a vida da Fertagus, é também um veículo de interacção e conhecimento entre as diferentes áreas da empresa, novos colaboradores, assim como na informação das actividades do clube.

O Clube Fertagus é outra iniciativa que a Fertagus acolheu com muito entusiasmo.

A Fertagus apoiou, durante o último trimestre de 2007, a fundação de um clube desportivo e recreativo, com o objectivo de criar um órgão que dinamizasse iniciativas culturais, desportivas e recreativas para os seus colaboradores, para assim fomentar o convívio, a integração, motivação e espírito de grupo na Empresa.

O Clube Fertagus tem actualmente um plano de actividades anual e uma participação activa e regular de todos os colaboradores da Empresa.

Um outro projecto que vai em linha com o incremento da participação de todos os colaboradores é o projecto das Sugestões Internas. Este projecto tem como objectivo promover a melhoria do serviço e incentivar a participação dos colaboradores, não se restringindo apenas à implementação de medidas isoladas mas a um conjunto de acções articuladas e integradas no sistema de gestão da Fertagus, e devidamente programadas no Plano de Actividades e Orçamento da empresa.

Dos inúmeros meios de comunicação existentes, foi decidido criar uma caixa de correio electrónico

sugestões@fertagus.pt, a criação na intranet de uma área de recolha de sugestões, bem como a colocação de caixas de sugestões físicas em locais de trabalho.

As sugestões são recolhidas/entregues na sede, ficando o responsável da Qualidade com a responsabilidade de proceder ao seu tratamento de acordo com os princípios descritos em procedimento próprio e, procurando, sempre que possível, enquadrar o colaborador no acompanhamento e avaliação da eficácia da medida proposta.

O Grupo de Trabalho da Segurança e Higiene no Trabalho constitui um exemplo das potencialidades de uma maior comunicação e envolvimento de todos para a melhoria contínua.

A constituição em finais de 2006 de um Grupo de Trabalho com carácter permanente, para o acompanhamento dos assuntos de SHT, tem vindo a constituir-se como uma mais-valia na persecução da política e objectivos da segurança na Fertagus, materializada através das actividades por si desenvolvidas.

Este Grupo, que integra dois representantes dos trabalhadores de cada uma das três áreas operacionais da Fertagus (Comercial, Produção e Manutenção), tem vindo a desenvolver actividades nos seguintes domínios:

- Cultura de prevenção em SHST - Dinamização/Sensibilização;
- Análise e proposta de soluções para os problemas e questões pertinentes em matéria de SST;
- Consulta e Comunicação aos trabalhadores sobre assuntos com interferência na segurança e saúde do trabalho.

A concretização do Plano de reuniões previsto para este Grupo de trabalho, coordenado pelo Responsável da Segurança e integrando ainda os Técnicos de SHT, a Direcção de Recursos Humanos e um Administrador da Empresa, tem-se constituído instrumento relevante no processo de agilização das soluções a implementar, bem como, da sua monitorização.

Um dos objectivos estruturantes que o enquadramento e responsabilidades dadas a este Grupo de Trabalho pretende consubstanciar, dirige-se fundamentalmente à consecução do fortalecimento da cultura da Empresa face à visão, missão e valores expressos na sua política, privilegiando-se a atitude e boas práticas preventivas no domínio do controlo dos riscos associados à exploração do serviço.

Tratando-se de uma Empresa de transporte de passageiros que assegura na área metropolitana de Lisboa, um serviço público de expressão significativa e com particular visibilidade, releva-se de forma incontornável a necessidade de assegurar o concurso de todos os colaboradores na materialização dos objectivos definidos pela Empresa para a área da segurança, considerando a sua defesa, como um dos principais fundamentos da sustentabilidade das actividades desenvolvidas pela FERTAGUS.

AGV

UMA REVOLUÇÃO NA MUITO ALTA VELOCIDADE FERROVIÁRIA

O AGV é o único comboio interoperável concebido para transportar passageiros à velocidade de 360 km/h com o maior conforto e total segurança. A arquitectura articulada do AGV, a motorização repartida, a modularidade e a configuração afilada foram o resultado das mais avançadas tecnologias da Alstom Transport. Seguro e amigo do ambiente*, o AGV contribui para uma mobilidade sustentada.

* Comparado com os seus concorrentes, o AGV consome menos 16% de energia e gera 16% mais potência .

www.transport.alstom.com

*We are shaping the future**

ALSTOM

MTS

Cristina Vasconcelos e Vítor Alves
Administradores

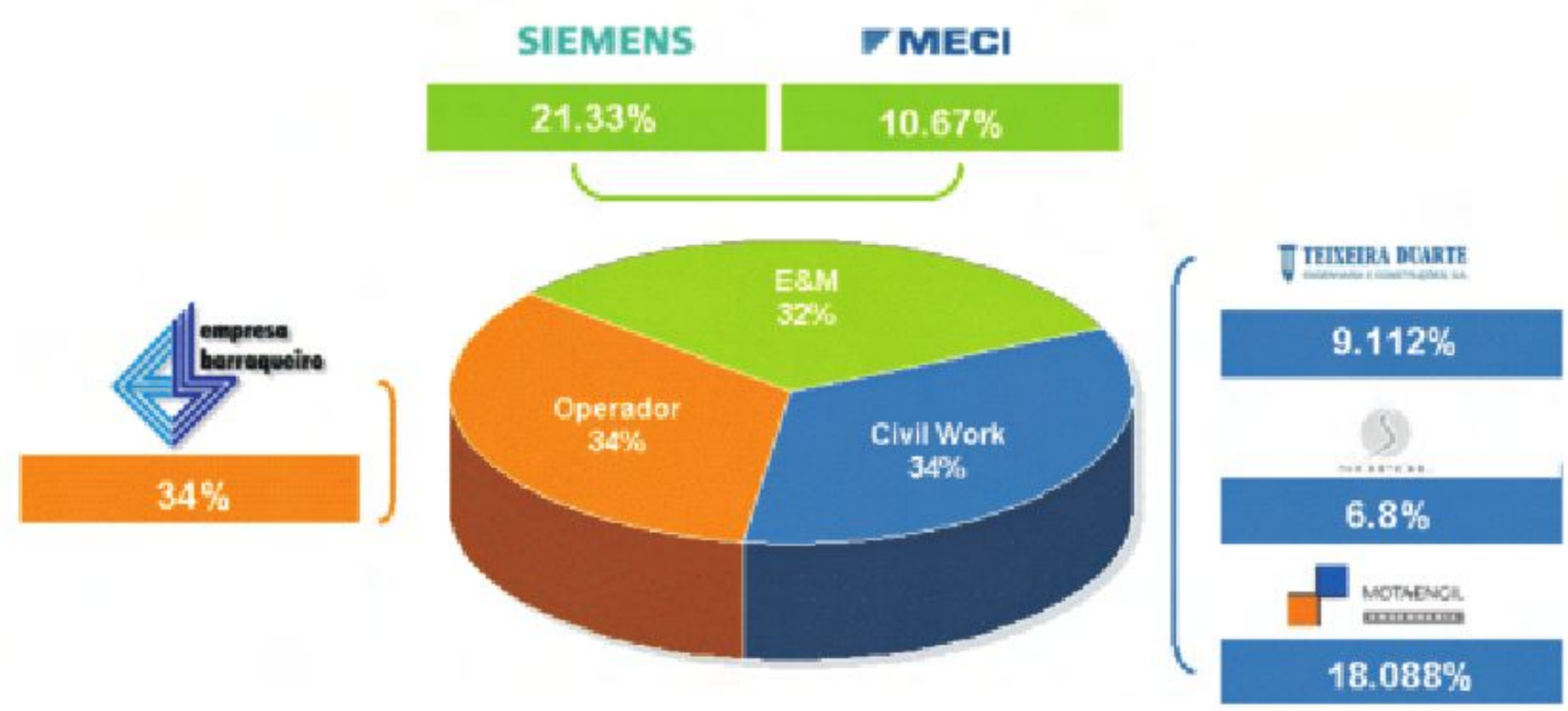
1. O CONCURSO

A ideia de conceber e construir um metro ligeiro na margem sul do rio Tejo nasce no início dos anos 90, por iniciativa das Câmaras Municipais de Almada, Seixal, Barreiro e Moita, que encomendam um primeiro anteprojecto e respectivo estudo de viabilidade, a partir dos quais se inicia uma luta de convencimento de sucessivos Governos para a concretização deste projecto, luta esta que vê os seus esforços coroados, em finais de 1998, com a decisão governamental definindo o tipo de Concurso Público a lançar e, posteriormente, - em Setembro de 1999 - com ao lançamento do Concurso Público Internacional para adjudicação, em regime de Concessão, do Projecto, da Construção, do Fornecimento de Equipamentos e de Material Circulante, do Financiamento, da Exploração, da Manutenção e da Conservação da Totalidade da Rede do Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo.

A Concurso apresentaram-se dois Consórcios, um dos quais, o Consórcio MTS, liderado pelo Grupo Barraqueiro - operador da rede de transporte do Metro Sul do Tejo (MST), fornecedor de equipamento de bilhética e também com as competências sobre a manutenção de equipamentos e material circulante e conservação das infra-estruturas de longa duração - que integrava ainda, nas diversas especialidades exigíveis, os sócios Mota-Engil, Teixeira Duarte e SOPOL, responsáveis pelo projecto e construção das infra-estruturas de longa duração, Siemens - fornecedor de material circulante, catenária e equipamento oficinal - e EnsulMeci responsável pelas infra-estruturas electromecânicas.

A Fase de Negociação decorreu entre Maio de 2001 e Fevereiro de 2002, e durante a mesma foram os concorrentes chamados a integrar na sua Proposta o "Projecto de Requalificação do Espaço Canal do Metro Sul do Tejo e dos Espaços Públicos Adjacentes" (PREC), entretanto desenvolvido pelas Câmaras Municipais de Almada e do Seixal e que integra a execução dos trabalhos de requalificação do espaço canal ao longo do traçado e a zona adjacente ao mesmo, constituindo-se como um plano de requalificação urbana que contempla espaços pedonais, tipo de pavimentos, tipo de estações, sistemas de iluminação, tipo de mobiliário urbano, definição de espécies vegetais a implantar, etc...

Em Março de 2002 a Concessão foi adjudicada ao Concorrente MTS sendo a Sociedade Concessionária MTS - Metro, Transportes do Sul, SA constituída em Abril de 2002, integrando os mesmos accionistas que estavam já presentes no Consórcio concorrente.



O Contrato de Concessão foi assinado em 30 de Julho de 2002, tendo o prazo da Concessão, (30 anos), tido inicio em 12 de Dezembro de 2002 com a emissão da Declaração de Impacte Ambiental do 2º Estudo de Impacte Ambiental a que o Projecto foi submetido.

2. O CONTRATO DE CONCESSÃO

A Concessão estende-se por um prazo total de 30 anos, contados a partir de 12 de Dezembro de 2002, sendo os primeiros 3 anos reservados ao projecto e construção de todas as infra-estruturas de longa duração (ILD's), destas se incluindo o espaço canal e espaços públicos adjacentes, e os 27 anos seguintes dedicados à exploração da rede MST.

No final dos 3 anos da fase de construção todos os espaços contemplados no projecto de requalificação do espaço canal, ou seja os espaços públicos adjacentes ao espaço canal do MST, são entregues às Câmaras de Almada e Seixal, de acordo com a sua localização, enquanto o espaço canal e todas as infra-estruturas necessárias ao funcionamento do metro se mantêm na posse da Sociedade Concessionária até final do prazo de Concessão, após o que revertem integralmente a favor do Estado Português, a custo zero.

• O INVESTIMENTO

De acordo com as condições do Caderno de Encargos do Concurso Público, aos concorrentes era permitido solicitar do Estado Português uma comparticipação financeira, correspondente, no máximo, até 100% do valor das ILD's. O Consórcio MTS requereu integralmente essa comparticipação máxima, que, no caso, correspondeu a um montante de cerca de 265 milhões de euros.

Por seu lado, a Concessionária veio a responsabilizar-se pelos custos relacionados com a aquisição do material circulante, equipamentos oficinais e de bilhética, pré-exploração e selecção e recrutamento de pessoal, tudo representando cerca de 55 milhões de euros.

• A CONSTRUÇÃO

A fase de construção do Metro Sul do Tejo foi conduzida de acordo com diversos tipos de intervenção, designadamente de dois tipos: Obras em Linha e Obras Pontuais.

As Obras em Linha visaram o restabelecimento de serviços afectados, (águas, esgotos, telefones, etc), a construção da plataforma de via e as paragens.

As Obras Pontuais dizem respeito à construção dos viadutos e do PMO.

Durante a construção existiram estaleiros de apoio à obra - um Estaleiro Central, activo durante toda a fase de construção, e estaleiros de zona e de frente que operaram em função dos locais de avanço da obra.

Este conjunto de infra-estruturas de longa duração e material circulante, estabeleceram uma solução harmónica que irá permitir, ao longo da vida da concessão, uma gestão, em termos de manutenção e conservação, sem sobressaltos e com custos adequados a uma exploração equilibrada do sistema.

- A REDE MST

A Rede de Metropolitano Ligeiro da Margem Sul do Tejo, desenvolver-se-á ao longo de três Concelhos, (Almada, Seixal e Barreiro), e em três fases:

1ª fase: Concelhos de Almada e Seixal ligando Universidade da Caparica, Cacilhas e Corroios;

2ª fase: Concelho do Seixal entre Corroios e Fogueteiro;

3ª fase: Concelhos do Seixal e Barreiro com ligações entre Fogueteiro, Terminal Fluvial do Seixal, Terminal Fluvial do Barreiro e Apeadeiro do Lavradio, hoje explorado apenas pela CP.

As condições a que a Concessionária se encontra vinculada para avançar da primeira para a segunda e terceira fases estão definidas no Contrato de Concessão e dependem da existência dos volumes de tráfego verificados na 1ª Fase e dos estudos de viabilidade que venham a ser efectuados, através de Estudos de Tráfego e de Viabilidade Económico-Financeira, a que a Concessionária se encontra obrigada a realizar.

A Primeira Fase

O Metro Sul do Tejo é um metropolitano de superfície, eléctrico, que circula nas principais artérias da cidade de Almada, pela antiga EN10 até Corroios e nas vias urbanas do Monte da Caparica, nomeadamente aproveitando o traçado da via alternativa ao Monte da Caparica.

O traçado foi definido pelas Câmaras Municipais de Almada e Seixal e, nesta fase, consiste em 3 linhas.

Linha 1: Cacilhas / Corroios

A Linha 1 tem início em Cacilhas e segue por 25 Abril, Gil Vicente, São João Baptista, Almada, Bento Gonçalves, Cova da Piedade, Parque da Paz, António Gedeão, Laranjeiro, Santo Amaro, Casa do Povo até Corroios.

Esta linha serve 13 estações num total de aproximadamente 7,529 Km de cumprimento, proporcionando correspondência com outros modos de transporte em Cacilhas, (ligação fluvial e rodoviária), Laranjeiro, (ligação rodoviária), e Corroios, (ligação ferroviária e rodoviária).

Linha 2: Corroios / Pragal

A Linha 2 tem início em Corroios, segue por Casa do Povo, Santo Amaro, Laranjeiro, António Gedeão, Parque da Paz, Cova da Piedade, Ramalha até Pragal.

Serve 9 estações, num total de aproximadamente 5,838 Km de via, proporcionando correspondência

com outros modos de transporte em Corroios, (ligação ferroviária e rodoviária), Laranjeiro, (ligação rodoviária), e Pragal, (ligação ferroviária e rodoviária).

Linha 3: Cacilhas / Universidade

A Linha 3 tem início em Cacilhas, segue por 25 Abril, Gil Vicente, São João Baptista, Almada, Bento Gonçalves, Ramalha, Pragal, Boa Esperança, Fomega, Monte da Caparica até Universidade.

Serve 12 paragens, num total de aproximadamente 6,658 Km, proporcionando correspondência com outros modos de transporte em Cacilhas, (ligação fluvial e rodoviária), e Pragal, (ligação ferroviária e rodoviária).

- O TRÁFEGO

O Estado Português estabeleceu os volumes de tráfego a partir dos quais a tarifa proposta por cada concorrente deveria viabilizar financeiramente a Concessão.

Para isso, definiu três Bandas de Tráfego - a Banda de Referência, Banda Inferior e Banda Superior - que, consoante o volume real de tráfego que se vier a constatar anualmente, assim se fará o equilíbrio financeiro:

- **Banda Inferior**: Concessionária é compensada pelo Concedente, até ao nível de proveitos correspondente ao nível inferior da Banda de referência.

- **Banda de Referência**: Não existem compensações à Concessionária, considerando-se que o Modelo Financeiro da Concessão está equilibrado.

- **Banda Superior**: A Concessionária reparte com o Concedente o excedente de Proveitos de bilheteira, (relativamente ao nível máximo de receitas da Banda de Referência), em diferentes proporções, dependendo do facto de o nível de procura se encontrar dentro ou acima da Banda Superior.

Poder-se-á pensar que então a Concessão é quase isenta de riscos para a Concessionária, uma vez que, garantindo o Estado um nível de receitas que equilibra os custos operacionais e financeiros estimados no Modelo Financeiro que suporta a Concessão, o Operador apenas terá que gerir a contenção desses custos.

Ora, no caso da MTS, tal raciocínio não é aplicável pois se a tarifa viesse a ser calculada apenas de acordo com as receitas estimadas para compensarem a totalidade daqueles custos, seria pouco competitiva e desadequada à Base Tarifária Média praticada naquela região por outros transportadores públicos.

Assim, nas receitas que equilibram o modelo financeiro, foram consideradas outras receitas, estas extra-exploração e designadamente provenientes de publicidade inserida em Mupis no espaço-canal, na decoração exterior e no interior dos veículos e nos pavimentos e laterais das paragens, as quais representam cerca de 15% do total dos proveitos necessários para equilibrar a Concessão, permitindo assim a prática de tarifas mais competitivas, à custa do risco assumido pela Concessionária quanto à obtenção desta parcela significativa de proveitos.

• O MATERIAL CIRCULANTE

Para operar a 1ª Fase da Rede MST, a Concessionária MTS adquiriu 24 veículos Siemens, modelo COMBINO Plus, cujas características se podem resumir como segue:

Veículo bi-direccional de piso 100 % rebaixado	
Número de módulos	4
Boggies	4
Capacidade total passageiros	232 (4 pax/m²); 311 (6 pax/m²)
Lugares sentados	78
Velocidade máxima	70 km/h
Quantidade de portas (por lado)	5 duplas deslizantes (Largura 1300 mm)
Altura do piso	300mm ao longo de todo o veículo
Comprimento do veículo	36,36 m
Largura do veículo (máxima)	2,65 m
Bitola	1435 mm
Cabina de condução e salão de passageiros climatizados	
Áreas reservadas para cadeiras de rodas e carrinhos de bebé	
2 assentos com fácil acesso para passageiros deficientes no salão de passageiros (Cada assento de passageiros deficientes está equipado com uma botoneira de abertura de porta que proporciona um intervalo de abertura mais longo)	
Intercomunicação de bordo Passageiro / Condutor / Posto Central de Comando	
Indicadores de destino interiores e exteriores	
Validador de títulos de transporte (junto às portas)	8 por veículo
Sistema integrado de localização do veículo e prioridade nos cruzamentos	

• O MODELO DE EXPLORAÇÃO

O período de exploração diário decorre entre as 05H00 e as 02H00, todos dias da semana, incluindo Domingos e Feriados. As horas de ponta, nos dias úteis, são de 3 horas de manhã e outras 3 da parte da tarde (06H30 - 09H30 / 17H00 - 20H00). O número de circulações por hora, nas horas de ponta da manhã ou da tarde, e nos dois sentidos será:

INVERNO (08/09 a 14/07)			
	Dias úteis	SAB	DOM
Linha 1	24	8	6
Linha 2	12	8	6
Linha 3	16	8	6

VERÃO (15/07 a 7/09)			
	Dias úteis	SAB	DOM
Linha 1	12	8	6
Linha 2	12	8	6
Linha 3	12	8	6

Os tempos médios de percurso em cada uma das linhas são respectivamente de:
Linha 1 (Corroios / Cacilhas): 19 minutos
Linha 2 (Corroios / Pragal): 15 minutos
Linha 3 (Cacilhas / Universidade): 19 minutos

No que respeita a frequências de circulação, os tempos médios de espera em cada uma das linhas, nas horas de ponta, são de:
Linha 1: 5 minutos
Linha 2: 10 minutos
Linha 3: 7,5 minutos

• O TARIFÁRIO

A MTS considera essencial a integração deste novo modo de transporte com o sistema de transportes já existente, designadamente ao nível tarifário, tendo em atenção não só a envolvente local mas também a Área Metropolitana de Lisboa, (AML).

Com esta visão, a MTS oferece aos seus clientes um sistema de bilhética totalmente sem contacto, que representa o que de mais moderno é oferecido a nível mundial, utilizando os cartões existentes na AML, ("7 Colinas", "Viva Viagem", "Lisboa Viva" e "4_18@escola.tp"). A utilização de cartões recarregáveis reflecte a preocupação ambiental de todos os operadores de transporte que fazem a opção por um sistema com estas características.

Aos seus clientes ocasionais a MTS disponibiliza o Bilhete Simples, válido para toda a rede permitindo

viajar nos nossos veículos durante uma hora após a primeira validação. O cliente tem desconto em caso de compra de 10 bilhetes, (os bilhetes pré-comprados).

Para clientes regulares que apenas utilizam a rede MTS, existe o Passe MTS, com validade de 30, 60 ou 90 dias, para toda a rede.

Visando não duplicar o já complicado sistema tarifário da AML, mas com a preocupação de garantir a completa integração com os outros operadores de transporte, a MTS disponibiliza o Complemento MTS, para os clientes regulares do sistema de transporte envolvente da sua rede.

Este título está disponível para os clientes que possuam um passe ou assinatura válido para um ou mais operadores de transporte e, para uma zona que faça conexão com alguma paragem da rede MTS. Permite viajar em toda a rede, no período correspondente ao título que serve de base ao complemento, (mensal ou 30 dias).

Para os clientes regulares existem tarifas especiais: criança, 4_18@escola.tp, 3ª idade e reformado/pensionista.

Os títulos podem ser adquiridos nas máquinas automáticas de venda, existentes em todas as paragens, ou nos postos de atendimento existentes nas paragens terminais.

3. A ORGANIZAÇÃO DA CONCESSIONÁRIA MTS

• PRODUÇÃO

A organização da Exploração e Manutenção da MTS visa a implementação do Serviço Comercial (ou seja, o transporte de passageiros) de acordo com os horários específicos. Um dos principais objectivos é o de que a Rede do Metro Sul do Tejo seja considerada, e o seja de facto, um meio de transporte fiável, seguro, limpo e eficiente, com capacidade de responder a todas as exigências dos seus clientes. A prossecução deste objectivo baseia-se numa relação equilibrada entre custos e excelência técnica e também num planeamento cuidadoso, numa preparação meticulosa e numa gestão proactiva. A resolução de todas as necessidades a nível da exploração e manutenção é levada a cabo por pessoal confiante, motivado e com formação adequada e gerido e supervisionado de forma eficiente, de modo a assegurar que todos os objectivos sejam continuamente atingidos e mesmo superados.

Condutores

Para realização dos comboios de serviço comercial e estando prevista a realização de 4426888 veículo Km e 674 circulações nos dias úteis, a MTS quantificou 76 Operadores de Condução (Condutores). Para afectação destes Condutores ao serviço de condução, foram criados 76 "serviços de condução", correspondendo cada serviço a uma semana calendário, o que permite a afectação rotativa optimizada dos Condutores aos serviços, ou seja, cada Condutor tem uma projecção da sua escala de serviço para as 76 semanas seguintes.

O enquadramento hierárquico e funcional destes 76 Condutores é feito directamente pelo PCC, não existindo, assim, qualquer estrutura hierárquica exclusiva para os Condutores

- COMANDO E CONTROLE

Para a concretização dos objectivos de Produção acima expostos, assume papel importante o **Posto de Comando e Controle (PCC)**.

O PCC tem funcionários presentes ao longo das 24 horas do dia e nele trabalham o pessoal indicado em seguida:

Horário de trabalho previsto no PCC	
Chefe do PCC	8 horas
Controlador de Linha	24 horas / dia
Controlador do PMO (Parque de Material e Oficinas)	24 horas / dia

De forma a materializar e flexibilizar o princípio de rotatividade de tarefas, cada um dos Controladores pode trabalhar em todos os postos de trabalho.

Controlador da Linha

O Controlador da Linha é responsável pela seguintes tarefas:

- Monitorizar, supervisionar e controlar as operações na linha, de forma a contribuir para o cumprimento dos horários e a garantir a segurança das operações,
- Informar o Chefe do PCC das condições operacionais que podem provocar Funcionamento com serviço degradado,
- Controlar a comunicação com os condutores,
- Informar os passageiros sobre eventuais irregularidades no funcionamento do metro ligeiro,
- Dar instruções aos condutores sobre funcionamento degradado,
- Tomar medidas no caso de ocorrência de incidentes.

Controlador do PMO

- Monitorizar, supervisionar e controlar todas as deslocações a partir da zona PMO, para esta e dentro da mesma, de forma a prestar assistência aos serviços agendados e a garantir a segurança das operações,
- Atribuir os veículos às linhas e aos percursos,
- Atribuir os condutores aos veículos com base nas respectivas funções,
- Controlar o envio dos metros para lavagem e limpeza dos interiores,
- Colaborar com o pessoal de manutenção no que se refere ao envio de veículos para a realização de intervenções de manutenção agendadas e não agendadas,
- Colaborar com o pessoal de manutenção no que se refere ao envio atempado de veículos para operação,
- Manter a ordem de estacionamento dos veículos no PMO,

Para além destes Controladores existem os **Controladores Móveis**, trabalhando 8 horas por dia em horário aleatório e definido de acordo com as necessidades de serviço.

Os Controladores Móveis, actuando também no exterior, são responsáveis, entre outras pelas seguintes tarefas:

- Monitorizar o funcionamento da MTS, em

especial no que se refere aos motivos que justificam os atrasos e às reduções da qualidade do serviço,

- Avaliar o desempenho dos Condutores,
- Agir no exterior na qualidade de Gestor de Incidentes.

O total de Controladores para cumprimento das funções descritas é de 12.

Sistema Centralizado de Supervisão do Tráfego

O interface gráfico de utilizador do sistema centralizado de supervisão do tráfego instalado no PCC, é constituído por duas estações de trabalho: uma para o Controlador de Linha - que permite a visualização da localização dos veículos nas linhas, e os respectivos atrasos, podendo assim aquele Controlador actuar junto dos Condutores no sentido da regularização do horário - e outra para o Controlador do PMO, permitindo o controle de entradas e saídas de veículos e o respectivo estacionamento dentro do mesmo. Ambas as estações estão ainda equipadas com displays do sistema de CCTV.

Existe uma estação de trabalho destinada ao processamento de dados estatísticos, que também permitirá efectuar a compilação de análises estatísticas, de formulários e de registos de tráfego diário, actuada principalmente pelos Controladores Móveis.

Os Controladores do PCC são também responsáveis pelo controle do estado de funcionamento de algumas instalações e equipamentos da rede - catenária, subestações de tracção, equipamentos de bilhética, etc., dispondo para tal de um sistema SCADA, informando permanentemente a manutenção sobre eventuais falhas ou anomalias nos mesmos.

Os controladores são possuidores de licença de condução dos veículos, de forma a garantir que, em caso de ocorrência de falhas dos metros ligeiros, as decisões são sempre tomadas com um elevado nível de profissionalismo e de competência, bem como em situações de emergência efectuarem o próprio serviço de condução.

O PCC dispõe ainda de um **Sistema de Informações para Passageiros (PIS)**.

O PIS está ligado ao exterior por meio do sistema de rádio, que funciona como transmissor de informação para o exterior. As mensagens podem ser transmitidas tanto sob a forma visual como acústica para os painéis instalados nas Paragens, sendo também possível a informação sonora aos passageiros no interior dos veículos.

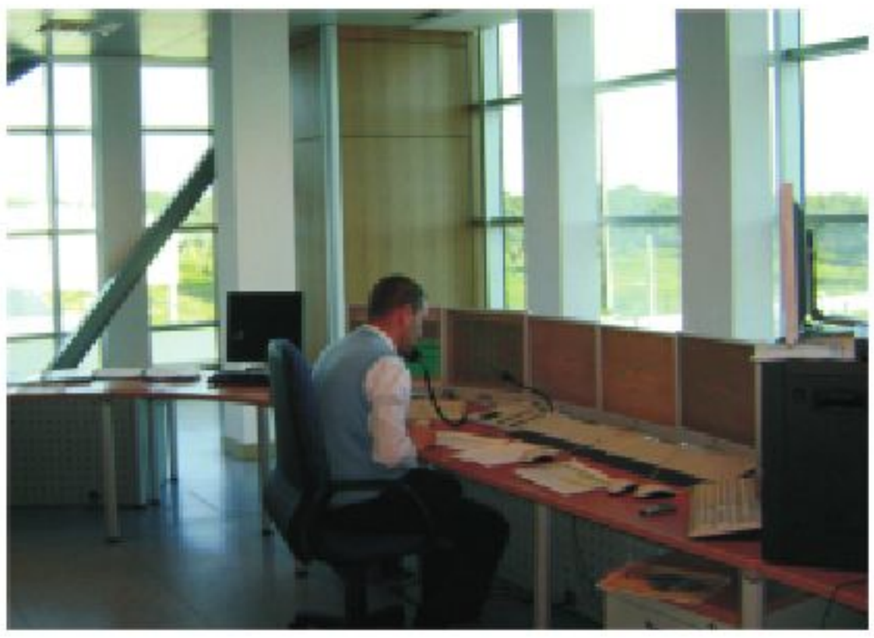
As Paragens do MST estão equipadas com um display e altifalantes em cada um dos sentidos da viagem.

Os displays e as unidades de altifalantes são controlados pelo PCC, sendo o volume regulado automaticamente para o modo de funcionamento diurno e nocturno.

O display é actualizado de forma dinâmica e

automática e, além disso, informa os passageiros que aguardam nas estações sobre qual o metro seguinte que irá servir a direcção em questão, seu destino e tempo de espera. Quando o metro sai da estação essa informação é apagada.

O Controlador pode transmitir informações adicionais ao display, documentado pela figura apresentada abaixo.



- MANUTENÇÃO

A manutenção do MST constitui uma parte essencial do sistema e tem de cumprir os seguintes requisitos:

- Garantir o nível especificado de segurança relacionada com o sistema,
- Proporcionar fiabilidade e conforto,
- Restabelecer o Serviço Comercial agendado, tão rapidamente quanto possível após a ocorrência de uma falha que causou exploração em regime degradado,
- Garantir a eficácia dos serviços de manutenção.

É imperativo planear cuidadosamente toda a manutenção, sendo que o referido planeamento engloba as seguintes acções:

- O planeamento de um fluxo de processo eficaz relativamente à manutenção dos veículos - este item determina a localização das máquinas e do equipamento do PMO.
- O armazenamento adequado de peças sobressalentes para todos os subsistemas.
- A formação de Pessoal de manutenção.
- O planeamento do pessoal.

A manutenção pode ser dividida de acordo com o local onde irá ser levada a cabo:

- Manutenção no local (especialmente no caso de infra-estruturas),
- Manutenção na oficina (sobretudo no que se refere ao material circulante e às peças que têm de ser substituídas).

A manutenção no local requer uma preparação logística pormenorizada devido ao tempo limitado de disponibilidade do equipamento de exterior, durante a pausa do período nocturno (das 2:00 às 5:00 da manhã).

A maior parte dos trabalhos de manutenção tem imperativamente de ser efectuada durante a pausa nocturna do Serviço Comercial, pelo que a distribuição dos Operadores de Manutenção é feita por dois turnos diários, um diurno e outro nocturno.

Também os trabalhos de manutenção programada realizados com recurso a fornecimentos externos, são programados para aquele período temporal.

Tipos de manutenção

As operações de manutenção podem ser divididas em diferentes tipos de intervenções de manutenção, consoante possam ou não ser planeadas. A tabela apresentada em seguida exemplifica os tipos de manutenção e a respectiva relação com o funcionamento do sistema.

Tipo de Manutenção	Definição	Relação com o funcionamento
Manutenção Preventiva	Manutenção levada a cabo a intervalos pré-definidos ou de acordo com critérios prescritos, que se destina a reduzir a probabilidade de ocorrência de falhas ou a deterioração do funcionamento de um item.	É planeada de forma a não interferir com o Serviço Comercial, ou seja, de forma a que a manutenção do veículo possa ser efectuada entre as horas de ponta.
Manutenção correctiva	Manutenção levada a cabo após a identificação de uma falha, que se destina a colocar o equipamento em questão num estado em que possa desempenhar a função a que se destina.	Poderá haver interferência a nível das operações. A Manutenção correctiva agendada (reparação) poderá exigir que sejam efectuados ajustes a nível do Serviço Comercial (por ex.: substituição da OCL ou da via)
Manutenção Agendada	Manutenção preventiva levada a cabo de acordo com um horário estabelecido.	A Manutenção agendada pode ser preventiva e correctiva. Devido à curta duração da pausa nocturna as intervenções de manutenção exaustivas poderão interferir com o Serviço Comercial.
Manutenção não agendada	Manutenção levada a cabo não de acordo com um horário estabelecido mas após a recepção de uma indicação relativa ao estado de um determinado item.	A Manutenção não agendada é normalmente a manutenção correctiva que, na maior parte dos casos, interfere com o Serviço Comercial. O objectivo consiste em proporcionar ao (sub)sistema o mais rapidamente possível a recuperação da sua funcionalidade, retirada por motivo de falha ou acidente.

Os meios

A MTS está equipada com os meios físicos - máquinas e ferramentas - e humanos, que possibilitam autonomia para a realização da totalidade das tarefas de manutenção previstas ou imprevistas, destacando-se:

- Viatura de socorro equipada com meios de carrilamento de veículos em caso de descarrilamento dos mesmos,
- Viatura multiusos para, nomeadamente trabalhos a realizar em altura na catenária, equipada com cesto elevatório,
- Torno de fosso para recuperação do perfil das rodas dos veículos,
- Ponte rolante,
- Estação de aspiração do interior dos veículos,
- Pórtico de lavagem exterior dos veículos.

No respeitante ao quadro de pessoal, está o mesmo dimensionado para poder responder a todas as solicitações de primeiro nível e permanente, recorrendo-se ao fornecimento de mão-de-obra externa sempre que isso se mostra possível e adequado.

Assim o quadro permanente Operadores de Manutenção - sem especialidade específica, ou seja, todos possuem polivalência, que lhes permite realizar tarefas que vão desde a simples substituição de um assento vandalizado, até à realização de diagnósticos de falha de equipamentos electrónicos embarcados no material circulante, subestações de tracção, etc., recorrendo a PC portáteis e software dedicado, e reparação dos mesmos - é constituído por seis Operadores enquadrados por um Supervisor, estando distribuídos por dois turnos: um entre as 8:30h e as 17:30h e outro entre as 23:00h e as 7:00h do dia seguinte. Neste último turno, face à distribuição e organização do trabalho deixada pelo Supervisor no turno diurno, não se verifica a necessidade de qualquer responsável de enquadramento, uma vez que as tarefas distribuídas são directamente articuladas e coordenadas com o Controlador do PMO, assim se garantindo o objectivo principal deste turno, ou seja, a boa afectação do material circulante às rotações do horário comercial.

É tarefa dos Operadores deste turno, a colaboração com e o controle das equipas de limpeza dos veículos, subcontratadas a empresa especializada e que realizam as suas tarefas no período nocturno, durante a pausa da exploração.

- COMERCIAL

As tarefas de índole comercial são asseguradas por uma equipa de 16 operadores comerciais, subordinada a um chefe de equipa e liderada por um quadro técnico com formação superior, e abrangem:

- A venda dos títulos e resolução das questões associadas - Os títulos de transporte são vendidos em Postos de Atendimento (5), quatro dos quais abertos todos os dias do ano em horário alargado, e um, na Universidade, com horário mais reduzido e apenas aberto no inicio de cada semestre escolar. Em todas as paragens existem máquinas automáticas de venda de todos o tipo de títulos e aceitando diversas formas de pagamento.
- Informação ao cliente - É prestada em todos os Postos de Atendimento, por afixação nas paragens, telefonicamente através do Gabinete de Apoio ao Cliente e mediante consulta ao sitio da MTS, www.mts.pt.
- Tratamento de mensagens de sugestões ou reclamações de clientes - Existem impressos de mensagem disponíveis nos postos de atendimento, assim como livros de reclamações. As mensagens podem ainda ser enviadas directamente através do sítio MTS, por correio ou fax. A sua analise e processamento está centralizado na Sede da Concessionária e constituindo compromisso da Concessionária, a resposta a todas as reclamações recebidas.
- A fiscalização dos títulos de transporte - Realizada ao longo de todo o horário de funcionamento, com recurso a equipas mistas de Operadores Comerciais e Operadores de Condução, constituídas por dois ou três elementos, com escolha aleatória dos veículos e percursos fiscalizados.
- Emissões dos cartões Lisboa Viva / 4_18@escola.tp
- Tratamento de perdidos e achados
- A operacionalidade do sistema de bilhética
- Análises e estudos diversos sobre a oferta e a procura
- Iniciativas de divulgação e comunicação para o interior e exterior da empresa

Todos os operadores comerciais e operadores de condução estão ajuramentados para fazerem fiscalização, quer a bordo, quer nas paragens.

• GESTÃO DE AMBIENTE, QUALIDADE E SEGURANÇA

Faz parte integrante do Contrato de Concessão, o Manual contemplando o Sistema Integrado de Gestão do Ambiente, Qualidade e Segurança, (SIGAQS), relativo a todos os processos das áreas da Exploração, Manutenção, Administrativa e Comercial, cujo cumprimento obrigatório é rigorosamente fiscalizado e constitui peça fundamental e indispensável para a futura e próxima Certificação de Qualidade.

Para garantia da actividade da MTS dentro do respeito destas Normas e Regulamentos, aplicáveis no âmbito da segurança e ambiente, e ainda com o objectivo de implementação de um sistema de gestão da qualidade que garanta nomeadamente a sua certificação, a MTS tem nos seus quadros dois técnicos superiores com formação nestas áreas, designadamente em Engenharia do Ambiente.

A MTS é membro da APNCF - Associação Portuguesa para a Normalização e Certificação Ferroviária, da AGENEAL - Agência Municipal de Energia de Almada e da Agência Municipal de Energia do Seixal.

• ÁREA ADMINISTRATIVA E FINANCEIRA

A responsabilidade pelo funcionamento da área administrativa e financeira está cometida a uma equipa reduzida, mas competente e eficiente, liderada por um Quadro Superior, com competências de TOC, e que inclui ainda dois administrativos e um recepcionista, assegurando:

- A contabilidade
- A gestão do pessoal
- A gestão de tesouraria
- A gestão de fornecedores
- O controlo de gestão e orçamental
- Os aprovisionamentos
- O atendimento telefónico
- O tratamento do expediente

• ACTIVIDADE SOCIAL

Desde que iniciou a sua actividade, a MTS tem manifestado uma preocupação social traduzida já, na sua curta existência, em diversas iniciativas, das quais se referem:

- Construção campo de futebol nas instalações do PMO de Corroios, e constituição da equipa MTS de futsal
- Organização do Campeonato de futsal MTS, aberto a equipas do exterior
- Permissão para transporte gratuito de velocípedes nos veículos da MTS, todos os dias da semana excepto às Horas de Ponta ou caso se verifiquem grandes aglomerações de passageiros.
- Semana europeia da mobilidade, (viagens, visitas ao PMO, entretenimento a bordo dos veículos, mostra de mock-up e de mobiliário urbano a colocar)
- Participação no fórum da criança
- Presença nos fóruns de participação promovidos pela CMA
- Presença nas sessões de esclarecimento promovidas pela CMS
- Participação nas exposições da semana da energia promovidas pela AME Seixal
- Participação na exposição Portugal Verde
- Festas de Corroios
- Expo FCT
- Recepção aos novos alunos da FCT e da faculdade Egas Moniz
- Dia Mundial da Criança
- Transporte de diversas escolas e associações, quer para conhecer o metro, quer para deslocações em visitas de estudo

- Festa de passagem de ano em Cacilhas
- Festival de tunas femininas e masculinas, na FCT.
- Diversas acções de Convívio entre colaboradores, (natal e aniversario)

4. A EXPLORAÇÃO DA REDE MST (1ª FASE)

De acordo com o Contrato de Concessão, estava previsto que a operação de transporte na totalidade da rede correspondente à 1ª Fase do projecto Metro Sul do Tejo tivesse início passados 3 anos, contados estes a partir do dia 12 de Dezembro de 2002.

Contudo, vicissitudes de vária ordem, mas sempre alheias à Concessionária, levaram a que os trabalhos de construção das ILD's tivessem sido interrompidos durante largos meses, devido à indisponibilidade dos terrenos públicos municipais onde deveria ser implantado o espaço canal do metro, o que veio a originar um atraso substancial na conclusão das obras e a decisão governamental de fazer arrancar a exploração da rede MST em três etapas, a saber:

- 1ª Etapa - Percurso Corroios / Cova da Piedade, com início a partir de 1 de Maio de 2007.
- 2ª Etapa - Prolongamento do percurso Corroios / Cova da Piedade até ao Pragal, inaugurado em 15 de Dezembro de 2007.
- 3ª Etapa - Chegada a Cacilhas e entrada em exploração da totalidade da rede MST / 1ª Fase, em 26 de Novembro de 2008.

O Sistema de Transporte e sua Inserção

O Metro Sul do Tejo altera, de forma radical, o sistema de transporte de passageiros na Margem Sul do Tejo, na zona compreendida entre Corroios, Cacilhas e a Universidade do Monte da Caparica, passando pelo interior da cidade de Almada e na proximidade das áreas urbanas do Laranjeiro, Miratejo, Corroios, Pragal e Monte da Caparica, pois constitui uma infra-estrutura de transporte colectivo com características estruturantes, inserindo qualidade no sistema, fruto da sua fiabilidade, pontualidade, capacidade e frequência de circulação.

Para além do efeito importante no sistema de transportes, este projecto possibilitou também o reordenamento e requalificação do espaço urbano, resultando numa melhoria substancial da qualidade ambiental e da segurança de circulação.

O traçado foi desenvolvido com base em critérios de inserção urbana visando assegurar o bom funcionamento de um conjunto de elementos, tais como a circulação rodoviária, a circulação pedonal, o estacionamento, as paragens de autocarro e, de uma forma geral, o interface com outros modos de transporte.

O carácter estruturante deste projecto manifesta-se pela **intermodalidade** criada com os modos rodoviário, (TST - autocarros que hoje asseguram a maioria das ligações entre os dois Concelhos), ferroviário, (Fertagus - Travessia do Tejo, ligando actualmente Setúbal à linha de cintura ferroviária de Lisboa), e fluvial, (Transtejo - ligação ao Terreiro do Paço e ao Cais do Sodré), pretendendo-se que seja:

- **Correcta do ponto de vista físico**, no sentido de minimizar o impacto decorrente da eventual necessidade de transbordo adicional, com todos os benefícios associados ao tempo de espera e mudança propriamente dita, com nova procura de lugar sentado;
- **Correcta do ponto de vista tarifário** e de todo o sistema de bilhética subjacente, eliminando a necessidade de possuir mais um título de transporte e procurando satisfazer todas as deslocações observadas, a preços atractivos.

A tipologia de serviço teve em conta as estimativas de procura, permitindo uma oferta com frequência de circulações adequada a um serviço com características urbanas.

O tipo de material circulante adoptado, o modelo Combino Plus®, de piso 100% rebaixado, constituído por quatro elementos ligados por articulação, com um comprimento de aproximadamente 36 metros e com capacidade para 232 passageiros, é o que existe de mais adequado às características técnicas da infra-estrutura em causa.

Saliente-se ainda que na escolha do material circulante foram também tomados em consideração aspectos como a atractividade e o moderno design interior, a sobriedade nas linhas e o aspecto exterior, a flexibilidade e modularidade dos vários elementos frontais e centrais constituintes do veículo, bem como aspectos de natureza económica, como sejam a aplicabilidade de componentes estandardizados, modulares e já comprovados noutras aplicações e construções mecânicas recorrendo ao uso de ligas leves, obtendo-se assim uma optimização dos custos de operação e manutenção.

O metropolitano circula em via dedicada, onde se situam as duas vias de circulação, (circulação pela direita tal como o tráfego rodoviário), com aproximadamente 7 metros de largura, em certas zonas delimitada por uma guia sobrelevada relativamente ao pavimento, sendo contudo possível a transposição desta guia por veículos automóveis em situação de emergência.

A via tem um desenvolvimento ao mesmo nível da via de circulação rodoviária adjacente, exceptuando alguns locais, designadamente quando se verifica o atravessamento em viaduto.

Existem cruzamentos de nível com o tráfego rodoviário e um sistema de comando de semaforização que atribui, em todas as situações, a prioridade ao metropolitano, garantindo assim um cumprimento rigoroso dos horários estabelecidos.

As paragens são de dois tipos: de cais central e de cais lateral, ambas com acesso através de caminhos pedestres e equipadas com máquinas de venda de bilhetes, equipamentos de informação aos passageiros e sistema de vigilância vídeo.

O Posto de Comando e Controlo, (PCC), assim como toda a administração do sistema, estão localizados no Parque de Material e Oficinas (PMO), no qual são também efectuadas a manutenção e eventuais reparações da frota e onde recolhem diariamente todas as composições.

O Presente...

O objectivo principal do MST é o transporte de passageiros, proporcionando uma qualidade de serviço diferenciada.

Esta diferenciação de qualidade é-lhe dada pelo conforto da viagem, a frequência das circulações, a velocidade comercial das deslocações, a pontualidade, a segurança dos veículos e estações e a disponibilidade geral do serviço.

Para assegurar a fiabilidade pretendida estão assegurados os seguintes elementos:

- Uma frota adequada a veículos, (em qualidade e quantidade);
- Uma infra-estrutura bem dimensionada;
- Um fornecimento adequado de energia eléctrica;
- Um sistema de sinalização seguro, permitindo o controlo da circulação dos veículos e a prevenção da ocorrência de possíveis acidentes;
- Equipamentos variados nas estações para informação aos passageiros;
- Uma rede moderna de telecontrolo e telecomunicações para supervisionar e controlar os sistemas;

- Zonas de depósito e oficinas tecnicamente equipadas para a manutenção, reparação e estacionamento dos veículos.

A franca melhoria dos níveis de acessibilidade provocada pelo Metro Sul do Tejo e pela sua articulação com os restantes modos de transporte, (em particular com o Eixo Ferroviário Norte - Sul e com o Terminal Fluvial de Cacilhas), terá impactes significativos no âmbito do desenvolvimento do território e no dinamismo das actividades económicas em toda a área, nomeadamente através de:

- Melhoria geral das acessibilidades na Margem Sul e da mobilidade da população em geral;
- Melhoria das acessibilidades a Lisboa, através da melhor articulação entre os modos de transporte colectivo proporcionada pelo Metro Sul do Tejo;
- Poupança em tempos de percurso, com claras vantagens para a economia da Região e do País.
- Acréscimo da capacidade e qualidade do transporte colectivo, com melhoria das condições de mobilidade;
- Maior conforto para os que utilizam actualmente o transporte colectivo;
- Criação de uma alternativa confortável e fiável ao transporte individual;
- Requalificação urbana dos arruamentos onde se desenvolve o Metro Sul do Tejo, com efeitos ao nível do ordenamento do espaço urbano, conforto e melhoria da percepção estética.

É tendo em conta todo este conjunto de mais-valias introduzidas na região, que a Concessionária MTS se encontra empenhada em fazer prova da sua capacidade de realização, promovendo o conceito de excelência em todas as vertentes do serviço prestado.

E o Futuro

Com os projectos da Terceira Travessia do Tejo e do Novo Aeroporto de Lisboa, tem sido anunciada pelo Governo a intenção de, mesmo antes de haver uma consolidação da experiência desta Primeira Fase do Projecto MST, poder dar-se início aos estudos de tráfego e de viabilidade que permitam ser antecipado o prolongamento da actual rede MST, até ao Fogueteiro, Seixal, Barreiro e Lavradio.

Por seu lado, a Câmara Municipal de Almada tem vindo a insistir junto da Tutela, no sentido de poder concretizar-se, a curto prazo, a extensão desde a Universidade até à Costa da Caparica, e porventura também à Trafaria, de acordo, aliás, com o que se encontra previsto no Programa Polis da Caparica e nos Planos de Pormenor em desenvolvimento para a Trafaria.

Acresce ainda o apelo recentemente lançado pela Assembleia Municipal de Almada, para que seja lançado o prolongamento da circulação entre Cacilhas e a Cova da Piedade, através da zona de Almada Nascente.

Naturalmente que a Concessionária MTS se congratula e vê com bons olhos estas pretensões do Governo e dos Municípios, ciente de que só a extensão da rede agora inaugurada poderá tornar viável e autónoma esta Concessão, possibilitando a sua sobrevivência sem recurso a compensações estatais e contribuindo definitivamente para a criação de um verdadeiro e alargado sistema multi-modal de transportes colectivos na área metropolitana a sul de Lisboa.

A sua
tranquilidade
também
é a nossa

www.sov.pt

S.O.V.
SEGURANÇA

BARRAQUEIRO TRANSPORTES, S.A.

Martinho dos Santos Costa
Administrador-Delegado

A empresa Barraqueiro Transportes, S.A. é a maior empresa privada de transporte colectivo de passageiros, em autocarro, em Portugal.

Integrada no grupo Barraqueiro, desenvolve a sua actividade nos mais diversos sectores. A sua organização empresarial, baseada na divisão em zonas operacionais distintas, de acordo com critérios geográficos e tipologia de serviços prestados, com as correspondentes imagens de marca próprias e filosofias de gestão, proporciona uma elevada qualidade no desempenho da sua missão.

A Barraqueiro Transportes, S.A. é uma empresa qualificada e certificada - a maioria das suas zonas operacionais detêm a certificação ISO 9000:2000 ou, para aquelas que estão em vias de a obter, a certificação ISO 9000:2008 - para prestar um serviço completo, com qualidade, com uma equipa de profissionais especializados e uma frota em constante actualização que formam um todo, cuja prioridade final passa, antes de tudo, pela satisfação, bem-estar e segurança do cliente.

A formação contínua dos seus condutores nas mais diversas vertentes, entre as quais a condução económica e defensiva, os princípios de mecânica, as relações humanas, o cumprimento dos tempos de condução e de repouso, assegura um bom desempenho do seu capital humano.

A renovação constante da sua frota implica também um grande envolvimento e preocupação da empresa com o meio ambiente e emissão de gases poluentes. Assim, a frota de veículos da Barraqueiro Transportes está, na sua grande maioria, equipada com motores que respeitam o normativo da União Europeia sobre emissão de gases de escape.

Desde os transportes Urbanos em aglomerados populacionais de pequena dimensão até ao transporte turístico de alta qualidade para os maiores operadores mundiais, a Barraqueiro Transportes, S.A. tem nas suas competências todo um vasto leque de serviços, que desempenha com qualidade e rigor, que a tornam uma referência, no sector, em Portugal.

No serviço interurbano é concessionária dos transportes regulares nos Concelhos de Coruche, Benavente, Alenquer, Vila Franca de Xira, Arruda dos Vinhos, Cadaval, Loures, Sobral do Monte Agraço, Torres Vedras, Lourinhã Mafra e Sintra sendo-lhe atribuída a responsabilidade dos transportes locais e das respectivas ligações a Lisboa.

Nos transportes regulares de longo-curso, é sócia e associada da Rede Nacional de Expressos e da RENEX colaborando assim no transporte de passageiros a nível nacional nas médias e longas distâncias.

Com as autarquias da sua região mantém acordos para o fornecimento de transporte às populações

em idade escolar, desde a mais tenra idade até ao fim da escolaridade obrigatória. Ainda no capítulo dos transportes escolares fornece transportes a escolas privadas, para o transporte diário dos estudantes. Transporta ainda os alunos dos mais diversos graus de ensino e escolas nas visitas de estudo e passeios.

No capítulo relacionado com o aluguer de autocarros, com condutor, oferece a escolas, autarquias, paróquias e empresas, um vasto leque de tipos de frota para os transportes ocasionais no País ou para o Estrangeiro.

É ainda o maior fornecedor de autocarros de turismo para as agências de viagens e turismo para operações em Portugal e no estrangeiro. Em Portugal tem sido responsável pelos transportes dos grandes eventos desportivos políticos e culturais.

As suas zonas operacionais:

1. BARRAQUEIRO ALUGUERES

Localizada em Frielas, Loures, exerce a sua actididade há mais de 75 anos, no âmbito do Aluguer Ocasional e Regular Especializado, efectuando marginalmente alguns serviços de expressos para a RNE e Renex.

Obteve a Certificação em Qualidade, ISO 9001:2000, em Outubro de 1998 o que permitiu por consequência a monitorização de toda a actividade associada ao cumprimento dos requisitos legais, garantindo um serviço de excelência e confiança.

A formação continua a todos os profissionais, com particular incidência nos motoristas, foi no passado e será no futuro, uma exigência com vista à melhoria na prestação dos serviços, fidelizando e aproximando os clientes.

Com mais de oito milhões de quilómetros percorridos ano e apostando num processo de melhoria contínua, fruto da formação e da avaliação do grau de satisfação dos clientes e fornecedores, a Barraqueiro Alugueres tem apostado na renovação da frota de autocarros, assumindo-se como uma organização de referência no panorâma nacional.

2. BARRAQUEIRO OESTE

Sediada em Torres Vedras, assegura as ligações a Lisboa e os transportes locais dos concelhos de Torres Vedras, parte da Lourinhã, Cadaval e Bombarral.

Em processo de certificação, a Barraqueiro Oeste será no futuro próximo, mais uma direcção operacional a ver reconhecida a prestação dos seus serviços com base na norma de referência ISO 9001:2008.

Efectua ainda alugueres ocasionais e regulares especializados na região.

3. BOA VIAGEM

Com sede em Alenquer, operando em carreiras regulares nos concelhos de Alenquer, Arruda dos Vinhos, Cadaval, Sobral de Monte Agraço e Vila de Xira, efectua ligações a Lisboa por auto-estrada e a Torres Vedras pela zona Este.

Tem uma componente importante nos serviços regulares especializados e ocasionais a escolas e outras entidades.

4. ESEVEL

Oficina de manutenção e representação de equipamento para autocarros, sediada em Frielas, trabalha para as restantes zonas operacionais da Barraqueiro Transportes.

Mantém ainda a representação de uma marca de ar condicionado, com grande implantação nacional.

5. ESTREMADURA

Sediada em Lisboa, com uma elevada qualificação dos seus serviços a Estremadura efectua, em conjunto com os seus clientes - Agências de Viagens e Turismo - grandes congressos, incentivos e grupos que se realizam em Portugal.

Esta zona operacional efectua também os transportes dos grandes acontecimentos desportivos, nacionais e internacionais, realizados em Portugal, e tem contratos para prestação de serviço de transporte com as principais equipas dos campionatos desportivos nacionais.

Além disso, efectua serviços de aluguer ocasional e serviços de expressos efectuados sob a égide da Rede Nacional de Expressos.

A Estremadura cumpre os requisitos da norma ISO 9001:2000.

6. BARRAQUEIRO SANTO ANTÓNIO

Com instalações em Santo António dos Cavaleiros, a Barraqueiro SAC opera nos percursos em carreiras regulares no Concelho de Loures para Lisboa,

7. FROTA AZUL

Opera no mercado de aluguer de autocarros de turismo para os grandes operadores internacionais, mantendo regularmente na Europa elevado número de autocarros. Tem ainda clientes nacionais na área de Agências de Viagens e Turismo.

Décadas de experiência segmentaram a oferta, disponibilizando viaturas modernas, seguras e amigas do ambiente (Euro4), equipadas com o que de mais moderno existe no mercado.

Obteve a certificação em Qualidade - ISO 9001:2000 no ano de 2001.

8. MAFRENSE

Com sede em Mafra, assegura as ligações a Lisboa, Torres Vedras e Sintra, efectuando serviços locais dos concelhos de Mafra e parte do de Sintra. Em processo de certificação, a Mafrense será no futuro próximo, mais uma direcção operacional a ver reconhecida a prestação dos seus serviços com base na norma de referência ISO 9001:2008.

Detém uma parcela significativa de alugueres ocasionais.

9. RIBATEJANA

Constituída a partir da zona operacional adquirida à Belos Transportes, (hoje Rodoviária do Alentejo), opera nos concelhos de Coruche, Salvaterra de Magos e Benavente, assegurando ligações a Lisboa, Santarém e Vila Franca de Xira a partir dos centros mais importantes desta zona.

Não acha que está a pagar demais pelos seus créditos*?

Se quer ter a certeza que tem a melhor prestação do mercado para o seu crédito ligue para **ACP Soluções Financeiras 808 502 502** e peça uma simulação.

acp AUTOMÓVEL CLUB DE PORTUGAL

*Crédito Automóvel - Crédito Habitação - Crédito Pessoal

TRANSPORTES ▪ Urbanos ▪ Interurbanos ▪ Turismo ▪ Alugueres ▪ Expresso Qualidade

O autocarro é, acima de tudo,
um veículo de comunicação, a ideia de
transporte colectivo construída.

EVA
TRANSPORTES S.A.

A transportar desde 1933

www.eva-bus.com clientes@eva-bus.com
EVA - Transportes, S.A. : Av. da República, 5 - 8000 Faro | Tel. : 289 899 700

RODOVIÁRIA DE LISBOA

Carla Pires, Directora de Comunicação e Marketing
Manuel Mota, Director de Ambiente, Qualidade e Segurança

1. APRESENTAÇÃO

A Rodoviária de Lisboa, S.A., empresa de Transporte Rodoviário de Passageiros, opera nos concelhos de Lisboa, Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira, servindo cerca de 400 mil habitantes, e transportando 200 mil passageiros por dia. Com cerca de 1.300 km de rede concessionada, 94 carreiras, percorre 50.000Km por dia, servindo cerca de 2000 paragens.

A RL tem cerca de 375 viaturas e 773 trabalhadores, para um total de 4.500 circulações diárias. Mais de 70 agentes e 4 lojas próprias, proporcionam o serviço de apoio ao Cliente e a venda de títulos de transporte.

Área de actuação

Para uma gestão mais próxima do Cliente, a Rodoviária de Lisboa, tem três Centros Operacionais, que gerem os serviços de áreas geográficas distintas, identificadas por cores.

Rede Amarela: Caneças, Odivelas, Pontinha, Famões, Ramada, Colégio Militar, Campo Grande, Sete Castelos, Senhor Roubado

Rede Verde: Loures, Bucelas, Póvoa de Sto. Adrião, Vialonga, Tojal, Infantado, Póvoa de Sto. Adrião

Rede Azul: Sta. Iria de Azóia, Sacavém, Forte da Casa, Moscavide, Alverca, Quinta da Piedade

Posicionamento Estratégico

Visão: A RL assume o compromisso social de se afirmar como um parceiro activo na melhoria da mobilidade urbana, da segurança e da qualidade ambiental.

Missão: Disponibilizar uma rede sustentável de serviço de transporte rodoviário, na Área Metropolitana de Lisboa, satisfazendo as necessidades dos Clientes, promovendo parcerias para melhoria contínua do nível do serviço prestado e da qualidade de vida as populações servidas.

Valores: Confiança, regularidade e segurança no serviço, com vista a obter o reconhecimento dos seus Clientes, apostando na valorização e coesão dos Colaboradores.

Tipos de Serviços

Serviço Suburbano

Serviço regular com origem nos concelhos de Loures, Odivelas e Vila Franca, e destino aos principais terminais da Área Metropolitana de Lisboa: Colégio Militar, Pontinha, Campo Grande, Senhor Roubado, Odivelas, Areeiro, Estação do Oriente, Póvoa de Sta. Iria, Alverca.

Serviço Urbano e "Rodinhas"

Com circulação nas freguesias de Odivelas, Loures e Sacavém, ligando os principais pontos de interesse (escolas, comércio, assistência médica, correios, serviços...). O "Rodinhas" é um Serviço Urbano que se distingue pela possibilidade de entrada e saída de passageiros em qualquer ponto do trajecto, o qual se encontra assinalado por uma linha azul, ao longo do percurso.

Serviço Directo

Serviço rápido com origem nos concelhos de Loures, Odivelas e Vila Franca, com destino aos principais terminais da Área Metropolitana de Lisboa, efectuando paragem apenas nos pontos principais do percurso.

Expresso do Infantado

O Serviço Expresso do Infantado (Certificado), além da rapidez de percurso diferencia-se pelo conforto do autocarro.

Serviço Interaldeias

Carreira para ligação de povoações com preço e autocarros ajustados às características deste tipo de percurso.

Serviço Especial de Praias

Com vários pontos de partida, na sua área de operação, a RL disponibiliza durante o período de Verão (meses de Julho e Agosto), carreiras com destino às praias da Costa da Caparica.

Serviço de Alugueres

A Rodoviária de Lisboa disponibiliza autocarros e profissionais para as suas deslocações dentro e fora do país.

2. SEGURANÇA - UMA PRIORIDADE

Rodoviária de Lisboa reforça parcerias com Forças de Segurança

Constituindo a segurança um valor inestimável, quer para clientes, quer para pessoal tripulante, a Rodoviária de Lisboa tem vindo a desenvolver um conjunto de acções em estreita colaboração com as Forças de Segurança (PSP e GNR).

Com actuações planeadas e operacionalizadas em 2007 e 2008, assistiu-se a uma redução sensível nos incidentes verificados a bordo das viaturas, envolvendo motoristas e clientes. A tal facto não será alheio o acréscimo sensível verificado na visibilidade explícita dos agentes da autoridade.

No plano operacional e para além da inclusão do Rodoviária de Lisboa nas grandes operações de segurança dirigidas ao Sistema de Transportes da Área Metropolitana de Lisboa, acordaram-se calendários semestrais de fiscalizações apoiadas por agentes da PSP e GNR, reforçando-se assim o papel interventor dos fiscais da Empresa, na repressão de actos ilícitos. A presença a bordo de agentes da autoridade, reforça a autoridade do agente da fiscalização, conferindo-lhe maior capacidade interventiva no domínio da correcção mais enérgica de situações lesivas dos interesses da empresa.

Nos principais terminais utilizados pela Rodoviária de Lisboa e ainda em parceria com as forças da segurança, operacionalizou-se um conjunto regular de acções de impacto visual. Estas acções contam com a presença de agentes colocados em situação de inequívoca visibilidade, tendo como objectivo ser percepcionável pelos utilizadores dos terminais. Estes agentes e sua situação de disponibilidade imediata, permite apoiar os actos de fiscalização que, nestas operações, se realizam junto das viaturas no momento do embarque dos passageiros.

Complementarmente e ainda no âmbito das parcerias estabelecidas, formadores das força de segurança prepararam e ministraram módulos de formação a todos os motoristas da Rodoviária de Lisboa. Nestas acções, foram abordadas várias temáticas no domínio da segurança rodoviária, nomeadamente boas práticas de condução tendo o Código da Estrada e respectivo Regulamento por referência ou aconselhamentos no domínio comportamental quando em presença de situações que possam traduzir-se em potencial risco a bordo.

Pelos elementos de avaliação disponíveis e que decorrem dos Inquéritos de Satisfação regularmente dirigidos a Clientes e Colaboradores, e em resultado das acções desenvolvidas nos últimos dois anos, se verificou um acréscimo no sentimento de segurança, quer nos utilizadores dos nossos serviços, quer junto do pessoal tripulante.

Adesão à Carta Europeia de Segurança Rodoviária

Em Junho de 2008 a Rodoviária de Lisboa formalizou a assinatura de adesão à Carta Europeia de Segurança Rodoviária, com o objectivo final, de contribuir para a redução em 25.000 vidas por ano, o número de mortes em resultado de acidentes rodoviários nas estradas europeias.

A Carta Europeia da Segurança Rodoviária conta com 49 signatários, sendo que cada membro elegeu um Compromisso que lhe permita contribuir para o cumprimento do objectivo fixado. A Rodoviária de Lisboa estabeleceu o compromisso, de reduzir em 5% ao ano o número de acidentes de viação de responsabilidade própria.

A Rodoviária de Lisboa irá desenvolver acções no domínio da formação e do acompanhamento em contexto de trabalho, envolvendo todos os motoristas. Estas acções enquadram-se no exigente e vasto programa de formação, anualmente elaborado pela Direcção de Recursos Humanos, em colaboração com os Centros Operacionais.

Sendo importante garantir o contributo efectivo do compromisso da Rodoviária de Lisboa na Carta Europeia de Segurança Rodoviária são monitorizados, e regularmente transmitidos, os resultados e as acções desenvolvidas.

3. MAIS E MELHOR COMUNICAÇÃO COM O CLIENTE

ICTR - Sistema de Informação ao Cliente em Tempo Real

Novas Competências para Consolidar um Compromisso

O Projecto de Informação ao Cliente em Tempo Real desenvolvido pela Rodoviária de Lisboa, em parceria com a BCCM, teve o seu início em 1997, com o apoio da então Direcção Geral dos Transportes Terrestres e, constitui-se desde o primeiro momento como um projecto inovador em Portugal.

Refira-se que a Rodoviária de Lisboa foi a primeira empresa de transporte rodoviário de passageiros a gerir a sua frota de autocarros através do conhecimento do seu posicionamento na rede, mediante informações obtidas através de GPS (Global Position System), e de uma plataforma de

comunicações e a acrescentar valor ao serviço colocado à disposição dos seus clientes, mediante a informação em pontos de paragem do tempo de passagem dos autocarros.

Dando continuidade ao desenvolvimento sustentado deste projecto, a Rodoviária de Lisboa, tem em curso um upgrade ao sistema implementado - Informação ao Cliente em Tempo Real - permitindo assim uma informação multimodal mais sustentada e a implementação de medidas com o objectivo de atenuar a exclusão social dos clientes que apresentam limitações sensoriais.

Fruto da própria utilização do sistema e das necessidades percebidas por parte dos nossos clientes, têm-se mostrado necessária a implementação de novas funcionalidades.

Estas novas funcionalidades, em desenvolvimento, incluem informação sonora e visual a bordo das viaturas, com indicações relativas ao percurso (indicação de próxima paragem no interior da viatura e indicação do destino para o exterior), relativas ao desempenho das redes (hora prevista de chegada ao destino ou a outro ponto relevante) e informação de carácter multimodal (ligações a outros meios de transporte).

Para além destas funcionalidades o sistema irá estar também preparado para a prestação de informação via Internet ou através de telemóvel (via SMS).

A utilização de painéis de informação ao público nas paragens representa a face mais visível das melhorias operacionais conseguidas com a implementação do Sistema de Informação ao Cliente em Tempo Real.

A experiência adquirida com a anterior geração de painéis, ao confirmar o significativo impacto que se verifica ao nível da redução do nível de stress sentido pelos passageiros que se encontram nas paragens, aponta para uma aposta estratégica no aumento do número de paragens a abranger com painéis informativos.

Tendo em consideração a vontade de melhorarmos também o nosso desempenho ambiental, esta nova geração de painéis está já preparada para utilizar a energia solar. Esta evolução é bastante relevante uma vez que contribui para a racionalização do consumo energético no sector dos transportes.

Refira-se ainda que esta nova geração de painéis suporta a prestação de informação ao público no âmbito da bilhética, permitindo nomeadamente a leitura de cartões e títulos sem contacto e a visualização do seu conteúdo (saldos, viagens disponíveis, validade de passes).

Na área geográfica operada pela Rodoviária de Lisboa (concelhos de Loures, Odivelas e Vila Franca de Xira) e de acordo com elementos fornecidos pela ACAPO (Censo 2001), existem aproximadamente 7.000 indivíduos invisuais ou com capacidades reduzidas de visão e 4.000 com deficiências auditivas.

Tal como nos foi referido, destacamos uma dificuldade sentida por alguns dos nossos clientes invisuais: "*... temos imensa dificuldade em diferenciar um autocarro de um pesado quando estamos sozinhos numa paragem*".

Neste sentido, a Rodoviária de Lisboa decidiu implementar um dispositivo portátil que, ao ser activado junto de um painel informativo, accionará um sistema sonoro que, dando a informação contido no Painel (previsões de chegada e respectivos destinos), irá certamente beneficiar, não só os invisuais mas também um número significativo de outros passageiros.

Esta evolução no Sistema de Informação ao Cliente em Tempo Real, permite melhorar significativamente a disponibilização de informação de carácter multimodal, contribuindo também para a inclusão social de extractos sociais mais desfavorecidos.

A Rodoviária de Lisboa quer continuar a ser uma empresa sustentável e valorizada pelos seus clientes. Assumimos que a sustentabilidade e a criação de valor não são 'modas' na nossa empresa,

são processos evolutivos e sistémicos que integram sempre os aspectos ambientais e sociais nas tomadas de decisão.

De modo a alcançar estes objectivos estratégicos, mantemo-nos flexíveis e com permanente capacidade de adaptação aos constantes desafios da sociedade da informação e da comunicação.

O ICTR é um projecto inovador e sustentável que, de uma forma bem percebida, continua a criar inegável valor para os nossos clientes.

Continuamos a desenvolver novas competências para consolidar um compromisso.

Uma identidade renovada e reforçada

A renovação da identidade corporativa da Rodoviária de Lisboa foi a face visível de um conjunto de projectos e acções que a Empresa tem vindo a desenvolver em diferentes vertentes, nomeadamente na área da Qualidade, na adequação do serviço aos Clientes, e na clara aposta na comunicação interna e externa.

Esta modernização da nossa imagem dá continuidade a um processo de reposicionamento da Rodoviária de Lisboa, decidido no final do ano de 2006, por contributo dos resultados do inquérito aos Colaboradores, que apontaram no caminho de uma maior aproximação da Empresa ao Cliente, na afirmação da sua Responsabilidade Ambiental e Social, e na dinamização da comunicação.

A mudança da imagem externa da RL implicou a alteração da decoração da frota, assim como de todos os suportes de comunicação com o Cliente, estes de forma gradual. A nova assinatura, "Ao seu ritmo", associa-se a movimento, som, entrada e a saídas dos Clientes, viagens, sonhos, vidas...

A frota da RL, cerca de 400 autocarros, foi intervencionada faseadamente, com Caneças (concelho de Odivelas) a ser o primeiro Centro Operacional a ver reveladas as alterações. Até Janeiro de 2008, foram alterados as restantes viaturas dos Centros Operacionais de Bucelas (concelho de Loures) e Santa Iria da Azóia (concelho de Loures).

O novo logótipo da RL pretendeu reforçar valores como a Confiança, Regularidade, Segurança, Responsabilidade e Envolvimento, patentes nas formas circulares, que também indicam humanização, e complementaridade entre colegas de equipa. As cores tradicionais das áreas operacionais foram mantidas no interior do Logo, tendo sido refrescadas, ganhando mais luz e mais vida.

Passado mais de um ano da utilização do logótipo, o feedback que a empresa tem recebido quer por parte dos Colaboradores, quer por parte dos Clientes tem sido muito positivo, indicando que esta imagem foi aceite com toda a naturalidade. O desempenho da Empresa foi apenas, o de evoluir no sentido revelado pela sua nova realidade, Clientes e Colaboradores, e esse desafio foi, portanto conseguido. O efeito que a nova imagem gerou foi galvanizador, e os Colaboradores sentiram-se motivados e envolvidos em mais uma etapa da evolução na sua Empresa.

4. AMBIENTE E QUALIDADE

Programa de Melhoria de Serviço e Desempenho Ambiental

O Programa de Melhoria de Serviço e Desempenho Ambiental da RL, denominado por Gisfrot, visa a melhoria da qualidade de serviço, apostando no reforço da qualificação dos motoristas, e na garantia de um estilo de condução seguro, confortável e amigo do ambiente, com efeitos positivos na segurança rodoviária e na qualidade do ar.

Este estilo de condução traduz-se, simultaneamente, no reforço da segurança e no maior nível de conforto a bordo, e na redução das emissões gasosas. A RL contribui por esta via, para a eficiência energética e para a redução das emissões de dióxido de carbono, estimando-se a redução de 206.000 litros no consumo de gasóleo, representando uma diminuição de 553 toneladas nas emissões de CO2, desde 2004.

Neste projecto são utilizadas viaturas equipadas com uma "caixa negra", um integrador de sinais FM 200, onde são registados os designados eventos de conforto, de segurança e de eficiência ambiental. Todos os Motoristas passam por esta monitorização frequentando, na semana seguinte, uma acção de formação com vista a debaterem em sala os resultados dos testes e tomarem consciência do seu estilo de condução.

O desenvolvimento do projecto tem contado com o apoio científico da equipa do Professor Tiago Farias do Instituto Superior Técnico, da Siemens VDO, fornecedora dos equipamentos, e da Rodinform, responsável pelo desenvolvimento das aplicações informáticas. O Gisfrot, iniciado em Julho de 2004, é co-financiado pelo IMTT e envolveu um investimento de mais de 260.000€.

O projecto está alinhado com o Processo de Certificação em curso na RL, de Qualidade e Ambiente, de acordo com as Normas NP EN ISO 9001 e NP EN ISO 14001, e com a Visão da Empresa

de se afirmar como um parceiro activo na melhoria da mobilidade urbana, da segurança e da qualidade ambiental.

Certificação Integrada em Ambiente e Qualidade

A Rodoviária de Lisboa iniciou o processo de Certificação do Sistema de Gestão Integrado Ambiente e Qualidade em Outubro de 2007, encontrando-se actualmente na fase final da certificação pelas normas de Ambiente (ISO 14001:2004) e Qualidade (ISO 9001: 2000).

A decisão enquadra-se no pressuposto de melhoria contínua que a RL empreende e pretende normalizar e enquadrar as suas estratégias de gestão nos princípios definidos pelos referenciais normativos de Ambiente e Qualidade.

O Sistema de Gestão Integrado está estruturado por áreas de estratégia, de negócio e de suporte, envolvendo directa ou indirectamente toda a organização, com o objectivo de melhorar a qualidade do serviço prestado e de satisfazer as necessidades dos seus Clientes.

Foram definidas, aprovadas e devidamente divulgadas as Políticas de Ambiente e Qualidade, que enquadram de um modo geral as actividades desenvolvidas na empresa, nomeadamente a adequação da oferta às necessidades dos seus Clientes, avaliando e assegurando a sua satisfação, promovendo a valorização e a motivação dos seus colaboradores, assegurando-lhes adequada formação, competências e conhecimentos e não esquecendo a fundamental importância da relação com os seus fornecedores na melhoria do desempenho da empresa.

As preocupações com o Ambiente, tais com a gestão energética, as emissões e a poluição gerados pelas suas actividades, estão devidamente enquadradas, tendo vindo a ser empreendidos esforços na sensibilização dos colaboradores para a adopção de boas práticas, para a separação adequada de resíduos e para a prevenção da ocorrência de derrames.

Este esforço tem sido complementado com investimentos e melhoramentos estruturantes, tendo por base o cumprimento da Legislação Ambiental e a Avaliação dos Aspectos e dos Impactes das suas actividades no Ambiente.

A Responsabilidade Ambiental começa por nós.

Mobilidade e Meio Ambiente: dois mundos inseparáveis

Enquanto necessidade, a mobilidade é vital para o crescimento e desenvolvimento das sociedades. O sector dos transportes, nas suas diversas vertentes, vias incluídas, assegura a satisfação dessas necessidades, promovendo a movimentação de pessoas e bens para os locais onde são social e economicamente úteis. Contudo, a mobilidade enquanto actividade e quando efectuada por recurso a veículos motorizados, produz externalidades negativas, nomeadamente ao nível do ruído, produção de gases nocivos, ocupação intensa e/ou extensa de solos.

Os transportes e os seus intervenientes mais directos, corporizam a produção dos impactes ambientais mais expressivos, competindo à sociedade através dos seus poderes públicos, promover a introdução de regras que confinem as externalidades negativas em níveis social e ambientalmente aceitáveis. Muito por via da abordagem sistemática que os Media dispensam ao tema, bem como das iniciativas, mediaticamente impressivas e por vezes espectaculares, promovidas por organizações não governamentais, o cidadão comum, é hoje detentor de uma consciência ambiental mais forte.

O aumento da frequência e intensidade de fenómenos meteorológicos atípicos e as ilustrações dramáticas documentadas por

abundantes imagens televisivas, reforçam o sentimento da inevitabilidade e urgência na actuação, sob pena de se estar a comprometer, irremediavelmente, a qualidade de vida das gerações futuras. Parece não constituir dúvida que, quer do ponto de vista individual quer das instituições, é determinante a adopção de posturas comportamentais adequadas.

Na Europa, na segunda metade do século XX, o sistema de transportes foi, em boa medida, sustentado na promoção do transporte individual. As grandes cidades europeias adequaram as suas infra-estruturas no sentido de acomodar e assegurar a fluidez de elevados volumes de tráfego em larga medida provenientes do exterior, à medida que as cidades se terciarizaram.

O conceito de suburbano adquire forte expressão nos últimos 50 anos, com a concentração progressiva de massas populacionais nas periferias das cidades, estimulando a utilização de viatura própria. A grande estabilidade dos preços do petróleo, nas últimas décadas, encorajou o consumo de todos os seus possíveis derivados (gasolina, diesel, fuelóleo) principalmente direccionados à actividade dos transportes ou matérias-primas para as indústrias petroquímicas (naftas, entre outros), instalando-se a ideia de uma certa inesgotabilidade do recurso.

Foram os transportes rodoviários (passageiros e mercadorias) e aéreos (estes fora do protocolo de Quioto, no respeitante à redução de CO2, bem como os transportes marítimos) que registaram maiores níveis de crescimento, em detrimento de outros modos, nomeadamente o ferroviário. O transporte aéreo tem vindo a evidenciar, nos últimos anos, taxas anuais sustentadas de cerca de 5% na década de 90 do século passado pressupondo-se, no mínimo, a sustentação desta taxa no decurso destes primeiros anos do século XXI.

Importante contributo para o crescimento da importância do modo rodoviário, nos últimos 10 anos, foi o incremento da rede de auto-estradas dos países da União Europeia, antes do alargamento, em cerca de 12 000 Kms, facto ilustrativo da política seguida a nível europeu. As redes ferroviárias registaram incrementos bastantes mais modestos, sendo que os mais expressivos foram direccionados para a rede da alta velocidade (vocacionada para o transporte de passageiro e não de mercadorias). A notável evolução tecnológica registada nos veículos rodoviários, tornando-os mais eficientes, principalmente no que concerne às emissões, não foi suficiente para contrariar o crescimento natural daquele modo de transporte, com degradação do ar muito em particular nas áreas urbanas.

O paradigma da mobilidade tem vindo a ser conseguido com um preço elevado para o ambiente, existindo hoje uma consciência colectiva que permite alimentar a esperança de que poderão ter sucesso a adopção de comportamentos individuais adequados à protecção ambiental. Ao nível das empresas transportadoras, a implementação de programas concretos de adopção de boas práticas, nomeadamente ao nível da consciencialização para a adopção de técnicas para uma condução mais eficiente das viaturas (reduções de consumos/emissões), maior sensibilização dos motoristas para a comunicação de anomalias verificadas nas viaturas, formação contínua tendo em vista uma mais correcta

utilização dos equipamentos, elevação dos padrões de exigência nas intervenções de manutenção, criteriosa separação de resíduos e seu correcto encaminhamento, tudo devidamente monitorizado, são bons contributos e manifestação inequívoca de responsabilidade social por parte das empresas.

Para garantir o sucesso na implementação das boas práticas e das políticas de natureza ambiental no seio das organizações, é importante um bom plano de comunicação dirigido ao maior número possível dos Colaboradores e analisados, sempre que tecnicamente possível, indicadores monitorizados de aspectos de desempenho individual, considerados com impacto ambiental.

5. RODINHAS - UMA PARCERIA DE SUCESSO

O Rodinhas insere-se numa nova concepção de serviço, lançado em 2007 pela Rodoviária de Lisboa em estreita parceria e colaboração com a Câmara Municipal de Loures. As características diferenciadoras desde serviço assentam num conceito de proximidade, em que os percursos são marcados por uma Linha Azul, ao longo da qual o passageiro é livre de entrar ou sair da viatura, fora das habituais paragens.

A chamada Operação "Linha Azul" enquadra-se no âmbito do Programa Operacional Regional de Lisboa (Por Lisboa), do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN). Este novo conceito de mobilidade tem registado grande aceitação por parte dos utilizadores. Só em Dezembro de 2008, os Rodinhas transportaram mais de 49.000 passageiros.

Em conjunto com a Linha Azul, as viaturas são um dos pontos fortes, que sendo de baixa lotação, e muito recentes são direccionadas à comodidade do Cliente. Os preços vão dos 0.35€ aos 0.40€, constituindo um incentivo à utilização. O nome, e a forte imagem do serviço têm contribuído para um sentimento de familiaridade, merecendo a simpatia das mais variadas faixas etárias.

A Câmara Municipal e a Rodoviária de Lisboa, têm reforçado a comunicação, com a distribuição de informação e viagens experimentais grátis, nos lançamentos dos serviços e em momentos de reforço dos mesmos.

Os serviços Rodinhas

O primeiro Rodinhas, surgiu em Agosto de 2007, nas freguesias de Moscavide e Portela de Sacavém, com o objectivo de facilitar a mobilidade para a Estação Ferroviária, e curtas deslocações no seio destas freguesias.

Perante a grande aceitação do primeiro Rodinhas, a RL e a Câmara Municipal de Loures, decidiram aplicar o conceito a outras zonas. Foi nesse contexto que Camarate, Sacavém e mais recentemente, em Dezembro último, a freguesia da Bobadela, acolheram esta nova solução de mobilidade. Nos trajectos do serviço Rodinhas, são contemplados equipamentos sociais de variadas naturezas, desde escolas, a centros de saúde e terminais de transporte.

Em paralelo, os percursos têm sido reanalisados quer pelos técnicos da Rodoviária de Lisboa quer pelos especialistas da Câmara Municipal de Loures, resultando no reforço da oferta em termos de alargamento de trajecto, ou no aumento do número de viaturas afectas.

Por parte dos utilizadores, os inquéritos realizados evidenciam um elevado grau de satisfação. Numa escala de 1 a 5, os utilizadores atribuíram 4,7 à Segurança, 4,5 ao Conforto e 4,8 à Pontualidade. O desempenho dos Motoristas é avaliado em 4,8, o mesmo valor que é atribuído à totalidade do serviço, que em 81% dos casos foi avaliado em "muito bom", pelos seus utilizadores.

ALGARVE

Osório Gomes
Administrador

Naquilo que interessa à arquitectura de um sistema de transportes rodoviários de passageiros, podemos caracterizar o Algarve como uma região com duas distintas realidades: o litoral onde se espalham as gentes e a actividade económica mais significativa e o interior em acentuado grau de despovoamento e de débil economia.

O Grupo Barraqueiro está presente em ambas as realidades.

É assim bom de ver que as soluções de mobilidade adequadas não podem ser as mesmas nas duas sub-regiões.

A inexistência de cidades de grande ou sequer de média dimensão e a dispersão do povoamento traz consigo, por um lado, o aumento da complexidade no alcance da melhor mobilidade e, por outro lado, coloca especial ênfase na óptica da racionalidade económica das soluções de transporte.

Naturalmente que esta racionalidade terá de estar limitada pela natureza social do transporte rodoviário de passageiros e, por isso, pelas obrigações de serviço público decorrentes dos níveis mínimos que as entidades públicas entendam e passam dever ver asseguradas.

São estas preocupações que sempre estão presentes quando se ajustam os serviços às necessidades do transporte escolar, utilizando os serviços regulares dando-lhes, desta forma, razão mais forte para a sua permanência.

As iniciativas que o Grupo Barraqueiro tem vindo a desenvolver com as Autarquias Locais têm também incidido no transporte urbano.
Oito cidades no Algarve dispõem já de transportes urbanos em funcionamento, com concessão atribuída na sequência de concursos públicos.

A boa adesão da população a estes novos serviços melhorou a mobilidade e contribuiu para a redução do tráfego rodoviário e das emissões poluentes. As soluções que têm por regra sido encontradas, fundam-se na filosofia do fomento da proximidade do acesso ao transporte, utilizando-se veículos de pequena dimensão para melhor penetrarem na malha urbana.

O sucesso das redes iniciais instaladas em cada uma dessas cidades tem levado ao seu desenvolvimento com criação de novas linhas de serviço, sempre com recurso a veículos novos, equipados com sistema de ar condicionado e dotados de motorização de última geração em termos ambientais. Merece, aliás, referência o facto de todos os veículos de transporte público que no Algarve o Grupo Barraqueiro dispõe, estarem dotados de sistema de ar condicionado.

O elevado grau de satisfação dos clientes dos serviços e das Câmaras Municipais é indiciador do potencial de crescimento deste tipo de serviço, cujo salto qualitativo aconselha a ponderação da conjugação das decisões municipais no que diz respeito ao estacionamento e ao transporte rodoviário urbano, como forma de se alcançarem melhores níveis de qualidade de vida.

Ainda no tocante ao litoral algarvio, o Grupo Barraqueiro tem sempre prestado atenção às modificações que vão surgindo quanto às necessidades de transporte e de melhoria de mobilidade, o que levou à criação de serviços directos, por exemplo entre Faro e Albufeira. Pelas mesmas razões foi implementado um serviço específico, denominado Transrápido que liga Lagos a Faro, servindo os pólos intermédios mais importantes.

A construção da Ponte sobre o Guadiana trouxe consigo uma importantíssima melhoria na mobilidade de médio e longo curso.

Hoje Sevilha e Algarve estão servidos diariamente por serviços de muito boa qualidade.

A implementação da Rede Rodoviária Nacional permitiu também o desenvolvimento dos serviços expresso, que hoje oferecem aos seus clientes uma variada oferta de horários, ligando o Algarve diariamente a todas as capitais de distrito.

O turismo, actividade fulcral da região, exige resposta de exigente qualidade no transporte dos turistas entre os hotéis e o Aeroporto, bem assim como durante as excursões que permitem mostrar o nosso país a quem nos visita.

Galp Energia. O braço direito da sua frota

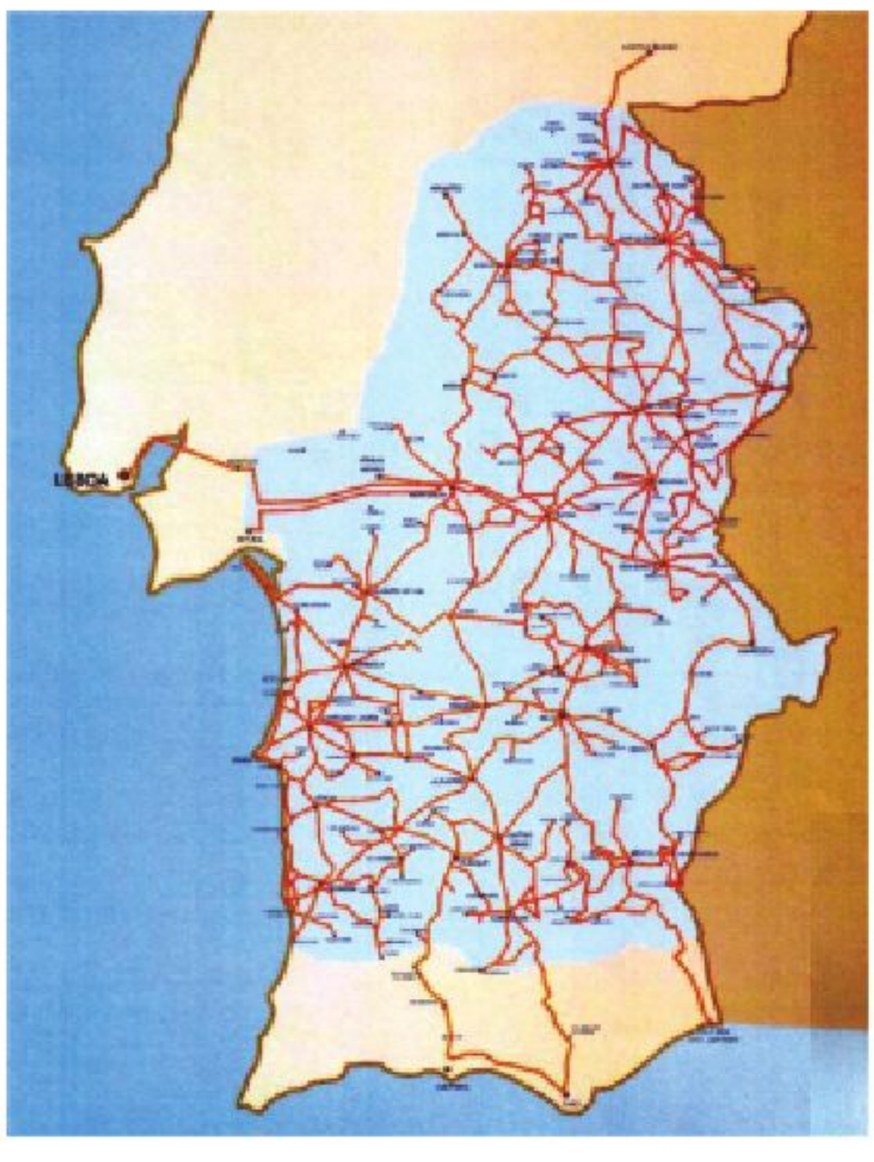
galp energia

Porque a sua frota não pode parar, a Galp Energia garante-lhe uma parceria a todos os níveis: tem a maior rede de postos do país, disponibiliza soluções e serviços em combustíveis e lubrificantes, trata da assistência técnica e da engenharia das instalações, dá-lhe apoio comercial através do seu Delegado Comercial e do Centro Operacional de Relacionamento (CORe) e facilita as operações com o Cartão Frota e o Frota Online. Tudo para que o seu negócio ande sobre rodas.

CORe-Centro Operacional de Relacionamento - Tel: 809 500 809 - E-mail: core.galpempresas@galpenergia.com

RODOVIÁRIA DO ALENTEJO

Curvo de Deus
Administrador-Delegado



Aquilo que é hoje a Rodoviária do Alentejo resultou de uma profunda reestruturação orgânica funcional do Grupo Barraqueiro verificada em 2002.

Esta reestruturação resultou da necessidade do grupo transmitir uma nova imagem na sua zona de actuação, apresentando viaturas de melhor qualidade, instalações mais condignas, pessoal com melhor formação e, no conjunto, dos clientes, demonstrando-lhes as vantagens de utilização dos nossos serviços.

A Rodoviária do Alentejo tem actualmente uma implantação territorial que se estende do Tejo até à "fronteira" com o Algarve, cobrindo uma área de 27.212 kms2 e servindo uma população residente que pouco ultrapassa os 535 mil habitantes.

Apesar de desenvolvermos a nossa actividade em cerca de um terço do território continental, a nossa área de actuação possui uma densidade populacional de apenas 19,7 habitantes por km2, sendo a zona do país com maior taxa de mortalidade (14,3/ 1000 habitantes) e menor taxa de natalidade (9,1/1000 habitantes).

Aliás, é a única região do país que apresenta taxas de crescimento efectivo da população negativas.

Deste modo, a mobilidade da população do Alentejo é muito baixa (particularmente fora do período escolar) e o desemprego aliado ao diminuto poder

de compra, não favorecem a realização de viagens diferentes das pendulares casa / trabalho ou casa / escola.

A partir deste enquadramento real, esta Empresa tem tentado contrariar esta tendência, adequando a sua oferta de serviços às reais necessidades do mercado onde opera.

Assim, adoptou uma política de renovação de frota em que a principal preocupação tem sido investir em viaturas de tipologia adequada à procura existente, com menor lotação, consumos mais baixos, melhores condições de acesso a todos os clientes e maior velocidade comercial.

Nos últimos anos, implementou novos serviços, mais adaptados a clientes que pretendem maior rapidez, conforto e flexibilidade de horários.

Também junto das Autarquias Locais, desenvolveu acções de sensibilização no sentido de, através de Protocolos de Exploração, partilharem os custos resultantes de serviços públicos deficitários, de modo a providenciar às populações mais isoladas, um mínimo de mobilidade e de acesso aos principais centros urbanos da região.

Outra das principais preocupações da Rodoviária do Alentejo, tem sido proporcionar aos clientes uma melhoria das Infra-estruturas de apoio à exploração.

Assim, concordou e apoiou a transferência da antiga Estação de Évora para um Terminal dotado de melhor localização, acessibilidade e com uma construção e parqueamento mais modernos e adequados às necessidades desta actividade; em anos mais recentes, desenvolveu obras de requalificação, modernização e adaptação às novas directivas ambientais, em Estações como Portalegre, Santiago e Beja.

Em resumo, e como disse o presidente do Grupo Barraqueiro na inauguração do novo Terminal de Beja, "onde não há procura nós temos que a motivar e essa motivação é feita com investimento, oferecendo boas instalações, boa informação, boa qualidade de serviços, boa frequência de horários e bons autocarros".

DEIXAMOS A NOSSA MARCA NA ESTRADA.

A Barraqueiro Transportes coloca todos os dias, em circulação, mais de 650 viaturas em perfeitas condições, que transportam milhões de pessoas por ano.

Por isso, pode contar com a experiência e o saber de um parceiro que deixa sempre uma marca, de conforto e segurança, por onde passa.

FAÇA BOA VIAGEM NA NOSSA COMPANHIA.

www.barraqueirotransportes.pt

barraqueiro

barraqueiro

boa viagem

ESEVEL

estremadura

frota azul

mafrense

ribatejana

st.º antónio

BARRAQUEIRO TRANSPORTES, SA

REDE NACIONAL DE EXPRESSOS

Carlos Oliveira
Director Geral

Embora a RNE apenas tenha sido formalmente constituída como empresa em 1995, já operava no âmbito da Rodoviária Nacional desde o início dos anos 80. Essa exploração começou por ser suportada por um acordo informal entre os Centros de Exploração da RN (CEPs) para combaterem os Expressos das empresas privadas, cada uma definindo as suas rotas. Evitava-se a concorrência no seio das "empresas" da RN, cada qual guardando para si os proveitos de exploração das linhas que fazia. Nos finais da década, os CEPs formaram um consórcio, que operava em pool, utilizando veículos das várias empresas, sendo as linhas, rotas e horários estabelecidos de forma centralizada. Cada uma das unidades RN era remunerada em função dos quilómetros que produzia e de acordo com a tipologia e idade dos veículos afectos às carreiras Expresso.

Como dissemos, a Rede Nacional de Expressos surge no mercado, dotada de personalidade jurídica, em meados de 1995, com o objectivo de organizar e gerir uma oferta especializada de transporte rodoviário de passageiros de longo curso em território Nacional.

A partir da constituição formal da RNE, o Grupo Barraqueiro passou a deter a maioria do seu capital, por via da participação detida nos principais operadores dos serviços "Expresso", situação que se mantém inalterada.

O crescimento continuado da actividade desenvolvida pela empresa, cedo evidenciou a necessidade de uma coordenação global, em defesa de uma imagem nacional capaz de dar expressão a um novo produto virado para o longo curso.

A missão era clara: aumentar a qualidade de vida das populações, através de serviços adequados às suas necessidades de deslocação, contribuindo igualmente para o desenvolvimento do país.

A Rede Nacional de Expressos sempre orientou as suas acções no sentido de colocar as novas tecnologias ao serviço do cliente.

Para isso, a RNE desde o seu início começou por ter um sistema de bilhética capaz de modernizar as vendas e disponibilizar informações em todos os pontos da rede, embora em sistema off-line, com recolha diferida de dados.

Os autocarros utilizados pela RNE são também uma clara mais valia do serviço prestado.

Efectivamente, são usadas viaturas ecológicas, com uma idade média de 4 anos e, na classe Confort, maior espaço entre bancos (13 metros para 49 lugares), assentos em pele, bancos com deslizamento lateral, micro-ondas e WC.

Em 2001 evoluiu para um sistema on-line cuja plataforma se baseia no sistema windows, criando o SIGO (SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO OPERACIONAL), possibilitando o acesso à informação em tempo real dos dados relativos às vendas em toda a rede, com a consequente optimização dos meios envolvidos.

Por outro lado, permite ainda a integração de todos os meios envolvidos, a utilização do correio electrónico, o sistema de compras e informação na Internet, um sistema de reservas e informação via call-center, a instalação de quiosques multi-média nos terminais, e a informação e reservas via SMS.

Quanto ao serviço, a RNE tem apostado na estabilidade da oferta e dos horários, e na diferenciação dos tipos de serviço, com a introdução do serviço "Confort", no âmbito do qual assume uma valorização positiva do atendimento.

No que se refere a projectos a implementar, destacam-se as medidas tendentes à fidelização dos clientes actuais e prospecção de novos clientes, através da criação do Cartão Cliente RNE e da comunicação por target e por zona geográfica.

Estão também a ser equacionadas intervenções nas áreas reservadas aos Clientes em Sete-Rios e a possibilidade de adoptar uma imagem comum em todos os Terminais.

A Empresa está convicta, baseada nos resultados dos Inquéritos de Satisfação dos seus mais de 4 milhões de Clientes, que apresentam resultados globais positivos em mais de 77% dos questionários, que as opções de gestão tomadas são as que mais satisfatóriamente vão ao encontro dos interesses dos seus uitlizadores.

A RNE EM NÚMEROS

	2007	2008
Nº Trabalhadores	38	38
Nº Viaturas	200	200
Vol. Negócios (10*3)	39580	43550
Km Percorridos (10*3)	36336	37034
Nº Passageiros (10*3)	3985	4027

Consulte o site da ADFER, onde terá acesso a todas as edições da FERXXI, informações sobre sessões e outros eventos da ADFER, fichas de inscrição para novos sócios e muito mais...

www.adfer.pt

EASY BUS

Leonor Gomes
Administradora

A Easy Bus ® é uma marca que actua no sector dos transportes de crianças, desde 1998. A empresa foi pioneira em Portugal no transporte personalizado de crianças, tendo obtido o alvará nº 1, para esta actividade.

Os principais serviços que a Easy Bus® apresenta aos seus clientes são: o transporte de crianças e adultos e em diferentes situações: transporte regular durante o período lectivo; actividades extracurriculares; Festas de Aniversário; Jantares; Despedidas de Solteiro; Casamentos; Actividades Desportivas; Eventos; entre outros.

Para o Grupo Barraqueiro a integração da Easy Bus®, é uma aposta nos serviços personalizados, que vêem complementar a sua actual actividade. Associando-se à Easy Bus®, pioneira e líder deste mercado, pretende-se potenciar o crescimento do mesmo, com os níveis de qualidade e segurança que os clientes exigem e que são valores das entidades que agora se associam.

Esta integração vai permitir à Easy Bus® sublinhar o seu pioneirismo nos procedimentos de segurança no transporte personalizado de crianças.

Recentemente a Easy Bus® implementou serviços inovadores:

- "Easy Bus XXS" serviço de transporte de bebés a partir dos 0 meses,
- "Easy Bus Contact" serviço complementar ao transporte, que permite a localização do utilizador enquanto é transportado.

Assim, os serviços de transporte personalizado que a Easy Bus® disponibiliza são:

A área da formação dos recursos humanos também foi sempre muito valorizada e, recentemente a aposta incidiu:

- no reforço dos procedimentos especificamente para o transporte de bebés,
- na formação em gestão do risco e defesa pessoal.

Os objectivos da Easy Bus®:

- continuar a alargar o leque de serviços,
- a expansão geográfica,
- continuar a investir nos níveis de qualidade e segurança,
- liderar o sector da mobilidade personalizad.

Como fazer chegar mais longe
e mais rápido pessoas e bens?

Com soluções integradas de mobilidade, mais eficientes e sustentáveis

Disponibilidade, fiabilidade, segurança e atractividade são outras das nossas prioridades para as soluções de transporte urbano ou de longo curso, de mercadorias ou de alta velocidade. Sempre em benefício dos passageiros, dos operadores e do ambiente.

Answers for mobility.*

SIEMENS

A ABRIR NOVOS CAMINHOS!

Vivemos, actualmente, uma conjuntura complexa repleta de incertezas, acompanhada de sistemáticas más notícias sobre a instabilidade dos mercados, as dificuldades das empresas e os invulgares comportamentos das bolsas, afectando os países em todo o mundo. Perante esta situação, acrescem necessidades de afirmação e solidez, assentes numa atitude optimista e construtiva, na qual se enquadram muitas das nossas ambições e perspectivas de futuro.

O caminho já percorrido enquanto Grupo de referência no sector dos transportes dá-nos toda a confiança para encarar o futuro com optimismo!

Temas de interesse público como a exploração do Metro do Porto, a Terceira Travessia do Tejo e o Comboio de Alta Velocidade entre Lisboa e o Porto são também, para nós, temáticas de extrema importância e de prementes decisões, para as quais estamos despertos, disponíveis e interessados em participar. Esta firme convicção, fruto do nosso *know-how* e capacidade profissional adquiridos ao longo de muitas décadas, é não só uma vontade, como um sinal verde para a mudança.

Lançando um olhar mais distante para além do comum dia-a-dia, é necessário apostar na flexibilidade e rapidez das decisões e no cumprimento atempado dos projectos. Neste sentido, e resultado da diversidade de empresas que constituem o nosso Grupo, temos vindo a acrescer conhecimentos e formas de estar, através do diálogo e relacionamento com os diferentes públicos, que constituem, hoje em dia, incontornáveis mais-valias para o futuro.

Os três grandes projectos que encontramos no nosso horizonte - Metro do Porto, Terceira Travessia do Tejo e Comboio de Alta Velocidade entre Lisboa e Porto - são pontos de extrema importância e objectivos estratégicos para o Grupo que, nos últimos anos, tem assumido um papel de destaque no sector ferroviário e metroviário.

O décimo aniversário da Fertagus - o conhecido "Comboio da Ponte" e o arranque em pleno, no final do ano passado, do projecto MTS na margem sul do Tejo - são, indubitavelmente, excelentes cartões-de-visita e pontos de partida para novas paragens.

Temos, por isso, todas as condições para continuar esta travessia, abrindo portas a outras margens, destinos e populações. Espírito de conquista, renovação e inovação são os lemas que queremos manter e transmitir (numa clara complementaridade entre o saber fazer e a vontade de fazer); ajudando também na construção de uma nova realidade onde o transporte público possa ser mais do que uma alternativa... um bem altamente indispensável!

Estamos decididamente a abrir novos caminhos!

SESSÃO ADFER

O Futuro do Porto de Lisboa e as Travessias do Tejo

Presidente da Sessão: Cte. Azevedo Soares, ex-ministro do Mar.
Intervenção de abertura: Prof. Mário Lopes, em nome da ADFER.
Intervenção de fundo: Dr. João Carvalho, Presidente da Comunidade Portuária de Lisboa.
Oradores:
Almirante Francisco Vidal Abreu, ex-chefe do Estado Maior da Armada.
Eng. Damião de Castro, ex-presidente do Porto de Lisboa.
Eng. José Manuel Cerejeira, Consultor.

O FUTURO DO PORTO DE LISBOA E AS TRAVESSIAS DO TEJO

Prof. Mário Lopes
Prof. do Dept de Engª Civil do IST (Área de Estruturas)
Membro da Direcção da ADFER

A ADFER começou por ser uma Associação para a promoção do transporte ferroviário, tendo vindo a evoluir para a defesa de sistemas integrados de transportes. Tem vindo a promover um conjunto de debates sobre algumas das grandes obras públicas planeadas para os próximos anos e sobre visões estratégicas para sectores específicos, numa perspectiva de integração com outros meios de transporte e do impacto no ordenamento do território.

O processo de decisão sobre as grandes obras públicas deve ser claro e transparente e começar pela definição clara de quais os seus objectivos. Em geral, haverá várias soluções para os mesmos objectivos, como para os casos do NAL, da Terceira Travessia do Tejo (TTT) e da ampliação da capacidade do porto de Lisboa. Assim é necessário comparar soluções alternativas segundo diversos critérios, essencialmente técnicos mas por vezes com algum grau de subjectividade. Se todos os critérios de análise indicarem que uma solução é melhor que todas as outras, o processo de decisão terminaria aí. No entanto, em geral não é isso que acontece. Nestes casos é necessário ponderar a importância relativa dos diferentes critérios de comparação, podendo haver critérios diferentes igualmente válidos. Por isso esta ponderação não é uma tarefa técnica mas é matéria de decisão política. Por esta razão deve ser precedida de um debate público informado, ou seja, realizado após serem conhecidos os estudos técnicos sectoriais de comparação de alternativas, que portanto devem ser do domínio público. Para que o processo de decisão não fique manchado por suspeitas ou acusações de falta de transparência, estes estudos devem ser escrutináveis por qualquer observador independente que o deseje fazer. Infelizmente não é isso que tem acontecido em algumas das grandes obras públicas em Portugal nos anos mais recentes, em que o debate público informado quase não existiu. Veja-se por exemplo os casos da TTT, da localização da Estação Central de Lisboa, do traçado da Alta Velocidade Lisboa-Porto na saída de Lisboa e da ampliação do cais de Alcântara. No caso da TTT o Governo anunciou a sua decisão imediatamente após a divulgação dos estudos técnicos de análise comparativa de soluções, antes de ser possível escrutinar os próprios estudos e de um debate informado sobre a decisão a tomar. No caso da ampliação do terminal de contentores de Alcântara uma das consequências da ausência de informação e debate foi um movimento de cidadãos que levou uma petição à Assembleia da República contra a obra em causa. Independentemente do seu conteúdo, a petição provavelmente não teria existido se o processo de decisão tivesse sido claro e a decisão justificada perante a comunidade técnica e a opinião pública. Outro exemplo recente da menorização da opinião pública nos processos de decisão foi a resposta do Sr. Ministro Augusto Santos Silva às críticas sobre os custos conjuntos das grandes obras públicas: disse o Sr. Ministro que os custos seriam divulgados à medida que as obras fossem adjudicadas, o que implica que o Governo informará a opinião pública dos custos das obras, mas não admitirá qualquer debate público

informado antes da decisão. Ou seja, para o Governo o povo português não tem o direito de discutir se as obras em causa trarão benefícios que justifiquem os custos nem de querer que a sua opinião seja tida em conta no processo de decisão, mas fica com a obrigação de arcar com as consequências. Outro aspecto negativo que mina o debate público e o processo de decisão, é a percepção de que quem toma posições contrárias aos interesses e às decisões do Governo arrisca-se a sofrer represálias económicas. As pressões sobre as vozes discordantes sentem-se no sector da construção e obras públicas, mas provavelmente também na Comunicação Social e em outras áreas da vida pública. Na minha opinião vivemos numa democracia doente em que o Governo usa o poder económico do Estado para tentar asfixiar o exercício dos direitos de cidadania.

O debate que realizamos hoje trata do futuro do porto de Lisboa, tendo em conta os efeitos positivos ou negativos que novas travessia do Tejo possam ter. Todos sabemos como a nossa História está ligada ao mar e a importância que o porto de Lisboa já teve como instrumento de soberania e afirmação nacional, bem como de infra-estrutura de desenvolvimento económico. E esta questão não é um assunto do passado. Os problemas energéticos e ambientais que cada vez mais condicionam o futuro da Humanidade vão obrigar a um uso cada vez maior dos meios de transporte mais favoráveis destes pontos de vista, o transporte marítimo e o transporte ferroviário. É assim vital para o futuro de Portugal preservar a vocação e a capacidade portuária de Lisboa. No entanto novas travessias do Tejo na região de Lisboa são também importantes para o desenvolvimento económico do país. As populações sempre se fixaram junto à água, fonte de vida. O desenvolvimento natural de Lisboa seria assim em torno do estuário do Tejo, como previsto e bem no PROTAML, e só não foi essa a tendência no passado porque o Tejo constituía um obstáculo à ligação entre as margens. No entanto, o interesse e a capacidade para vencer esse obstáculo são cada vez maiores, pelo que o desenvolvimento do porto de Lisboa, da náutica de recreio no estuário do Tejo e as necessidades da Marinha de Guerra têm necessariamente de ser compatibilizados com novas travessias do Tejo na região de Lisboa.

Os dois projectos mais relevantes relacionados com esta problemática actualmente na agenda pública são: a TTT e a expansão do terminal de contentores de Alcântara. Relativamente a este último creio que a 1ª questão que se põe é: existe uma alternativa? De acordo com diversos especialistas, o fecho da Golada (da Trafaria/Cova do Vapor ao Bugio) permitiria a construção de forma faseada, em função das necessidades e dos recursos disponíveis, de terminais de contentores com bastante espaço em terra e excelentes condições de fundos para receber os navios porta-contentores da futura geração que se prevê entrem em serviço dentro de poucos anos. Esta seria uma alternativa que os lisboetas veriam com certeza com agrado, pois libertaria a zona ribeirinha de Alcântara actualmente ocupada pelo porto de Lisboa, para usufruto da cidade. Quais são então os principais inconvenientes da relocalização na Trafaria? Alguns especialistas, a Administração do porto de Lisboa e o Sr. Ministro das Obras Públicas têm apontado razões como os custos da construção na Trafaria, que dizem ser elevados, a impossibilidade de criar bons acessos a essa zona, a instabilidade dos fundos e os inconvenientes ambientais e custos de ter de transportar grande parte dos contentores para a margem norte do Tejo, onde se localiza a grande parte dos pontos de origem e destino dos contentores que passam no porto de Lisboa. Em sentido contrário argumenta-se que o fecho da Golada é uma obra que se justifica por si própria por razões ambientais, para proteger as praias da Costa da Caparica e reduzir o assoreamento na entrada do Tejo, pelo que o seu custo não deveria ser imputado ao terminal da Trafaria. Os acessos rodoviários seriam fortemente melhorados se se construísse a travessia Algés-Trafaria, que também se justifica independentemente da relocalização de parte da actividade portuária na Trafaria. A criação de acessos ferroviários adequados à Trafaria exigiria a construção de uma linha até ao Pragal ou ao Fogueteiro, o que é viável. O problema da instabilidade dos fundos seria resolvido pelo fecho da Golada e construção do terminal. E os inconvenientes ambientais do maior percurso de transporte de contentores para destinos a norte do Tejo seria parcialmente compensado pelo facto de esse percurso não ser dentro da cidade de Lisboa. Relativamente ao outro projecto que referi, a TTT, a

propósito do impacto na actividade portuária gostaria de citar o relatório do LNEC sobre a análise comparativa de localizações da TTT. Pode ler-se na página 227 que a APL considerava necessário para assegurar a navegabilidade em condições de segurança no canal de Cabo Ruivo um tirante de ar de 60m e um vão de 900m. Na realidade, o vão adoptado é de 540m e o tirante de ar é de 46m. Naturalmente isto tem consequências: na página 229 do relatório, referindo-se à ponte Chelas-Barreiro escreve-se "tirantes de ar propostos pela RAVE .... os quais implicarão limitações operacionais portuárias muito significativas" e na página 231 escreve-se "a solução Chelas-Barreiro dificulta ou impossibilita a acostagem a determinados cais". Estas conclusões ainda se podem agravar, pois ainda está em discussão a possível redução do tirante de ar para menos de 46m, conduzindo a valores próximos dos da Ponte Vasco da Gama. Podemos questionar-nos se com a solução Chelas-Barreiro não estamos quase a matar o porto de Lisboa entre Stª Apolónia e o Poço do Bispo, que é a parte do porto que dispõe de melhores acessos ferroviários e causa menos impacte urbanístico e ambiental negativo na cidade de Lisboa. Na página 237 escreve-se que "A solução Ponte Beato-Montijo ... interferirá ... em muito menor grau com a navegação portuária". O relatório não refere as implicações das pontes para a náutica de recreio nem para a capacidade de fundeamento de grandes quantidades de navios no estuário do Tejo, questões cuja importância económica e estratégica desconheço. Refere no entanto que não haverá restrições à navegação e à actividade portuária se a opção for por um túnel embebido no leito do rio.

Tentei levantar algumas das questões relativas ao porto de Lisboa que creio que preocupam a opinião pública e os técnicos e sobre as quais os oradores e a assistência podem desejar pronunciar-se.

A RELAÇÃO PORTO-CIDADE

Dr. João Carvalho
Presidente da CPL

1

ADFER

O Futuro do Porto de Lisboa e as Travessias do Tejo

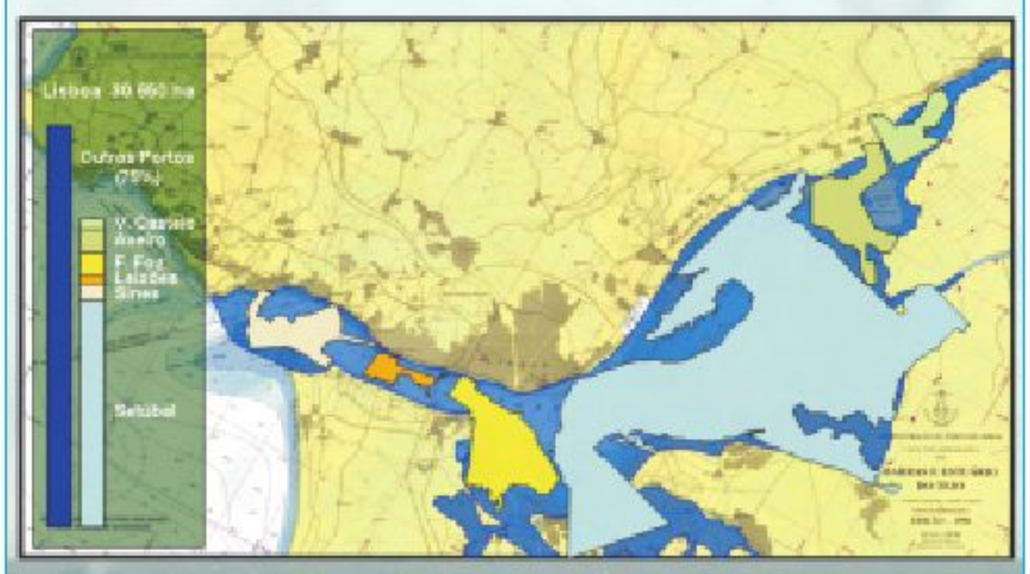
A relação Porto-Cidade

João Carvalho
Presidente da CPL

Lisboa, 21 de Novembro 2008

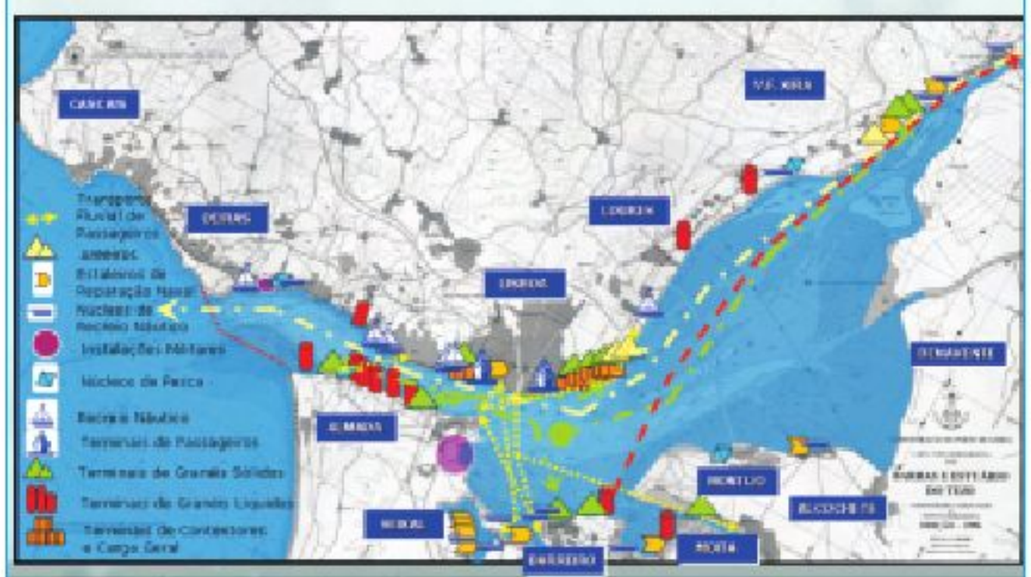
2

Jurisdição Portuária Comparada



3

Actividades no Estuário do Tejo



4

Perfil portuário

5

Actividades principais do porto de Lisboa

- Cruzeiros
- Náutica de Recreio
- Património
- Movimentação de Carga

6

Actividade de Cruzeiros

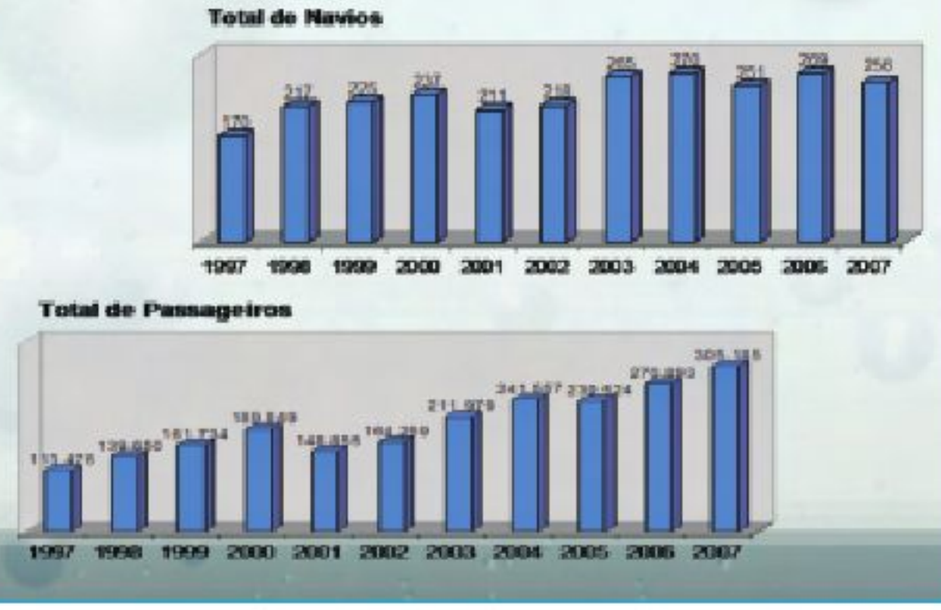
- **Condições necessárias:**
  - Infraestruturas
  - Inserção em zona de elevado valor turístico
  - Posicionamento geográfico propício
- **Lógicas determinantes das rotas:**
  - Circuitos
  - Reposicionamento

7

Localização e capacidade dos Terminais de Cruzeiro

8

Movimentação de Cruzeiros



9

Actividade de Náutica de Recreio

- A Náutica de Recreio, por si só, não é um negócio viável
- Das infraestruturas presentes no Tejo, as da APL ocupam planos de água deixados devolutos

10

Localização do Recreio Náutico

11

Actividade de Património Requalificação da frente ribeirinha

Passeio Ribeirinho da Junqueira

Antes

Depois

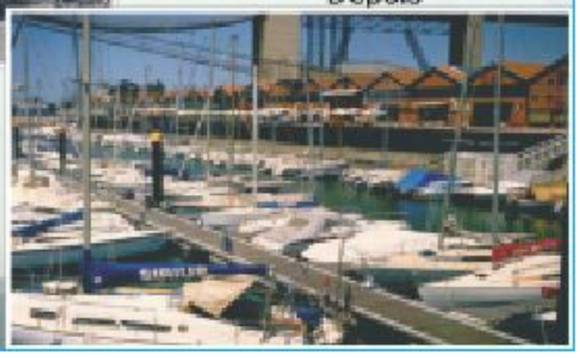
12

Requalificação da frente ribeirinha

Antes

Doca de Santo Amaro

Depois



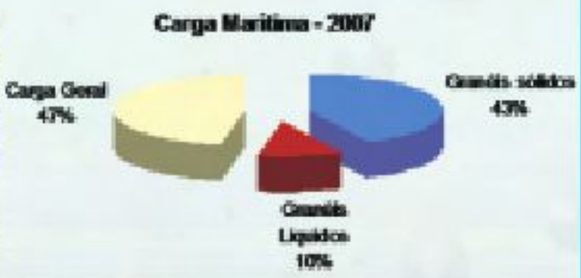
13

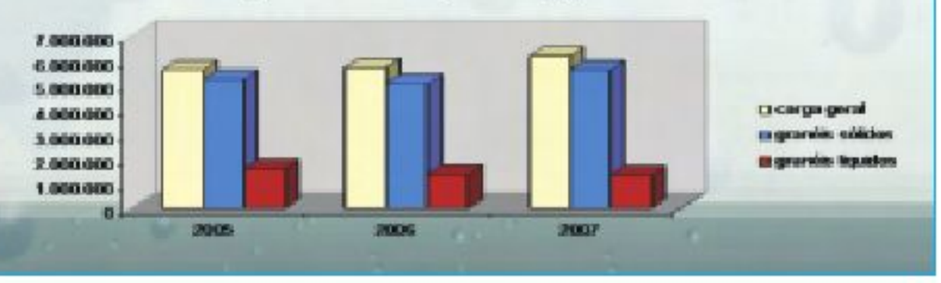
A carga foi e será a razão de ser do Porto de Lisboa

14

Movimentação de Carga

	Toneladas
Total (2007)	13.897.649
Carga Marítima	13.118.728
Granéis sólidos	5.605.982
Granéis Líquidos	1.340.018
Carga Geral	6.172.718
Contentores	5.684.803
(553.206 TEU)	
Outros	488.115
Carga Fluvial	778.921





15

Factos Relevantes

- **O primeiro porto nacional em:**
  - entrada de navios (3 447, em 2007)
  - carga geral (incluindo contentorizada)
  - graneis sólidos alimentares
  - transporte fluvial de passageiros (entre as duas margens)

Factos Relevantes

16

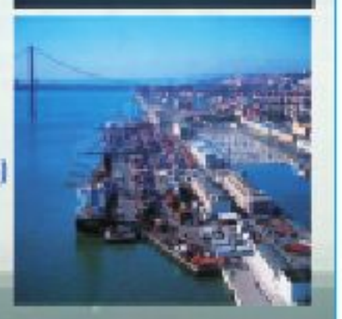
- **E ainda:**
  - porto preferencial para os PALOP, Brasil e EUA
  - porto preferencial para a ligação às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira
  - porto preferencial para a região de Lisboa e Vale do Tejo
  - serve um *hinterland* próximo, industrializado, altamente consumidor e com mais de 3 milhões de habitantes
  - já tem tráfegos significativos com origem e destino em Espanha

17

Vantagens Competitivas

- **Condições de abrigo**
  - Porto natural;
  - aberto 24h/dia, 365 dias/ano
- **Acessibilidades marítimas**
  - Canal de acesso a -17,5 ZH

  (compromisso decorrente do novo terminal)
- **Profundidade dos cais**
  - -14m ZH /contentores) (ficará a -16,5m)
  - -17m ZH (graneis)



Vantagens Competitivas

18

- **Posição privilegiada no tráfego com os EUA**
  - Scanner de Contentores
- **Proximidade da principal zona de consumo nacional**
  - Mais de 3 milhões de habitantes
- **Comunidade portuária experiente e dinâmica**
- **Posição estratégica no cruzamento das principais rotas marítimas**

19

- O perfil funcional do Porto de Lisboa deve garantir a sustentabilidade económica e financeira de cada uma das suas principais componentes.
- São determinantes para o êxito dessa dinâmica, duma nova imagem e para a sua sustentabilidade, as seguintes componentes:
  a) recepção e movimentação de contentores;
  b) recepção e movimentação de graneis agro-alimentares;
  c) actividades integradas de turismo, recreio e lazer

Impacte Económico

20

- Os impactes económicos totais sobre a cidade, a região e o país são muito importantes.
- Estes impactes traduzem-se, através de números relevantes, como:
  - **Valor Bruto de Produção:** 4,5 mil milhões de euros (cerca de 5% do PIB Português);
  - **Valor Acrescentado Bruto:** 1,7 mil milhões de euros (cerca de 1,9% do PIB Português e 4,6% do PIB da Região de Lisboa e Vale do Tejo);
  - **Massa salarial:** equivalente a 530 milhões de euros;
  - **Impostos à produção:** 70 milhões de euros;
  - **Postos de trabalho: +** de 38.000.

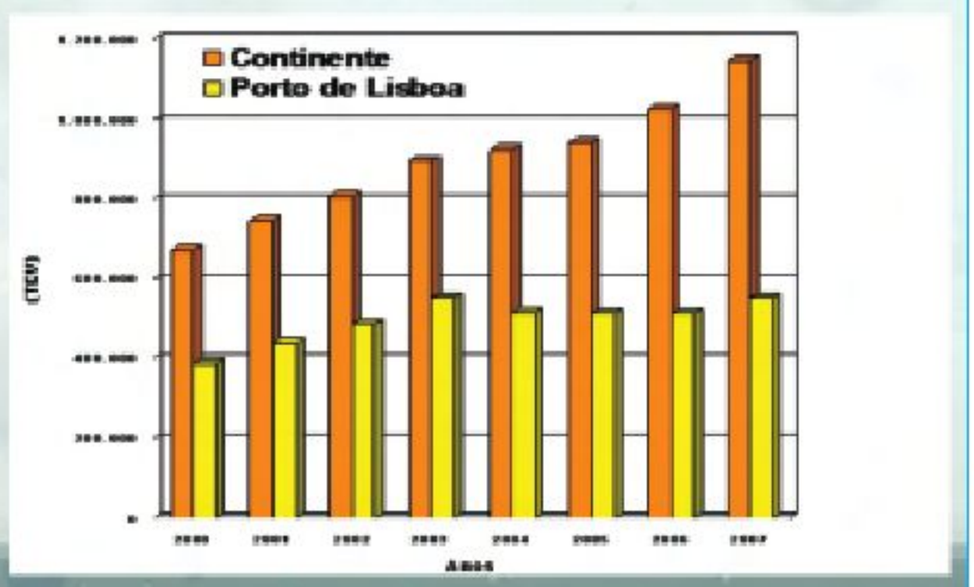
21

Importância do Porto de Lisboa

Movimentação de Contentores na Peninsula Ibérica (2004)

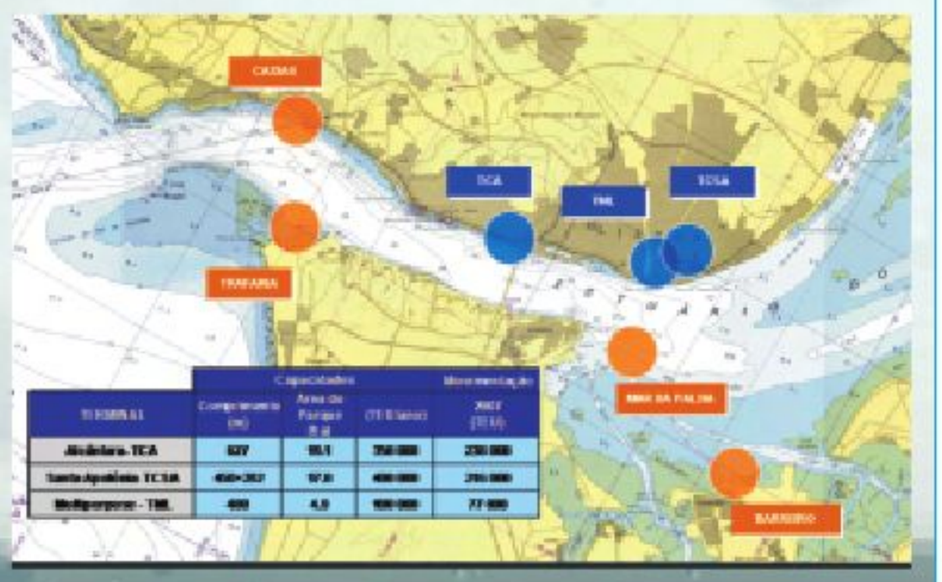
Movimentação de contentores no Continente

22



23

Localização e capacidade dos terminais de contentores



24

Capacidade actual e futura do Terminal de Alcântara

Investimento total da LISCONT 247 milhões de euros

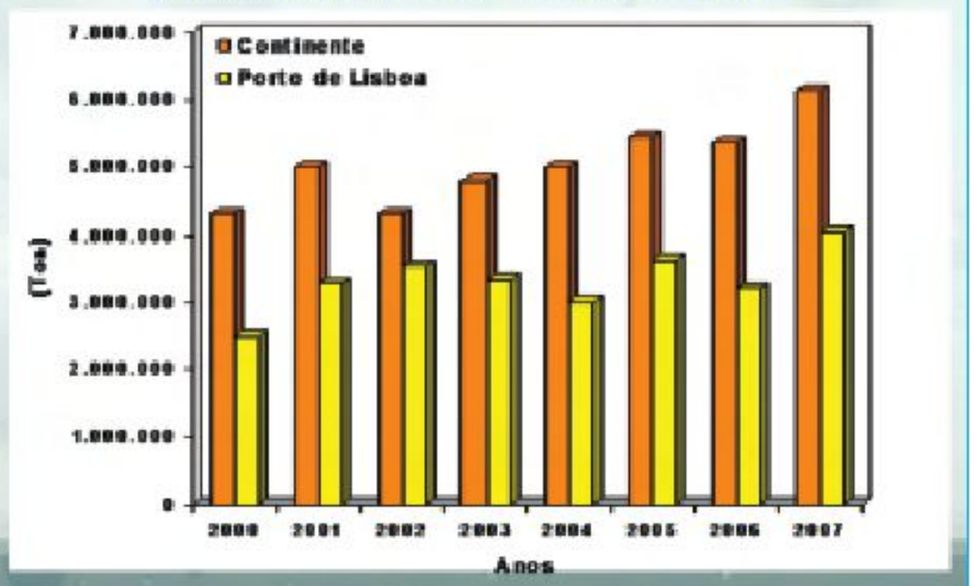
25

Importância do Porto de Lisboa

Movimentação de Granéis Agro-Alimentares, na Península Ibérica (2004)

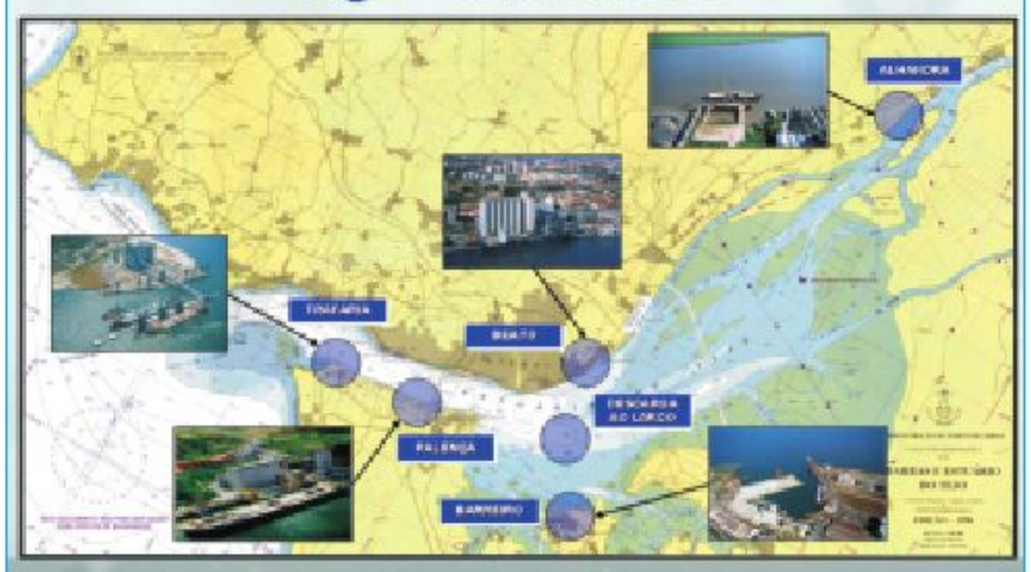
26

Movimentação de granéis agro-alimentares no Continente



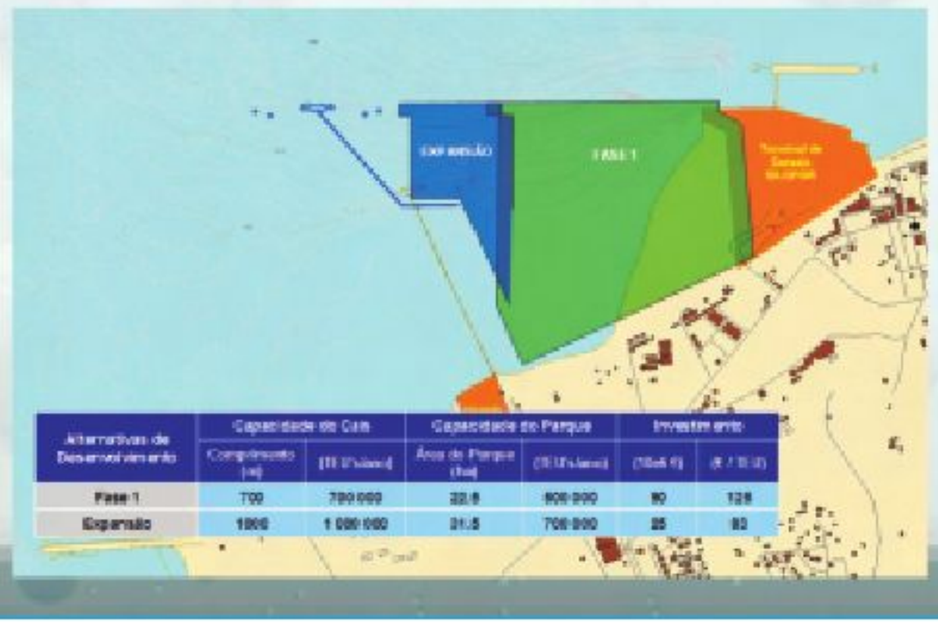
27

Localização dos Terminais de Granéis Agro-alimentares



28

Localização e capacidade do terminal da Trafaria



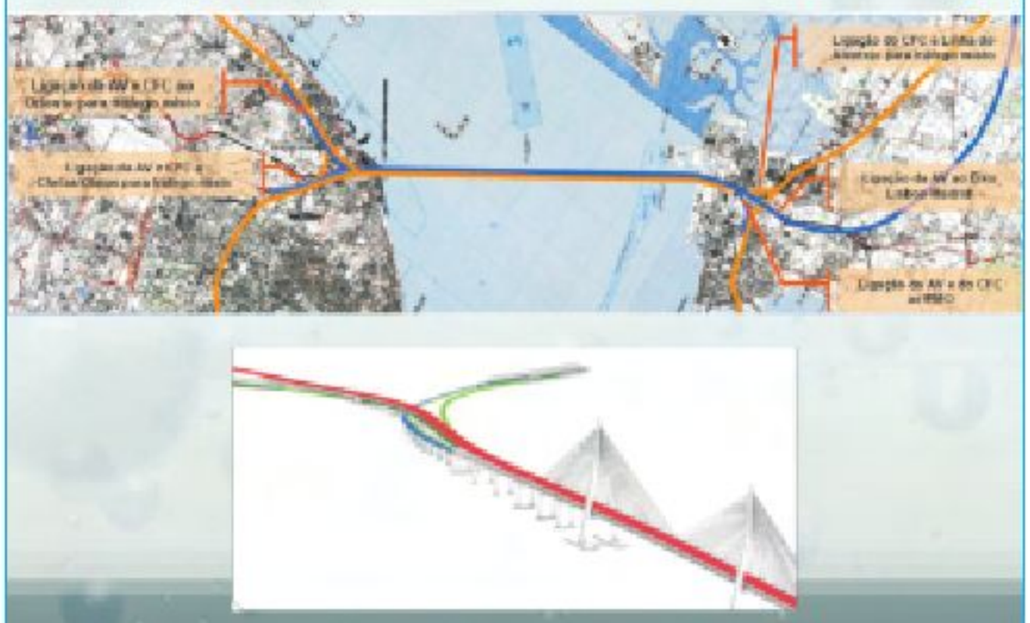
Alternativas de Desenvolvimento	Capacidade de Cais		Capacidade do Parque		Investimento	
	Comprimento (m)	(TEU's/ano)	Área de Parque (ha)	(TEU's/ano)	(10x6 €)	(€ / TEU)
Fase 1	700	700 000	22,5	525 000	90	128
Expansão	1000	1 000 000	31,5	735 000	85	83

29

Acessibilidades e Logística Portuária

30

A nova Travessia Chelas / Barreiro



31

Importância do Porto de Lisboa

- O contributo do porto é de primordial importância. Sabe-se que, em média, um emprego na área portuária cria e sustém quatro empregos no meio urbano envolvente.
- Efeitos positivos directos e indirectos:
  1. Custo bens de consumo, das matérias primas, bens produzidos no hinterland são significativamente menores;
  2. O porto serve o transporte marítimo que é o modo de transporte menos poluente;
  3. O tráfego de camiões que atravessa a cidade não é de responsabilidade do porto mas sim dos decisores e outros responsáveis pela falta de acessibilidades rodo e ferroviárias;

Importância do Porto de Lisboa

32

4. A existência do porto pode e é perfeitamente compatível com a necessidade dos cidadãos usufruírem da zona ribeirinha;
5. Praticamente todas as cidades ribeirinhas europeias estão a desenvolver a capacidade comercial dos seus portos através de planos de expansão e modernização complementando perfeitamente os interesses da cidade com as necessidades do porto.

- O desenvolvimento do porto de Lisboa não deve ser encarado como um obstáculo mas sim como um desafio, Trata-se da defesa de um interesse nacional profundo, tendo em conta a competitividade da economia nacional.

33

Relacionamento entre o porto e a Cidade

- Implica um conjunto vasto de necessidades, problemas, preocupações e responsabilidades próprias e comuns, quer em termos de gestão portuária quer em termos de gestão urbana.
- Questões como a expansão do porto, o planeamento/ordenamento, as acessibilidades, a segurança, as infra-estruturas e obras públicas, são alguns exemplos em que o relacionamento se justifica e impõe.
- Até há pouco tempo a CML tinha uma atitude quase hostil à existência da actividade de movimentação de cargas no porto de Lisboa.

Relacionamento entre o porto e a Cidade

34

- O interesse de alguns a procurar sobrepor-se ao interesse de todos, ao bem comum, que deve nortear e legitimar a gestão pública de um espaço público.
- Ultimamente têm-se vindo a notar alguns sinais de evolução positiva na atitude da CML para com o porto.
- É necessária uma articulação mais profunda entre a CML e a APL, tendo em vista um desenvolvimento racional e equilibrado do Porto de Lisboa que permita o seu funcionamento eficiente, eficaz e competitivo com vantagens para todos.

35

Relacionamento entre o porto e a Cidade

- Os utilizadores e os operadores privados do porto e a APL conseguiram entender-se e formar uma Comunidade Portuária, em defesa do porto e do seu desenvolvimento.
- Gostaríamos que a CML e outras instituições fizessem o mesmo.
- Todos somos necessários e chamados a este desafio.
- Seria imperdoável e catastrófico ignorar a responsabilidade que nos cabe de enfrentar perante o desígnio que nos é proposto.

Relacionamento entre o porto e a Cidade

36

- **O progresso do porto e o desenvolvimento da região de Lisboa e do País exigem-nos que o assumamos, <u>todos e sem tibiezas.</u>**

O PORTO DE LISBOA E A TERCEIRA TRAVESSIA DO TEJO

Almirante Francisco Vidal Abreu
Ex-chefe do Estado Maior da Armada

1. AGRADECIMENTOS

Permitam-me que, antes de iniciar a minha curta exposição, dirija umas palavras de agradecimento ao senhor Engº Arménio Matias que, na sua qualidade de Presidente da ADFER, me convidou a participar neste painel. Aceitei, com o maior gosto, por entender que uma obra pública da dimensão da ponte Chelas-Barreiro, ao atravessar o Porto de Lisboa tem, certamente, implicações no seu funcionamento e no seu futuro desenvolvimento, que merecem análise. A minha presença traduz, pois, um mero acto de cidadania. Entendo também o convite face à minha experiência como ex-Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional, para além de ter formação técnica como engenheiro hidrógrafo.

2. UMA PRIMEIRA ANÁLISE

Comecemos então por aqui. Como se sabe, a única Base Naval digna desse nome que Portugal possui, situa-se no Alfeite, na margem sul, em pleno estuário do Tejo. Dispersos por vários pontos do País existem ainda alguns Pontos de Apoio Naval. Os de maior dimensão situam-se em Tróia e em Portimão. Os restantes (Leixões, Ponta Delgada e Funchal), pouco mais são que uma pequena extensão de cais, proporcional ao tipo de navio com base nestes portos, com água e energia disponíveis.

A grande limitação que o porto de Lisboa apresenta para a Marinha está associada à existência da Ponte 25 de Abril que, em caso de colapso, bloquearia a saída dos navios de guerra. Não é, no entanto, limitação significativa nem caso único no mundo, já que a probabilidade de tal suceder por causas naturais é ínfima e, se com outra origem, guerra ou terrorismo, à menor suspeita trazida pela "intelligence", toda a esquadra largaria para o mar.

Aliás, a defesa do porto de Lisboa, da cidade e do próprio país, não se faz com os navios a manobrarem dentro do porto, mas sim bem fora dele, mesmo a grandes distâncias, com a força naval (fragatas, submarinos, fuzileiros e mergulhadores) a neutralizar qualquer acção dos meios inimigos, se possível até nas suas próprias bases. De novo, com as informações a desempenharem um papel crucial. Daqui resulta, do meu ponto de vista, não vir esta terceira travessia, tal como planeada, apresentar novas limitações do ponto de vista essencialmente militar.

Do ponto de vista de Autoridade Marítima, a fiscalização e o exercício da autoridade do Estado em águas interiores e portuárias é feita com pequenas lanchas de fiscalização operadas pela Polícia Marítima, não trazendo esta terceira travessia, também, limitação aparente à sua acção. Convém recordar que, com a publicação do DL 46/2002, dentro da área de responsabilidade do Porto de Lisboa, a Autoridade Marítima só tem responsabilidades nos campos da "security" e do salvamento marítimo, para além da sua actuação como órgão de polícia criminal. Toda a parte de "safety" passou para a Administração Portuária.

Situando-se a nova ponte a jusante da Ponte Vasco da Gama, manda o bom senso que não tenha características que limitem o acesso para

montante de meios cujo trânsito não é hoje cerceado pela actual ponte. Mesmo que um acidente de significativas proporções ocorresse para montante da Ponte Vasco da Gama, obrigando a transportar meios de combate à poluição ou meios para evacuação de pessoas e bens, estes seriam sempre meios de pequenas dimensões que teriam como maior limitação, mais as condições de navegabilidade do rio e não tanto a existência de mais uma ponte, não tenha ela, repito, condições mais limitadas para o trânsito de navios que as que são hoje oferecidas pela ponte Vasco da Gama, **nem vá inviabilizar a utilização operacional da área que ficará entre as duas pontes.**

A propósito desta análise, ocorre dizer que tive o cuidado de me informar sobre a posição oficial da Marinha nas duas vertentes que constituem sua responsabilidade (a militar e a de autoridade marítima), quando consultada sobre a Terceira Travessia. A resposta, meus senhores, foi que a Marinha não foi consultada. Ainda tive o cuidado de saber se, mesmo erradamente, teria havido consultas directas ao Instituto Hidrográfico ou à Capitania do Porto. Também não. Pois bem, se o assunto já me incomodava, mais me ficou a incomodar.

Incómodo este que só aumentou quando me apercebi que os vãos e os tirantes previstos para a Ponte Chelas-Barreiro nas zonas em que atravessa os Canais de Cabo Ruivo, de Samora e do Montijo são significativamente inferiores aos indicados pela APL em 2005, como sendo os desejáveis, e por sua vez inferiores aos que a RAVE propôs em 2006. Em todos os casos, ficam desaproveitados fundos naturais superiores a 5 metros, com a redução dos tirantes a impossibilitar também que navios de maior porte cruzem a ponte para montante. Aparentemente, a cidade de Lisboa ainda quer reduzir em 5 metros a altura do tabuleiro por razões estéticas e outras.

Adiante se entenderá melhor quais as razões mais profundas da minha discordância, embora elas não radiquem, como se viu, directamente em razões essencialmente militares ou de autoridade marítima e muito menos estejam ligadas a estados de espírito.

3. AS RAZÕES DA MINHA DISCORDÂNCIA

Há muitos anos que vou acompanhando, por interesse e curiosidade natural, o desenvolvimento do Porto de Lisboa e a Política Portuária, se é que ela existe, no nosso País. E a primeira coisa que me incomoda é saber que, centrando-nos agora apenas no Porto de Lisboa, continua a não existir um plano estratégico para o seu desenvolvimento. Os militares gostam deste tipo de planos e estão habituados a eles. Não que não saibam improvisar tão bem como os restantes portugueses, mas porque decisões avulsas e sem enquadramento, além de poderem constituir uma despesa desnecessária, podem custar muitas vidas. Convém, pois, serem as decisões bem pensadas, enquadradas e ponderadas.

Saberão os senhores, apenas a título de exemplo, que desde que um governo decide construir uma fragata, um submarino ou um avião de caça, e até ao seu abate, decorrem normalmente 50 anos (10 até ao final da sua construção mais 40 anos de uso, com modernização a meio da sua vida útil)? Convém assim ter ideias claras, tanto quanto possível, sobre o futuro. Ora uma ponte vai durar certamente mais de 40 anos e, ao atravessar o Porto de Lisboa, vai obrigatoriamente condicionar o seu desenvolvimento. Será que este aspecto foi pensado? Foi, certamente, mas com meras leituras de curto prazo, já que não existe qualquer plano de desenvolvimento a longo prazo e, sem ele, sem uma direcção (e já agora, um sentido) bem definidos, só por sorte é que se acertará.

Se com a construção da Ponte Vasco da Gama já se coartou qualquer desenvolvimento significativo para montante da linha Montijo-Sacavém, vamos agora, e sem mais estudos, aceitar alienar mais de 3,5 milhas de rio em toda a sua largura, desaproveitando praticamente a profunda Cala de Samora e grande parte do Canal de Cabo Ruivo? Vamos introduzir limitações nos vãos e tirantes de uma nova ponte que a APL não considerou aceitáveis nos requisitos operacionais que para ela definiu em 2005? Vamos aceitar pacificamente um novo assoreamento do rio (como inexplicavelmente sucedeu com a Ponte Vasco da Gama), numa zona de fundos ainda interessantes para efeitos de exploração portuária? Vamos inviabilizar qualquer desenvolvimento futuro entre o Barreiro e o Montijo?

E o curioso é que, ao estudar este processo, se fica com a sensação que o determinante em tudo o que se vai fazer é o traçado da Alta Velocidade e a sua

entrada em Lisboa, parecendo ser a Terceira Travessia sobre oTejo apenas mais uma obra de arte necessária no seu precurso que, neste caso, em vez de atravessar mais um vale, atravessa o Porto de Lisboa (pequeno detalhe). E ainda, que embora não se valorizando as limitações à navegação para montante que a nova ponte vem introduzir, são reconhecidos os desaproveitamentos de infraestruturas já existentes, a norte e a sul, face ao traçado em que se insiste, propondo-se a RAVE compensar o Porto de Lisboa com a construção de infra-estruturas alternativas, se bem que não exactamente as que o Porto de Lisboa entende que constituiriam a melhor solução. Tudo isto está no relatório do LNEC onde se compara esta solução com a ligação Beato-Montijo nas versões túnel e ponte.

Eu sei que no planeamento desta solução há muitos factores em jogo. Trazer a Alta Velocidade para Lisboa, a ligação à Linha de Cintura, a ligação à Plataforma Logística do Poceirão, a ligação ao Novo Aeroporto, etc., etc. Mas será que não há alternativas? É que esta solução resolve, aparentemente, todos esses problemas, mas fá-lo à custa do Porto de Lisboa. Não me peçam alternativas. Eu sei que elas existem. Comparem-se os custos das várias soluções, incluindo outras não referidas (há especialistas que o sabem fazer), mas sem deixar de acautelar que, face à inexistência de um plano de desenvolvimento estratégico para o Porto de Lisboa, qualquer nova limitação na sua área operacional, **esteja ela de momento a ser ou não explorada**, pode vir a revelar-se desastrosa no futuro. Tudo o que se disser em contrário, enferma dos perigos e das fragilidades das decisões baseadas em análises de curto prazo.

4. OUTRO EXEMPLO PARADIGMÁTICO

Sem querer recentrar o debate deste painel noutro caso - o de Alcântara - vou abordá-lo brevemente apenas como exemplo do que pode acontecer quando a visão é curta no tempo e no espaço (até parece que não alcança a outra margem). No fim-de-semana de 8/9 deste mês chegou-me às mãos, inserido no semanário Expresso, um folheto de divulgação do Porto de Lisboa que vem explicar as razões e as virtualidades do projecto designado por NOVALCÂNTARA. E é difícil ser-se mais claro. Ao longo do texto e nas respostas às perguntas mais frequentes, fica a saber-se que:

a) Uma das vantagens de passar o terminal de cruzeiros para Santa Apolónia é ter autocarros, comboio e metro a cem metros. Mas, por outro lado, esta solução obriga a fazer desaparecer a Doca do Terreiro do Trigo.

b) Uma das razões para a aposta em Alcântara como terminal de contentores é situar-se no eixo de permuta e passagem de sistemas ferroviários, permitindo o escoamento de contentores por via férrea e por barcaças o que, no entanto, obrigará a alterar o layout da Doca de Alcântara.

c) Vão ser criadas condições para desenvolver o tráfego fluvial entre o terminal e as principais plataformas logísticas de Lisboa, como Castanheira do Ribatejo, Poceirão e Bobadela.

d) À questão "Por que não se passam os contentores para a Trafaria?" a resposta é: - "Essa opção seria muito dispendiosa. A Trafaria não tem qualquer infra-estrutura para o efeito. Seria preciso investir, por exemplo, em ferrovia".

Posto isto, gostaria eu de colocar algumas questões, mas mais que isso, gostaria de conhecer as respostas.

a) 1ª questão: Alcântara não tem também comboio e autocarros? E não poderia ter também metropolitano a cem metros se se entender que não é suficiente a ligação já existente no Cais do Sodré entre as duas redes (comboio e metro)?

b) 2ª questão: faz sentido, quando se sabe quão carente é o Porto de Lisboa de áreas de amarração e abrigo para embarcações de recreio, inutilizar a Doca do Terreiro do Trigo e voltar a diminuir a capacidade da Doca de Alcântara, em contra ciclo com o que se tem vindo a fazer desde 1994? E será que a envolvente mais adequada para os nautas de recreio é ter no interior da doca onde estão atracados, 24 horas por dia, o espectáculo e o correspondente ruído da carga e descarga de contentores em comboios e barcaças no lado sul da doca?

c) 3ª questão: Quando é que o Porto de Lisboa olha para a margem esquerda do Tejo como área natural de desenvolvimento, aliás em total sintonia com o previsto ainda em 2007 na versão de trabalho do seu plano estratégico, deixando a

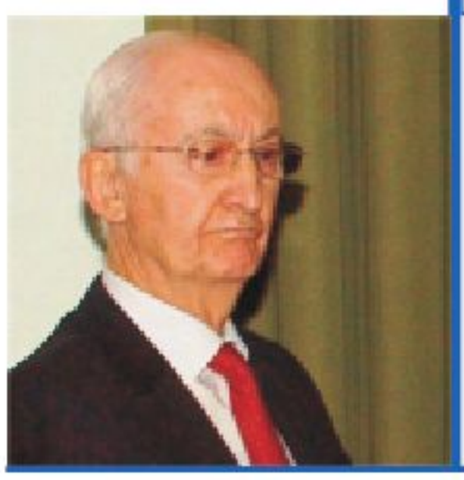
margem direita, principalmente a mais próxima do centro, para actividades não mais nobres, mas mais limpas e menos ruidosas?

d) 4º questão (e que está relacionada com a anterior): Quando é que o Porto de Lisboa se empenha realmente no projecto do fecho da golada que só traria benefícios à actividade portuária, proporcionando águas calmas (mesmo abrigadas do Sudoeste) e grandes fundos em significativa extensão, sendo esta a área de excelência para o grande terminal de contentores de que o porto necessita? Este projecto traria, por arrastamento, melhorias na consolidação nas areias da Caparica e obrigaria à "limpeza" e ao reordenamento de uma zona profundamente degradada e de construção ilegal que aí prolifera. A Polícia Marítima conhece bem a situação.

e) 5ª e última questão: Será que é possível aceitar a tese bem intencionada que nos diz que, face à urgência, é de apoiar esta solução pois ela poderá ser sempre transitória, quando vemos os investimentos que envolve, designadamente os dedicados, como a construção de "uma nova estação ferroviária para mercadorias, abaixo do nível do solo, que terá ligação ao futuro nó ferroviário de Alcântara"?

5. EPÍLOGO

Terminarei a minha exposição com uma pequena reflexão. Quem tem que cuidar, defender, planear e decidir sobre o Porto de Lisboa é a sua Administração Portuária. Mas quando um coro de vozes, sem quaisquer interesses corporativos, se levanta, este deve ser ouvido como um forte sinal de alerta de que algo está mal - ou nas decisões tomadas, ou no não acautelamento de interesses maiores. E estes sentimentos, por genuínos, têm normalmente razão de ser. Pelo menos, no caso da Ota, assim foi.



QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA?

Eng. José Manuel Cerejeira
Consultor

1

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

José Manuel Cerejeira, Engº Civil

2

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

O NTCL NA MARGEM SUL

José Manuel Cerejeira, Engº Civil

3

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

SINES – EXEMPLO DE UM MODERNO TERMINAL DE CONTENTORES

Plano de Desenvolvimento

Actual

José Manuel Cerejeira, Engº Civil

4

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

A AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA

Fonte: [illegible]

José Manuel Cerejeira, Engº Civil

5

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

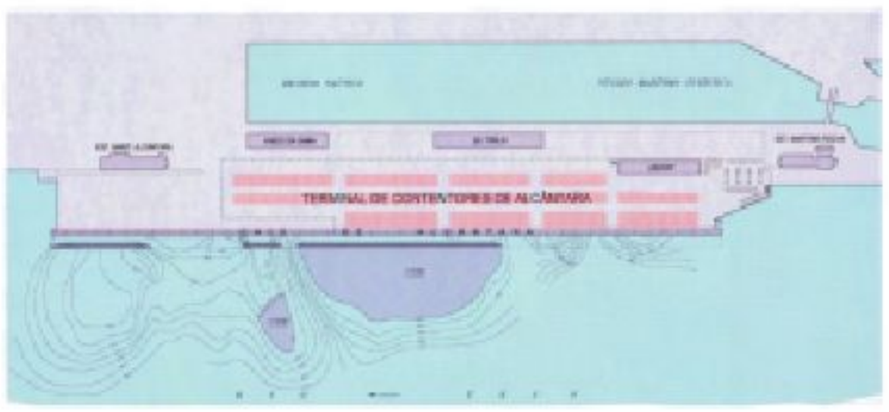
O TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA EXISTENTE

José Manuel Cerejeira, Engº Civil

6

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

CONDIÇÕES DO TERMINAL DE CONTENTORES DE ALCÂNTARA EXISTENTE



José Manuel Cerejeira, Engº Civil

7

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

AS GRANDES LIMITAÇÕES EM ALCÂNTARA

José Manuel Cervaens, Engº Civil

8

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

LIGAÇÃO FERROVIÁRIA DA TRAFARIA À REDE NACIONAL

Fonte: APL - Plano Estratégico do Porto de Lisboa

José Manuel Cervaens, Engº Civil

9

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

O TERMINAL DE NAVIOS DE CRUZEIRO DE ALCÂNTARA

José Manuel Cervaens, Engº Civil

10

QUE FUTURO PARA O PORTO DE LISBOA ?

José Manuel Cervaens, Engº Civil

REPSOL

ENTRE NUMA NOVA GERAÇÃO DIESEL, MUITO MAIS À FRENTE.

Indicado para todos os tipos de motores a gasóleo, Diesel e+ é um combustível que se adianta no tempo, com propriedades que superam as mais elevadas exigências dos fabricantes de motores.

Desenvolvido para garantir o melhor desempenho para o seu negócio, Diesel e+ protege e alarga a vida do motor, assegurando uma alta performance e aumento de rendimento. Este gasóleo de fórmula exclusiva **Repsol** oferece ainda uma melhor injecção e protecção dos filtros, assegurando menores custos de manutenção.

+ RENDIMENTO

+ DURABILIDADE

+ PROTECÇÃO

Diesel e+

EVOLUÇÃO EM ESTADO LÍQUIDO

repsol.com

O FUTURO DO PORTO DE LISBOA

Eng. Damião de Castro
Ex-presidente do Porto de Lisboa

Minhas Senhoras; Meus Senhores; Comunicação Social;

Boa noite a todos:
As minhas primeiras palavras são dirigidas à ADFER na pessoa do seu Presidente, Eng.º Arménio Matias, para saudar a Associação pela excelente iniciativa na realização desta sessão sobre um tema de grande interesse e muito falado nestes últimos dias.
Desejo ainda agradecer, Sr. Eng.º, o honroso convite que me endereçou para participar como orador, o que faço com muito gosto.
Uma saudação especial também aos meus colegas da mesa, Sr. Comandante Azevedo Soares, Sr. Dr. João Carvalho, Sr. Professor Mário Lopes, Sr. Almirante Francisco Vidal de Abreu e Sr. Eng.º José Manuel Cerejeira.

"Não existe uma visão estratégica que sustente e respeite o desenvolvimento do porto de Lisboa" excerto do convite que nos enviaram.

Efectivamente o porto de Lisboa tem sido, durante longos anos, vítima de uma certa incompreensão, diria mesmo mal-estar, no seu relacionamento com as Autarquias envolventes e, muito em especial, Lisboa.
Também do lado do Governo, accionista único, não tem existido o apoio necessário e desejável para pôr em marcha as políticas adequadas.

Na actualidade há, a meu ver, três questões que importa analisar e, porventura dar um contributo para as ultrapassar.

São as seguintes:
1ª-Alargamento do terminal de contentores de Alcântara.
2ª-Frente Ribeirinha de Lisboa.
3ª-Nova ponte, rodo-ferroviária:Chelas-Barreiro.

Comecemos pela primeira:
Quanto eu gostaria, de hoje aqui, defender este projecto.
Mas o que verifico é que não foi bem conduzido e o certo é que está a levantar uma onda de contestação sem precedentes.
Com procedimentos assim o porto fica mais vulnerável a uma parte da opinião pública. Parece que o porto, ao contrário do que se passa por todo mundo, não consegue conviver com a cidade.
Melhor seria que o porto e o Governo procedessem de maneira diferente.

Por um lado o plano estratégico do porto de Lisboa, ainda em projecto, devia ter sido muito bem explicado e discutido pela opinião pública e, de seguida, aprovado pelo Governo e tudo na primeira metade da presente legislatura.
Certamente o porto estaria hoje em melhores condições para tomar posições que lhe fossem favoráveis.

Por outro lado, o concessionário do terminal de contentores de Alcântara é também

concessionário do terminal de contentores de Santa Apolónia.
Por razões várias as taxas praticadas em Alcântara são diferentes das de Santa Apolónia. Na razão de um para três, sendo Alcântara menos onerosa para o concessionário.
Seria melhor, primeiro, igualar as taxas nos dois terminais.

É que 80% do tráfego que vai a Alcântara pode ir a Santa Apolónia e 100% do tráfego que vai a Santa Apolónia pode ficar em Alcântara.
Corre-se o risco de Santa Apolónia ficar a ver navios.

Só o tempo o poderá dizer.

Oxalá o porto não venha a perder receita no futuro com a decisão agora tomada.

Vamos ver no que dá tudo isto, até porque vêm aí as eleições para as Câmaras Municipais e prevejo que o terminal de contentores de Alcântara vai ser tema forte em Lisboa.

É preciso não esquecer que os portos existem, também, para servir a economia. E a região de Lisboa e Vale do Tejo não pode prescindir do porto de Lisboa.

Vejamos a segunda:
Frente Ribeirinha de Lisboa.

Também aqui caímos no mesmo problema o porto e o Governo tem de fazer um esforço para clarificar o que é porto e o que é Autarquias. As medidas avulsas não resolvem nada e como os ventos, no actual contexto, sopram a favor das Autarquias, o porto acabará sempre por ficar mais atrofiado.
A R/C Ministros n.º 78/2008 e o D. L. n.º 117/2008 anunciados com muita pompa e já com Líder para executar as politicas definidas nesses diplomas, mas de momento só se sabe da demissão desse Líder. E todos sabemos, de ciência certa, que projecto sem Líder é projecto parado.

Logo está parado.

E é pena, porque não basta dizer: "vamos fazer".
Este é um projecto mais que necessário para o bom relacionamento entre o porto e a cidade.
É que olhar para os problemas pelo ângulo positivo é difícil mas é o único caminho.

Terceira;
Nova ponte rodo-ferroviária: Chelas - Barreiro.

É sabido que a opção que se pretende construir provoca grandes constrangimentos ao porto de Lisboa.
O que mais me intriga, e isto é um desafio para os "experts" de planeamento, é que, mudando o aeroporto da Ota para Alcochete, como não é necessário mexer também nas acessibilidades?
Será irrelevante essa mudança em termos de planeamento das acessibilidades dos transportes?
E porque foi necessário no anúncio de mudança do aeroporto da Ota para Alcochete, logo ali, anunciar que a ponte seria Chelas - Barreiro?
No princípio dos anos noventa do século passado vivemos toda uma grande polémica acerca da localização da ponte Vasco da Gama, também nessa altura alguns defendiam Chelas - Barreiro.
Será que a decisão de hoje têm a ver com a decisão dessa altura?

Neste momento que decorre a discussão pública sobre a ponte, será importante o Governo tomar em conta todos os contributos, incluso o desta sessão, para corrigir este traçado que tanto vai prejudicar o porto de Lisboa.

Para terminar deixo uma recomendação em jeito de lembrança ao Governo.
No tempo em que tanto se fala, em Portugal e na União Europeia, que é preciso investimento público em infra-estruturas como forma de estimular a economia, o melhor é investir no grande terminal de contentores da Trafaria, pois os estudos dessa infra-estrutura remontam a mais de 30 anos.
E sabe-se que o efeito multiplicador na economia do investimento público nos portos é altamente rentável quer na indução do investimento privado, quer na criação de emprego quer ainda nos efeitos sobre o produto.
É, pois, necessário continuar a investir em projectos economicamente rentáveis e este é o caso.

Tenho dito
Muito obrigado a todos.

SESSÃO ADFER

O MEGA TROLLEYBUS:
Aplicação na Circular Externa / Norte da AML

Intervenção de abertura: Dr. Manuel Pereira de Moura, em nome da ADFER

Oradores:

D. Enrique Luque, da Vossloh Kiep

Eng. Herbert Seelmann, da Siemens

Eng. Nuno Soares Ribeiro, da VTM

GOOD REASONS FOR TROLLEY BUSES

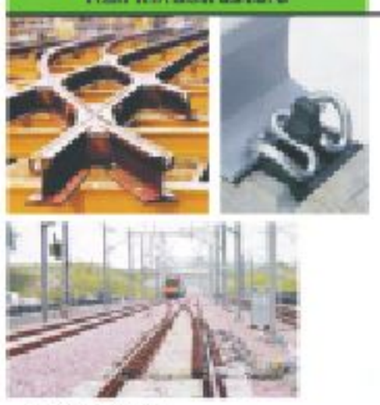
D. Enrique Luque Aleman
Manager Strategic Business Development da Vossloh Kiep

1

Motive Power&Components

Vossloh Group

Rail Infrastructure



- Switch Systems
- Fastening Systems

Motive Power

- Locomotives
- Transportation Systems
- Electrical Systems (Kiepe)

vossloh

2

Motive Power&Components

Vossloh Kiepe : Supplier of electrical systems
- Integrator-

We take responsibility for the complete electrical system

Electrical Systems

- Electrical Systems for Rail Vehicles
- Electrical Systems for Trolley buses
- Electrical Systems for Hybrid buses
- Modernization of vehicles
- Turnkey Projects

12m trolley
18m trolley
24m trolley
Hybrid trolley
Automatic guided trolley

Engineering
Vehicle control
Traction Inverter
Static Converter
Data management
Energy storages
HVAC
Poles, current collector
Traction motors
Gearboxes
Diesel-Generator set
Video surveillance
Passenger Information Systems
Cabling
Installation
Commissioning

Integration

vossloh

3

Motive Power&Components

References

vossloh

4

Motive Power&Components

Trolley busses in AC Technology

Salzburg	AT	49	1993 - 1995	MAN/ÖAF
Innsbruck	AT	10	1993	MAN/ÖAF
Eberswalde	DE	15	1993 - 1994	MAN/ÖAF
Budapest	HU	1	1993 – 1995	IKARUS
Arnhem	NL	1	1994	VANHOOL
Marmal	DE	1	1996	MAN/ÖAF
Martinsa	CH	10	1995	VANHOOL
Gallo I	EC	54	1995 - 1996	MBI HISPANO
Bologna I	IT	20	1996	MAN/ AUTOCROMO
Parma	IT	6	1997	MAN/ AUTOCROMO
Bern I	CH	6	1997 - 1998	NAW/ HESS
Biel	CH	10	1997	NAW/ HESS
Arnhem	NL	6	1997	VANHOOL
Milan	IT	6	1998	MAN/ AUTOCROMO
Lyon	FR	7	1999	MAN/ HESS
Modena	IT	10	1999	MAN/ AUTOCROMO
Athens	GR	112	1999 - 2000	EUROPOLIS/ NEOPLAN
Bologna II	IT	15	1999	MAN/ AUTOCROMO
Bern II	CH	12	1999	NAW/ HESS
Gallo II	EC	59	1999	MBI HISPANO
Linz	AU	10	1999	VOLVO
Salzburg	AU	30	2000	VAN HOOL
Budapest	HU	15	2000	IKARUS
Parma	IT	6	2000	MAN/ AUTOCROMO
Esslingen	DE	9	2001 - 2002	VANHOOL
Riga	LT	10	2001	ERLIKOMMUNMASH
Merida	VE	45	2001 - 2002	MBI HISPANO

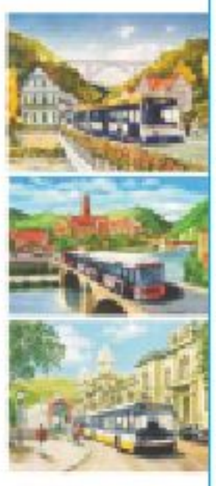
vossloh

5

Motive Power&Components

Trolley busses in AC Technology

Solingen	DE	39	2001 - 2002	VAN HOOL
Lausanne	CH	27	2001 - 2002	NEOPLAN
Budapest	HU	15	2002 - 2003	IKARUS
Fribourg	CH	9	2003	MAN/Hess
Bergen	NO	6	2003	NEOMAN
Athens	GR	142	2003 - 2004	EUROPOLIS/NEOPLAN
Luzern	C	6+2	2004	HESS
Vancouver	CA	228	2005 - 2007	NewFlyer
Geneva	CH	58+10	2005 - 2006	HESS
Genoa	IT	17	2005 - 2007	VAN HOOL
Zurich	CH	16+17	2005 - 2007	HESS
Lecce	IT	12	2005 - 2007	VAN HOOL
Lucerne	CH	3	2007	HESS
Modena	IT	5+4	2007	NEOMAN
Philadelphia	US	38	2007 - 2008	NewFlyer
Biel	CH	10	2007 - 2008	HESS
Pescara	IT	6	2008 - 2009	APTS
Solingen	DE	15	2009	HESS
Arezzo	IT	11	2009 - 2010	VAN HOOL
St. Gallen	CH	17+7	2009 - 2010	HESS
Rimini	IT	5	2009	VAN HOOL
Milano	IT	15	2009	VAN HOOL
Vancouver	CA	54	2009	NewFlyer
Lucerne	CH	17	2009 - 2010	HESS
Lausanne	CH	31	2009 - 2010	HESS
Neuchatel	CH	24	2010 – 2011	HESS



1367 Trolleybuses in AC Technology
Approx. 350 000 000 km Experience achieved end of 2007

vossloh

6

Motive Power&Components

Trolleys : Advantages

vossloh

7

Motive Power&Components

Trolleys have developed

Vancouver/CA 1948-2007

Arnhem/NL 1998

Pescara/I 2008

vossloh

8

Motive Power&Components

Equipment development…integration, efficiency, cost

CanOpen Data Bus and Diagnostic systems

Now for trolleys!
Vehicle Data Management FDM

Diesel-Genset in Euro V

Intelligent Pole Systems

vossloh

9

Motive Power&Components

Column of transportation e.g. Olympic games

Beijing/CH 160 veh.
Summer Games 2008

Athens/GR 142 veh.
Summer Games 2004

Vancouver/CA 228 veh.
Winter Games 2010

vossloh

10

Motive Power&Components

Functional Advantages

Gradeability → Better dynamical behavior than any diesel bus, better than any LRV/TRAM

Altitude → No loss in power, Diesel buses: increase in emissions and loss of power above 400m sea level

Efficiency → Recuperation of brake energy
Start-up:
Trolley needs little power-
Diesel needs much power.

vossloh

11

Motive Power&Components

Embedded in the neighborhood

Gent/BE

No visual pollution

No functional handicap

Vancouver/CA

vossloh

12

Motive Power&Components

Environmental Advantages

No emission in cities

Lower noise level than diesel busses and LRV

Note:
In addition Diesel buses depend on fuel quality and altitude

Example Quito:
Replacement of 572 Diesel buses with 113 Trolleybuses

Less contamination with:

	per Day	per Year
CO Carbonmonoxide	5396 Kg	1942 T
HC Hydrocarbon	1164 Kg	419 T
NOx Nitrogenoxide	10052 Kg	3618 T
Particles	317 Kg	114 T

And a reduction in local noise pollution from 90dBA to 74dBA

vossloh

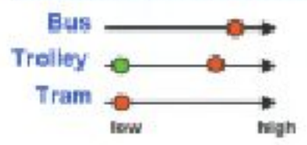
13

Motive Power&Components

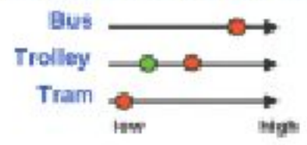
Impact on Planning and Budget

In former times

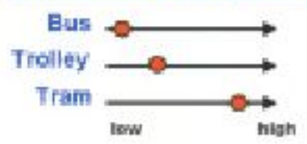
Flexibility in traffic



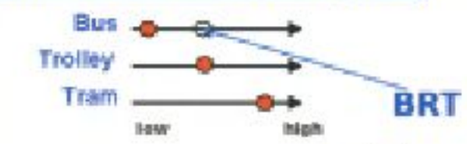
Flexibility in planning



Vehicle Costs per Pass.



Time for construction (ROI)



vossloh

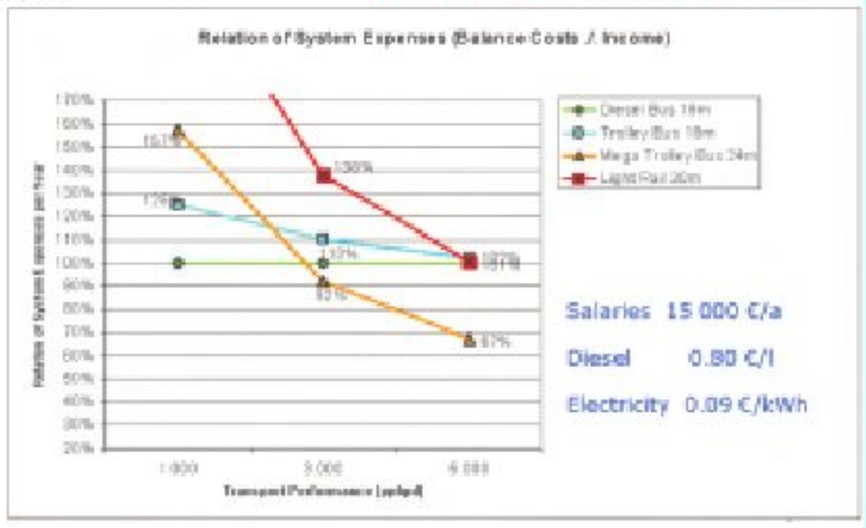
14

Motive Power&Components

Total costs analysis:

purchase, maintenance, operation
break-even

Trolley advantage:
Less energy and maintenance costs

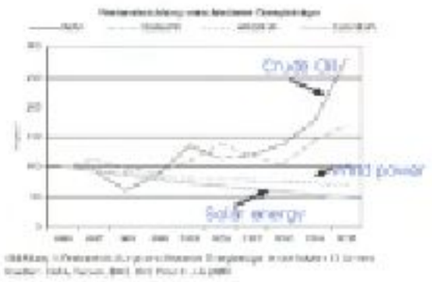


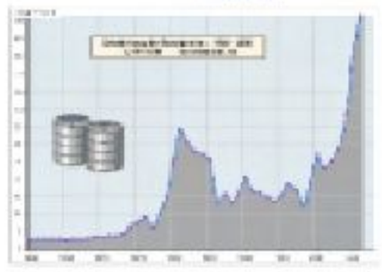
15

Motive Power&Components

Planner require economic stability

Price of electricity keeps more stable than oil price due to mixed energy sources





vossloh Electrical Systems

16

Motive Power&Components

Transportation Idea: New Vehicle Concept

vossloh Electrical Systems

17

Motive Power&Components

System Advantages

- High passenger capacity
- High average speed
- Positive passenger image
- Image of reliability
- Zero emission

+

- Electrical traction
- Flexible around obstacles
- Easy integration into existing infrastructures
- Low noise emission
- Can cope with steep grades
- Proven and reliable

=

Mega-Trolleybus

vossloh Electrical Systems

18

Motive Power&Components

Double articulated trolley's

Contracts in place:

10 Geneva 3 Lucerne 17 Zurich 7 St. Gallen

vossloh Electrical Systems

19

Motive Power&Components

Our vision for the future

vossloh Electrical Systems

20

Motive Power&Components

Project Quito

vossloh Electrical Systems

21

Motive Power&Components

Electrical BRT example: Quito/Ecuador 1999: after 3 years of operation

54 trolley busses transported in 3 years with 10 million Kilometers of mileage

Over 150 Million Passengers

Nowadays more than 70 million passengers per year with only 113 vehicles

vossloh Electrical Systems

22

Motive Power&Components

Actual Projects

vossloh Electrical Systems

23

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Vancouver

vossloh

24

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Genf, Luzern, Zürich, Biel, St Gallen, Solingen

vossloh

25

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Genua

vossloh

26

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Lecce, Avellino

vossloh

27

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Philadelphia

vossloh

28

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Kiepe Hybrid (Zug)

vossloh

29

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Mailand

vossloh

30

Motive Power&Components

Trolley Bus Update, Pescara

vossloh

GRUPO BARRAQUEIRO

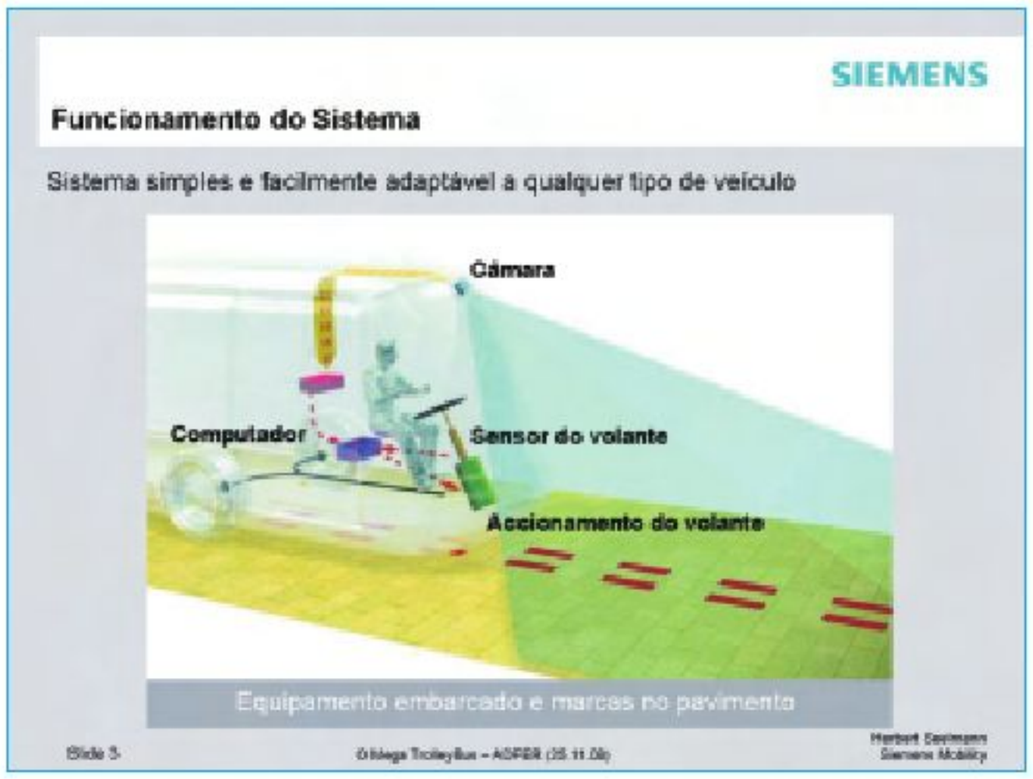
OPTIGUIDE: GUIAMENTO ÓPTICO PARA MEGA TROLLEY BUS

Eng. Herbert Seelmann
Siemens Mobility

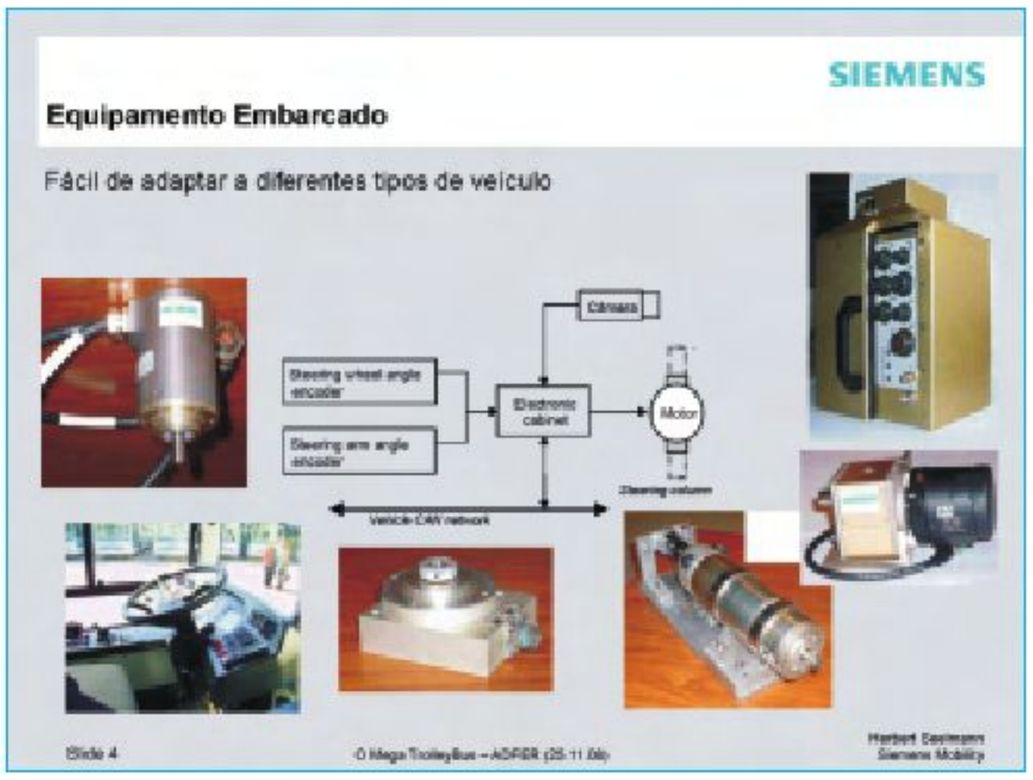
1

2

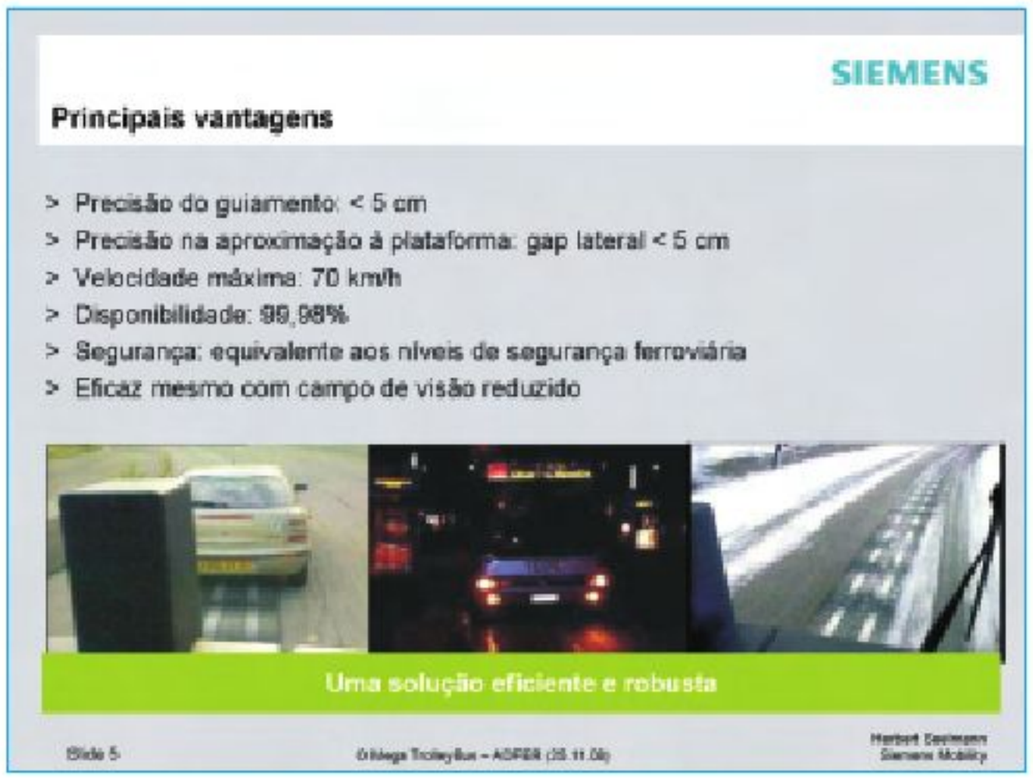
3



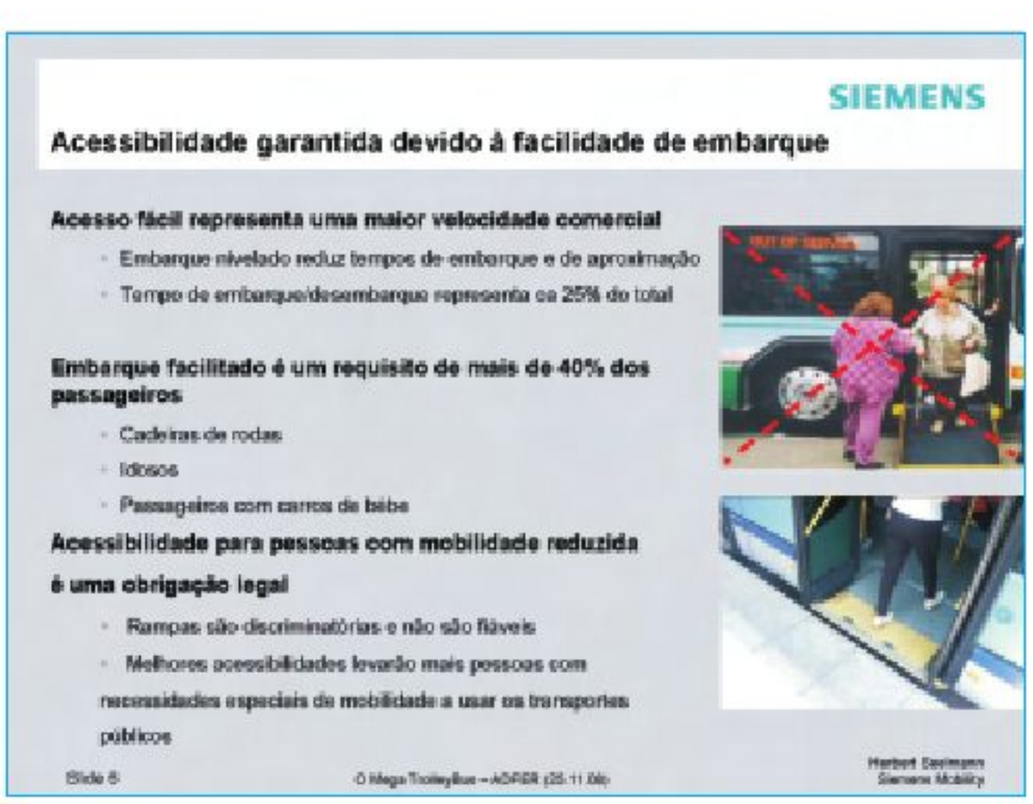
4



5



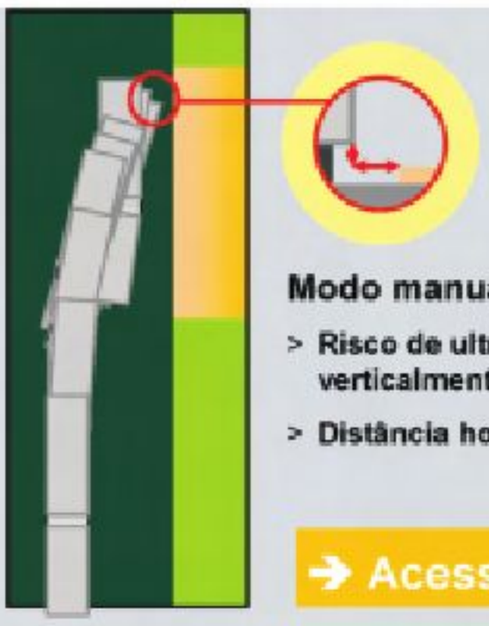
6



7

SIEMENS

Acessibilidade e precisão de aproximação



Modo manual:

> Risco de ultrapassar as plataformas verticalmente (colisão)

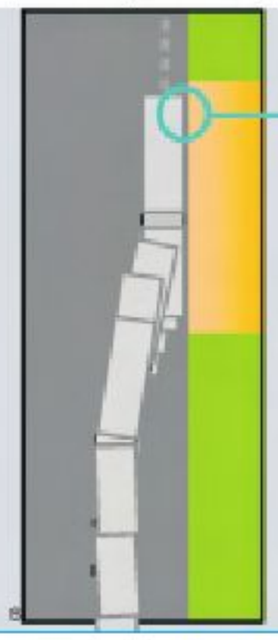
> Distância horizontal variada

➔ Acessibilidade reduzida

8

SIEMENS

Aproximação exacta possibilita acessibilidade adequada



Modo automático (Optiguide):

> Evita o risco de colisão entre veículo e plataforma

> Distância horizontal exacta < 5 cm

➔ Acessibilidade ideal para todos os passageiros

Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

9

SIEMENS

Benefícios – Melhoria do nível de serviço

> **Acessibilidade** através da aproximação precisa

> **Segurança e Fiabilidade** (evita colisões entre o veículo e plataforma, sem necessidade de rampas para pessoas de mobilidade reduzida)

> **Conforto**/Suavidade nas curvas

> **Condições de trabalho** melhoradas para condutores: mais disponibilidade para observar o trânsito

> Contribuição para o **aumento da velocidade comercial**

> **Imagem** do Sistema de Transporte

Optiguide para aproximação mais precisa e estações melhor equipadas resultam em melhores acessibilidades

Slide 9 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

10

SIEMENS

Benefícios – operação facilitada e segura

Desvio imediato em caso de emergência

Transição suave entre o modo manual e o automático

Slide 10 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

11

SIEMENS

Características Principais dum sistema MegaTrolleyBus

- Circula na infra-estrutura rodoviária já existente
- Serviço com elevada frequência
- Via reservada
- Sistema de prioridade nos cruzamentos
- Melhoria de Gestão do Tráfego (ITS)
- Bilhética moderna
- Acesso nivelado nas plataformas

Solução ideal de Mobilidade para cidades de média dimensão

Slide 11 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

12

TEOR SIEMENS

Referências
Rouen (França)

> 3 linhas,
> 30 km quase todos em via dedicada
> 52 estações
> 66 veículos equipados com optiguide
> Em operação desde 2001
> 40.000 passageiros e 9.000 km por dia

Slide 12 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

13

SIEMENS

Referências
Nimes (França)

> **1ª fase:**
- 6 km de via dedicada
- 10 estações
- 8 veículos articulados 18 m equipados com optiguide
- Início de operação em 2010

> **Principais características:**
- Projecto pensado no sistema BRT
- Flexibilidade no design interior e exterior do veículo

Nimes terá o mais moderno sistema de Trolley Bus de França

Slide 13 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

14

SIEMENS

Referências
Bolonha (Itália)

> 4 linhas, 20 km em infra-estrutura dedicada
> 50 estações
> 49 veículos de 24 m equipados com optiguide
> Início de operação em Julho de 2010

Slide 14 Ottobeuren Trolleybus – ASFER (25.11.08) Herbert Saalmann Siemens Mobility

15

Referências
Castellon (Espanha)

SIEMENS

› **1ª fase:**
- 2 km (totalidade da rede 15 Km)
- 5 estações
- 3 veículos de12-m equipados com optiguide
- Em operação desde Junho de 2008
(menos de uma ano entre início do projecto e conclusão !)

Slide 15 — Herbert Seelmann Siemens Mobility

16

Referências
Lyon (França)

SIEMENS

> Fase experimental com Optiguide numa linha de Trolleybus existente

> Reconfiguração do Optiguide em 2 trolleybuses e 3 plataformas da Linha C1

> Optiguide é combinado com um sistema inteligente de rebaixamento de modo a que a altura da plataforma se mantenha no padrão (21 cm)

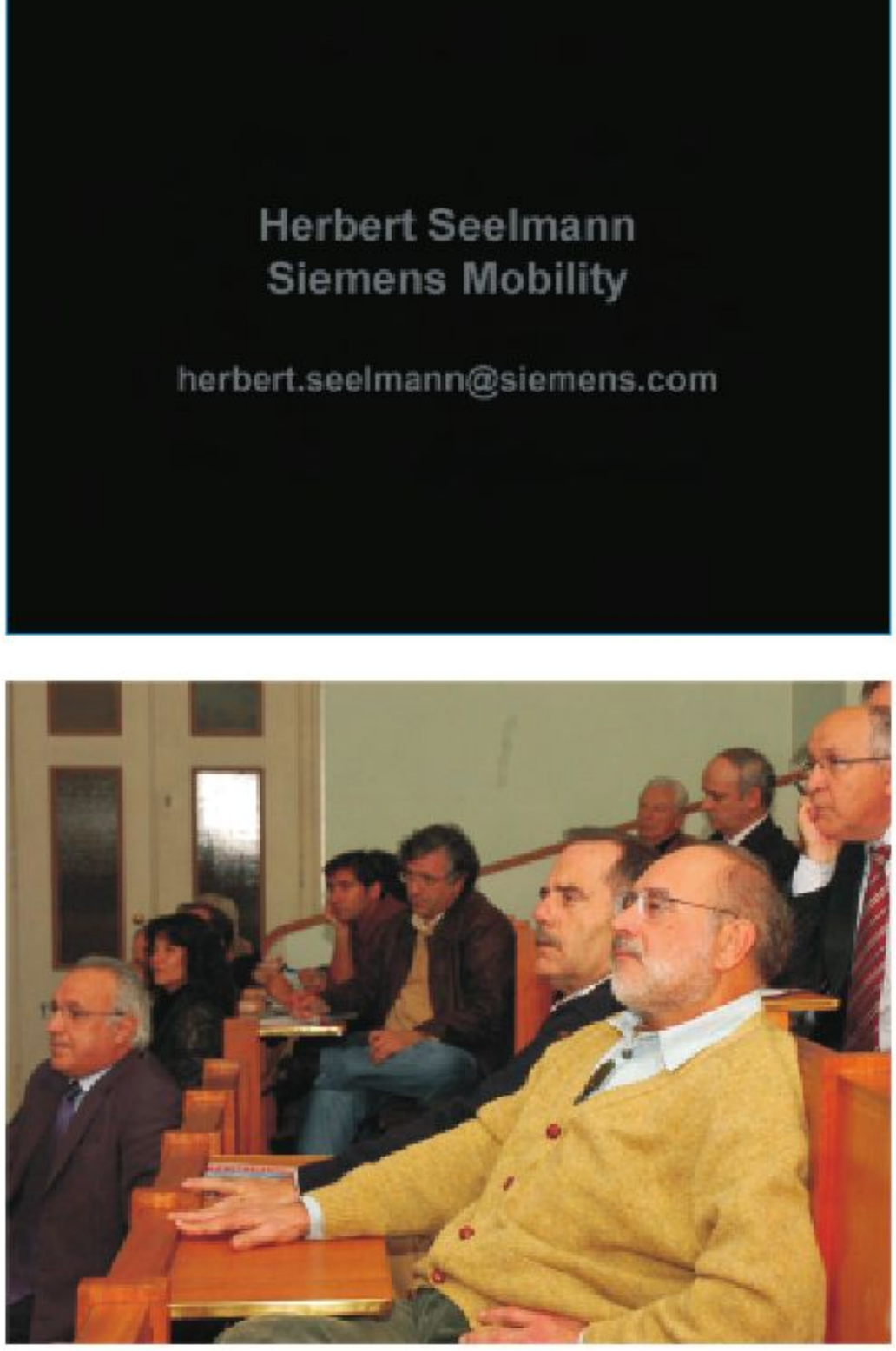
> 6 meses de testes em operação comercial a partir de Janeiro de 2009

Slide 16 — Herbert Seelmann Siemens Mobility

17

Herbert Seelmann
Siemens Mobility

herbert.seelmann@siemens.com



COLORMARMOR

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PROCURA

Eng. Nuno Soares Ribeiro
Consultor

1

Índice

1. Enquadramento
2. Conceito do Sistema
3. Inserção no Território
   - Demografia
   - Mobilidade
   - Geração e Troca de Viagens
4. Desenvolvimento do Traçado
   - Metro Ligeiro de Superfície
   - Mega Trolley Bus
5. Reflexões Finais

2

1. Enquadramento

Estuda-se há cerca de 7 anos uma circular à AML em **TCSP** - Transporte Colectivo em Sítio Próprio.

Um **estudo**, terminado em **2003**, incidia sobre uma solução tecnológica designada por **MLS – Metro Ligeiro de Superfície** que se desenvolveria **entre Algés e Loures** (a verde na figura).

Em **2006** equacionou-se a possibilidade de concretizar uma **parte deste projecto**, recorrendo a uma **solução tecnológica diferente** daquela inicialmente considerada e incidindo **sobre uma parte do** território servido pelo traçado inicialmente estudado (a azul na figura).

3

1. Enquadramento

O sistema de **Metro Ligeiro com Pneus**, também designado "**Mega Trolley Bus**", assenta num conceito de transporte similar ao metro ligeiro convencional (LRT), mas possui a **grande vantagem** de poder **circular nas infraestruturas rodoviárias** já existentes.

Como **principais vantagens** deste modo destacam-se:

- **Não ser necessário abrir espaço-canal** para a implementação dos carris;
- Os **custos** associados à sua construção são **significativamente mais baixos** do que os de um metro ligeiro convencional operando sobre carril;
- O bom desempenho, mesmo com **pendentes mais elevadas**, comparando com uma infraestrutura em carril;
- Uma **solução** de mobilidade para **níveis de procura intermédios**;
- Poder ser **associado a redes já existentes** de modos pesados em cidades de média e grande dimensão;
- **Poder** servir como **elemento estruturante** de uma rede de transporte colectivo numa cidade de dimensão média.

4

2. Conceito do Sistema

A **linha** a implementar nos concelhos de **Amadora e Odivelas** parte da **interface da Reboleira** (linhas radiais: **Linha Azul do Metro de Lisboa** e **Linha de Sintra da CP**) e da respectiva zona industrial e termina proporcionando 2 ligações às estações da **Linha Amarela do Metro de Lisboa** : Odivelas e Senhor Roubado.

- Desenvolve-se ao longo da **zona** essencialmente **residencial** de **S. Brás**;
- Proporciona acessibilidade a **zonas comerciais e de lazer** de grande atractividade;
- Passa através da nova **zona residencial** de alta densidade das **Colinas do Cruzeiro** na freguesia de Famões;
- Atravessa a zona central de **Odivelas** de **residência e comércio**.

5

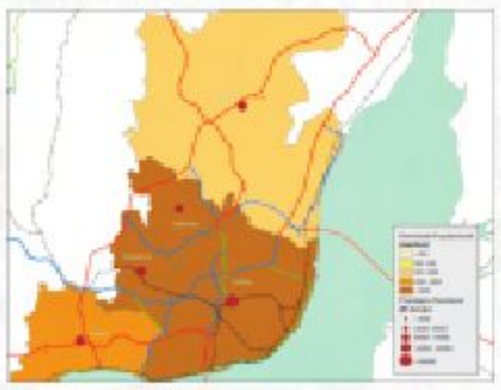
3. Inserção no Território - Demografia

A **densidade populacional** dos concelhos da **Amadora** e de **Odivelas** é muito **elevada**, sendo os únicos que apresentam o mesmo patamar que o concelho de Lisboa com densidades superiores a 4 000 habitantes por km².

As **freguesias com maior população** destes concelhos serão **servidas pelo Mega Trolley Bus**:

- Falagueira e S. Brás;
- Odivelas.

Das **18 freguesias** destes dois concelhos, serão **11** as **freguesias a atravessar pelo novo sistema** que representavam em 2001 cerca de **70% da população** (216.951 habitantes).



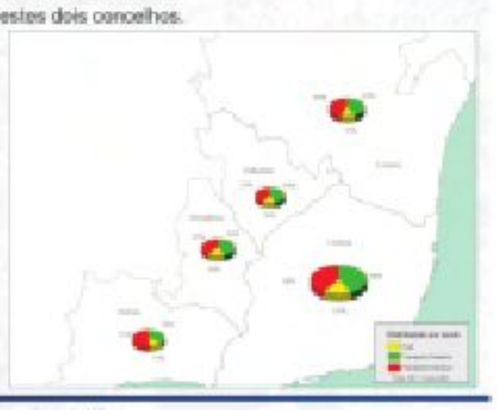
6

3. Inserção no Território – Mobilidade – Repartição Modal

A **repartição modal** das viagens obrigatórias, realizadas por motivo de trabalho ou estudo, tem uma expressão significativa **favorável ao transporte colectivo**, em particular nos concelhos da Amadora e Odivelas onde deverá ser introduzido o novo Mega Trolley Bus. A **primeira etapa** destas **viagens é** actualmente realizada **em autocarro**, actualmente o modo "**feeder**" dos **modos pesados** destes dois concelhos.

Releva-se a **importância percentual das viagens a pé**, representando viagens de curta duração com potencial de **captação para o Mega Trolley Bus**, face à maior flexibilidade para localizar paragens ao longo do traçado.

Também as **deslocações em TI** poderão constituir um **mercado** de interesse para o **Mega Trolley Bus**, pela introdução de oferta "circular" inexistente.



7

3. Inserção no Território – Mobilidade – Sistema Tarifário

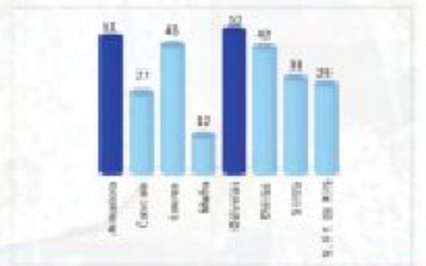
- O **sistema tarifário** em vigor na **região de Lisboa** é baseado num **sistema de coroas**;
- Os tarifários são **função dos operadores** e das **coroas do percurso**;
- Todos os **operadores** têm **sistemas exclusivos**, mas aceitam **títulos** que podem **ser combinados com outros operadores**;
- A experiência em casos comparáveis de introdução de novos modos / sistemas de transporte na AML indica claramente que os serviços do **Mega Trolley Bus** terão de ter um **sistema tarifário integrado** com os operadores actualmente existentes que potenciem a complementaridade numa lógica de sistema.

8

3. Inserção no Território – Mobilidade – Índice de Dependência

Os concelhos da **Amadora** e de **Odivelas** são os que apresentam **maior percentagem, do total de viagens obrigatórias**, com **destino** no concelho de **Lisboa**.

As viagens obrigatórias com origem na **Amadora** e em **Odivelas** com **destino em Lisboa** representavam **cerca de metade** de todas as viagens obrigatórias geradas em 2001.



9

3. Inserção no Território – Mobilidade – Geração e Atracção de Viagens

As **freguesias que geram maior número de viagens** são as de **São Brás**, no **concelho da Amadora** (12.480 viagens) e a de **Odivelas** no **concelho de Odivelas** (28.718 viagens).

No âmbito do estudo realizado estas freguesias seriam **servidas pelo Mega Trolley Bus**

As **viagens com origem nos concelhos da Amadora e Odivelas, com destino no concelho de Lisboa**, assumem um **peso muito significativo no total dos destinos observados**, 45.374 viagens no concelho da Amadora (31%) e 37.324 viagens no concelho de Odivelas (52%). Verifica-se a **existência de algumas viagens entre a Amadora e Odivelas** (cerca de 15% do total gerado por cada concelho).

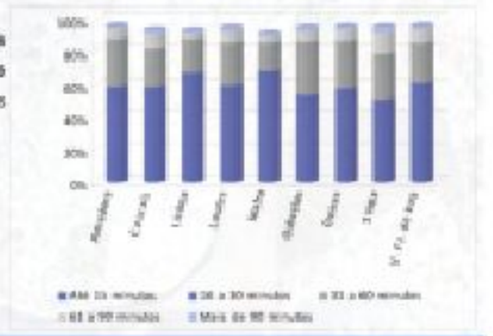
10

3. Inserção no Território – Mobilidade – Tempo de Viagem

A distribuição do **tempo gasto nas deslocações em viagens obrigatórias** geradas em cada concelho revela que:

- cerca de **90% do total das viagens** são realizadas em **menos de uma hora**.
- os tempos despendidos **inferiores a 30 minutos** estão associados a cerca de **60% do total das viagens**.

Esta análise **inclui** todas as **viagens** realizadas em **transporte individual** e **a pé**, viagens tipicamente com tempos de duração menores.



11

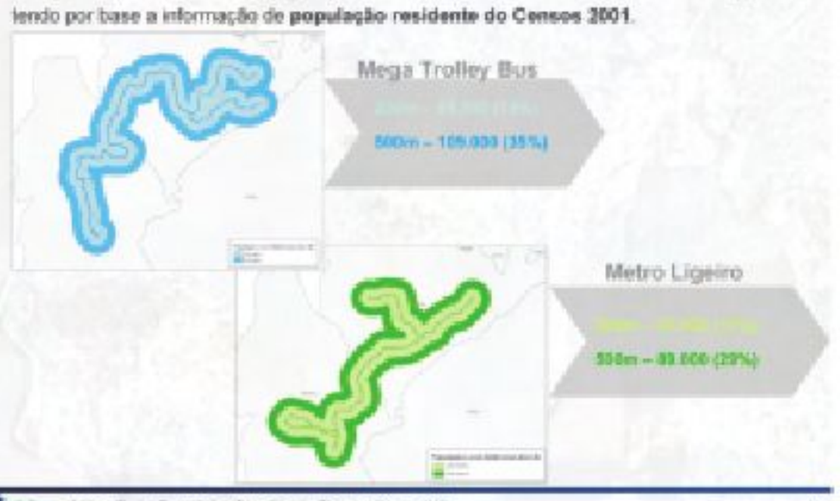
4. Desenvolvimento do Traçado

- O traçado proposto para o **Mega Trolley Bus**, a azul na figura, **atravessa as zonas de maior densidade populacional** dos concelhos da Amadora e de Odivelas, permitindo um melhor **efeito "feeder" dos modos pesados** já existentes nos dois concelhos.
- A linha de **Metro Ligeiro de Superfície**, a verde na figura, **atravessa zonas menos densas** e aproxima-se mais dos modos pesados, **não tendo um efeito "feeder" tão significativo**.

12

4. Desenvolvimento do Traçado – Captação de Procura

As figuras apresentam a **captação potencial de procura a 250 e 500m dos traçados**, tendo por base a informação de **população residente** do **Censos 2001**.



13

5. Reflexões Finais

Os **atributos da oferta** de sistemas de Transporte Colectivo em Sítio Próprio (**TCSP**) que **contribuem** tipicamente para o **sucesso** deste tipo de soluções são:

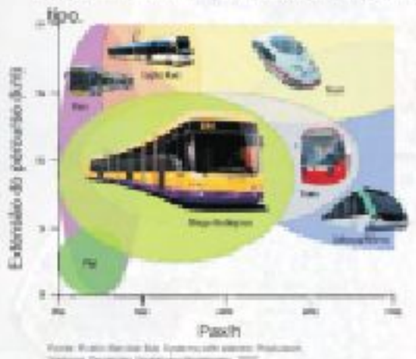
- Capacidade;
- Fiabilidade;
- Acessibilidade;
- Conforto;
- Segurança;
- Integração Tarifária;
- Regularidade;
- Adaptável a espaços urbanos e sujeitos a consideráveis volumes de peões;
- Contribuição para a transferência modal e fidelização dos utilizadores;
- Dinamização da mobilidade sustentável.

Todos estes **atributos** podem ser **assegurados** pelo **Mega Trolley Bus**.

14

5. Reflexões Finais

- A procura potencial do Mega Trolley Bus apresenta-se adequada a um sistema deste tipo.



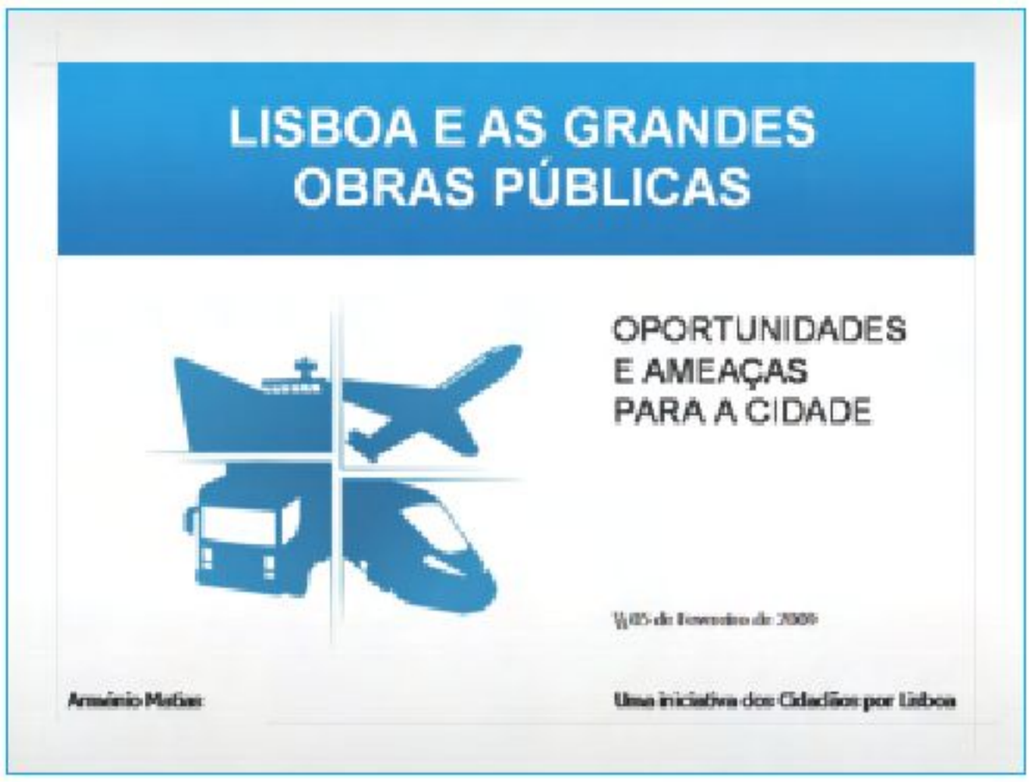
- O traçado proposto insere-se nas zonas de maior densidade populacional e com serviços de transporte colectivo mais lentos e de menor fiabilidade;
- A orografia do território não se apresenta como uma limitação para este modo;
- Os custos associados a uma solução deste tipo são significativamente inferiores aos de um sistema do tipo Metro Ligeiro;
- O prazo de implementação é bastante inferior.

SESSÃO "UMA INICIATIVA DOS CIDADÃOS POR LISBOA"

LISBOA E AS GRANDES OBRAS PÚBLICAS: OPORTUNIDADES E AMEAÇAS PARA A CIDADE

Eng. Arménio Matias
ADFER

1



2

3

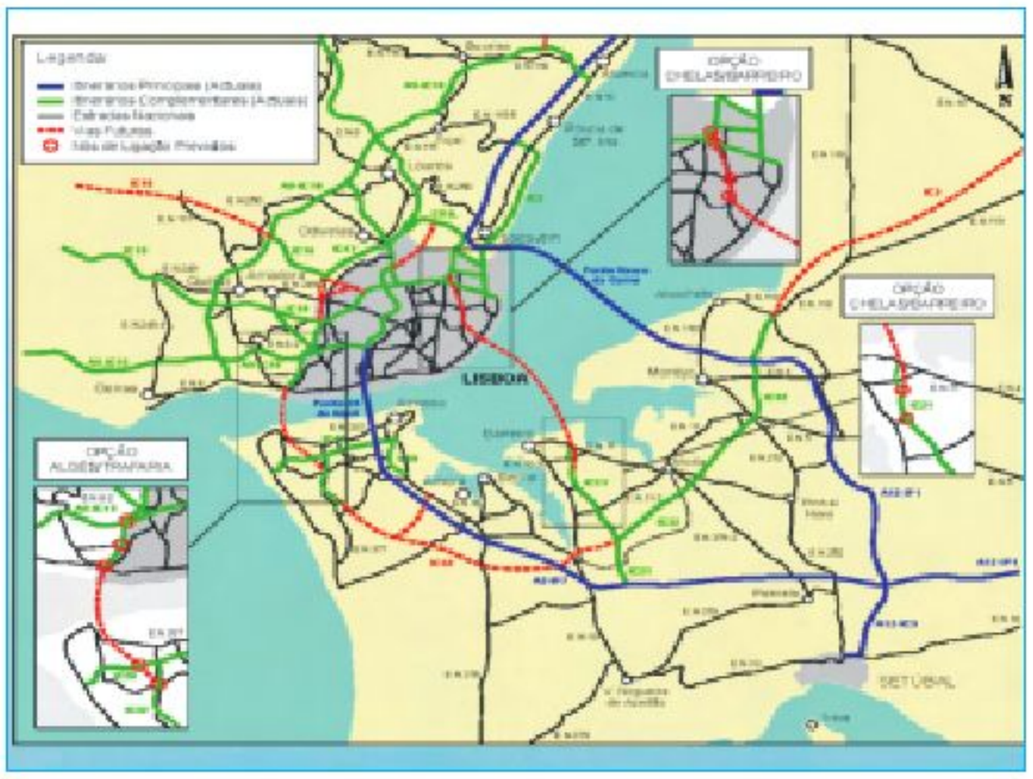
4

\\ Travessia Algés-Trafaria

Os 160 mil automobilistas que todos os dias utilizam a Ponte 25 de Abril só terão Qualidade na travessia do Tejo se:

- For construída a Travessia Algés – Trafaria;
- For reforçada a frequência dos comboios da Fertagus;
- For melhorado o acesso rodoviário às estações da Fertagus;
- For concretizada a CRIPS

5



6

Estudos de Tráfego – Conclusões

- **Somente a construção de uma travessia no corredor Algés/Trafaria, associada às medidas e reformas do cenário intervencionista, permitirá descongestionar a Ponte 25 de Abril no médio e longo prazo e contribuir para uma melhoria significativa no tráfego da AML...**

ESTA CONCLUSÃO DERIVA ESSENCIALMENTE DA "ORIENTAÇÃO" DA PROCURA

7

Estudos de Tráfego

LINHAS DE "DESEJO" (ORIGEM/DESTINO)

(APURADAS NOS INQUÉRITOS)

- **Do tráfego Sul/Norte na hora de ponta da manhã (8 - 9) :**
  - *** 63% destina-se aos sectores fora de Lisboa:**
    37% a poente da CRIL e 26% a sectores em Lisboa servidos pela CRIL, para lá do Eixo da 2ª Circular;
  - *** 82% tem a sua origem em zonas habitacionais muito próximas da Ponte 25 de Abril (principalmente o concelho de Almada).**
- **Do tráfego pesado Sul/Norte na hora de ponta da manhã (8 - 9) :**
  - *** 90% destina-se aos sectores fora de Lisboa e servidos pela CRIL.**

8

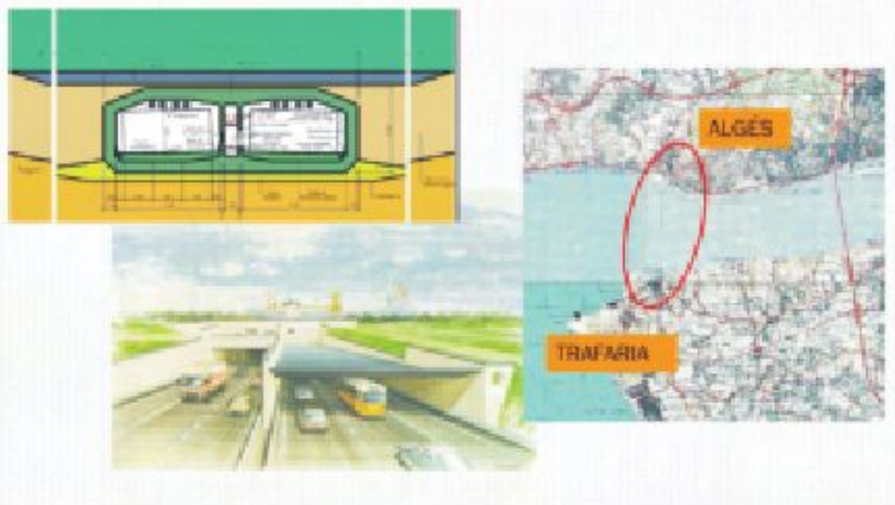
Estudos de Tráfego - Conclusões

Se a solução Construtiva escolhida for em Túnel Imerso, no corredor Algés/Trafaria, prevê-se a captação de 9% (2010) a 20% (2037) de tráfego local superior à solução Ponte Suspensa, em virtude de viabilizar para além da ligação à CRIL, a ligação à Marginal de Lisboa.

(Exacto/Halcrow - Estudo de Tráfego)

9

Travessia Algés-Trafaria Em Túnel Imerso



10

Estudos de Viabilidade Técnica

Conclusões

- **É técnicamente viável construir tanto uma ponte suspensa como um túnel imerso no corredor Algés-Trafaria (Câncio Martins; Nedeco DHV-TEC; VINCI/Sebastian Bliaut)**
- **A estimativa de custo é :**
  - **Ponte Suspensa: 769 Milhões de Euros** (Cleveland Bridge/VINCI)
  - **Túnel Imerso: 570 Milhões de Euros** (Nedeco/DHV/VINCI)

11

\\ Nova Travessia Rodoviária no Corredor Central/Oriental?

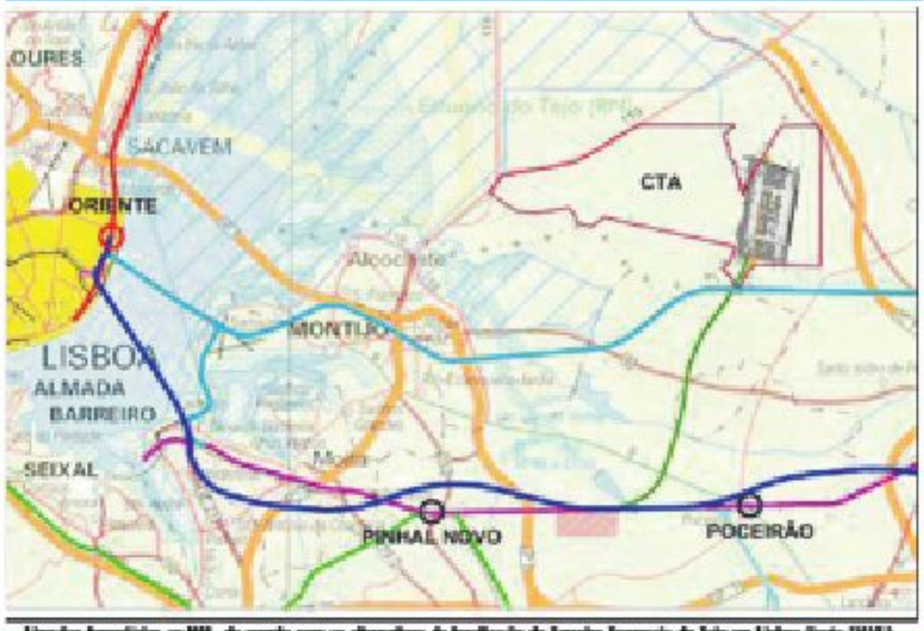
- **Sim**, se a futura travessia ferroviária for inapropriada.
- **Não**, se a nova acessibilidade ferroviária entre as duas margens for excelente.

\\ Quota do T. Ferroviário no acesso a aeroportos

	Distância km	Frequência /H	Tempo Minutos	Preço Euros	Quota T.F. (%)
OSLO	48	6	19	21	46
ESTOCOLMO	45	4	20	24	28
MUNIQUE	40	6	32	9	33
MILÃO	48	2	40	15	13

12

\\ Nova Travessia Ferroviária:
Chelas-Barreiro ou Beato - P.Montijo?



13

DESPACHO QUE MANDATA LNEC PARA COMPARAR TRAVESSIAS OMITE ACESSO AO NAL

Despacho do MOPTC de 7 de Fevereiro de 2008

Extracto:

3. **Para responder a estas questões, deve o LNEC:**

a) –

b) Analisar as alternativas tendo em especial consideração os seguintes princípios:

I) Critérios de mobilidade

- **no serviço ferroviário suburbano;**
- **no serviço ferroviário de longo curso, para passageiros;**
- **no serviço ferroviário convencional de mercadorias, tendo em conta as plataformas logísticas constantes do Portugal Logístico e a localização dos portos principais;**
- **no serviço ferroviário de alta velocidade, tendo em conta os objectivos fixados de tempo de percurso entre Lisboa e Madrid bem como critérios de competitividade para a linha mista.**

II) -

14

\\ Suburbanos e Longo Curso

- Gare do Oriente-Barreiro (via P. Montijo):
  +2,2 Km → +2 min.
- Chelas-Barreiro (via P. Montijo):
  +4,3 Km → +4 min.

Decisivos nos capítulos da Mobilidade e do Ordenamento do Território do Relatório do LNEC

Se os percursos alternativos estivessem igual/ optimizados esses valores seriam,respectivamente, 1 e 2 min.

15

\\ Impacto Visual Distinto mas Desprezado

- **Beato – Montijo** \\ Mais afastada do centro de Lisboa e de menores dimensões.
  Vão -- 450 m
  Tirante -- 41 m
- **Chelas – Barreiro** \\ Mais próxima do centro de Lisboa e de maiores dimensões.
  Vão -- 540 m
  Tirante -- 47 m

16

\\ Elementos Fundamentais não considerados

\\ Acesso Ferroviário ao NAL via Barreiro
→ +40% que via P. Montijo
- 53,5 Km em vez de 38 Km → +15,5 Km

\\ Lisboa-Madrid em AV via Barreiro
→ +3 Km que via P. Montijo

17

\\ T. Ferroviário actual e acesso ao NAL

18

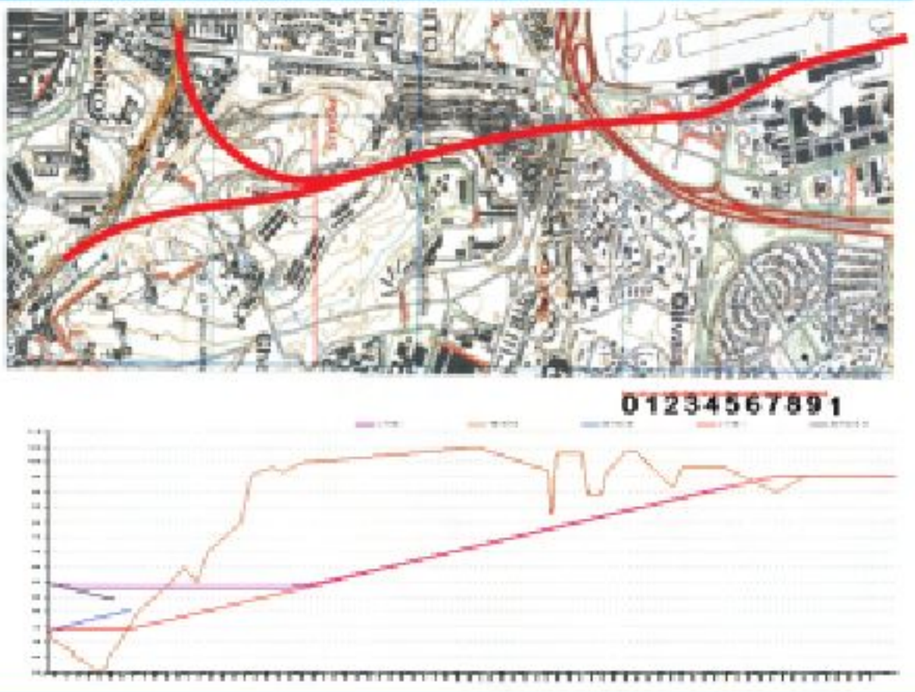
\\ A nova Estação Central de Lisboa

19

\\ Estação Central na Portela

20

\\ Acesso à Estação Central na Portela



21

\\ Rede do Metro e Estação Central (●)

22

\\ Rede do Metro e Estação Central ( )

23

\\ Integração Perfeita dos Transportes Aéreo e Ferroviário

24

\\ NAL e AV: a melhor solução

25

Acesso da Galiza, do Norte e do Centro do NAL

26

27

\\ Não à ampliação do Terminal de Alcântara

José Manuel Conejeiro, Eng.º Civil

28

\\ O NTCL NA MARGEM SUL

José Manuel Conejeiro, Eng.º Civil

29

\\ O Futuro Terminal de Contentores da Trafaria

José Manuel Conejeiro, Eng.º Civil

30

\\ Conclusões

➢ As infra-estruturas rodoviárias devem dissuadir o acesso do TI e do transporte de mercadorias à cidade de Lisboa.

➢ O transporte ferroviário de mercadorias não deve, por regra, atravessar a cidade de Lisboa. O grande terminal de contentores do porto de Lisboa deve ser excêntrico à capital.

➢ A nova estação central de Lisboa deve situar-se no coração da cidade e dispor de excelente acessibilidade a toda a AML.

➢ Lisboa deve ser origem/destino da nova rede de AV e não estação de passagem.

➢ A ligação ferroviária entre a estação central e o NAL deve ser directissima.

➢ A futura estação central e a futura estação pivot do NAL, com a respectiva aerogare, serão, no futuro, os dois mais importante pólos geradores de tráfego da AML.

\\ Conclusões

31

➢ A passagem pelo NAL de todas as linhas de alta velocidade(Porto, Madrid e Algarve) oferecerão o melhor serviço possível a todo o país e viabilizarão as duas novas infra-estruturas de transportes.

➢ A ponte rodo-ferroviária Chelas-Barreiro contraria toda a lógica de uma boa organização dos transportes na AML. Em vez disso a Câmara Municipal de Lisboa, pela qualidade de vida dos munícipes e pela competitividade da capital, deveria lutar pela travessia rodoviária Algés-Trafaria e pela travessia ferroviária Beato-Montijo.

➢ Rompam-se as estratégias partidárias que não apoiam soluções prementes como a travessia rodoviária Algés-Trafaria e são cúmplices em soluções erradas como a travessia rodo-ferroviária Chelas-Barreiro.

Que prejudicam gravemente a cidade e toda a zona central da AM de Lisboa.

32

LISBOA E AS GRANDES OBRAS PÚBLICAS

OPORTUNIDADES
E AMEAÇAS
PARA A CIDADE

MUITO OBRIGADO

\\ 05 de Fevereiro de 2009

António Matias

Uma iniciativa dos Cidadãos por Lisboa

SÓCIOS BENEMÉRITOS DA **ADFER**

ASSOCIAÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO

ALSTOM

ATKINS

Balfour Beatty

BOMBARDIER

Briso
Engenharia e Gestão

carris

CDM
Sistemas de Isolamento Vibrático

CP

invensys
DIMETRONIC
signals
PORTUGAL

efacec

EMEF

ENA Portugal
Sistemas de Telecomunicações, S.A.

fase
ESTUDOS E PROJECTOS S.A.

FERBRITAS

Fergrupo
Construções Ferroviárias

Ferrovias

fertagus

GEOFER. SA
GEOFER
Produção e Comercialização
de Bens e Equipamentos, S.A.

FUTRIFER

gibb
PORTUGAL

Globalvia

GRID
Consultas, Estudos e
Projectos de Engenharia Lda.

LUÍS CARNEIRO
LCPOWER
SOLUÇÕES DE ENERGIA, S.A.

CONEXION
LÍDER
Consulting

Logistel

ensulmeci
esphera engenharia

METAL
SINES

Metropolitano de Lisboa

MBMC BARP - HOTELARIA, CATERING E RESTAURAÇÃO, CRL

NEC

Neopul

OPWAY
o futuro em construção

RAILTECH
PORSOL
GROUPE DELACHAUX

PROFICO
Projectos, Fiscalização e Consultadoria, Lda.

PORTO DE
LEIXÕES

Administração
Porto de Lisboa

porto de sines

rave
rede ferroviária de alta velocidade, s.a.

refertelecom

SATEPOR

SEMALY PORTUGAL
ENGENHARIA DE PROJECTOS DE TRANSPORTES, Lda.

Servirail

sma

SIEMENS

SOMAFEL
Engenharia e Obras Ferroviárias,SA

Somague Itinere

spie batignolles

STCP

takargo RAIL

TMT
TERMINAL MULTIMODAL
DO VALE DO TEJO S.A.

TERTIR

TEX
TRANSPORTE DE ENCOMENDAS EXPRESSO

THALES

Transtejo

TrendGlobal
Tecnologias de Informação e Comunicação, Lda.

fertagus

O SEU LADO DA VIDA) EM MOVIMENTO

fertagus

↘ A Fertagus oferece diariamente aos seus Clientes um serviço de transporte ferroviário com Segurança, Conforto e Rapidez, contribuindo para que o Transporte Público seja uma alternativa real ao transporte individual, e amigo do ambiente.