

6 ACTIVIDADE OPERACIONAL

6.1 CP LISBOA

6.1.1 Síntese da Actividade

Em 2007, as acções de maior destaque para a Unidade foram desenvolvidas no âmbito de:

- implementação do novo horário;
- reforço da segurança;
- desenvolvimento de parcerias.

A acção com maior impacto junto dos Clientes da CP Lisboa foi a introdução do novo horário, em Abril e com maior expressão na Linha de Azambuja em consequência das alterações introduzidas na Linha do Norte. Nas Linhas de Cascais e do Sado optou-se pela manutenção dos actuais horários, pois estes apresentaram um elevado nível de maturidade.

No âmbito do reforço da segurança de pessoas e bens, foi adjudicado o concurso para a instalação de vídeo-vigilância no interior das UQE's 3500, únicas unidades de tracção eléctrica que ainda não estão equipadas com esta funcionalidade. Continuou a intensificar-se o combate à fraude através de reforço das brigadas de fiscalização nas Linhas de Sintra e Cascais.

Ainda, neste contexto encontra-se em desenvolvimento o Projecto de Acesso Controlado às Estações suportado na bilhética sem contacto. Este projecto tem grande importância pois permitirá reduzir substancialmente o nível de fraude e proporcionará integração com os outros operadores da AML através da plataforma Lisboa viva. Em 2007 foram adjudicados os sub-projectos relativos às Máquinas de Venda Automática e ao Controlo de Acesso às Estações, tendo-se prosseguido o desenvolvimento dos sub-projectos relativos a Equipamentos Portáteis de Venda e Controlo, Sistema de Venda Assistida e Sistema de Gestão Central.

No âmbito das parcerias mantiveram-se e promoveram-se contactos junto das autarquias da AML, no sentido de expor os problemas encontrados nas envolventes das estações ferroviárias e dar conhecimento dos esforços desenvolvidos pela Unidade na melhoria do serviço. Neste capítulo são ainda de destacar os contactos efectuados junto da C.M. de Oeiras focando sobretudo a Mobilidade no Concelho, com a divulgação dos serviços da CP na *newsletter* da Câmara e no site da *Oeimerge* e a participação da CP na inauguração do comboio da Praia, que efectuou serviço entre a Estação de Oeiras e a praia da Torre nos meses de Verão.

De referir igualmente a promoção, no site da CP e através da colocação de cartazes nas Estações ferroviárias de Moscavide e Oriente, do serviço urbano rodoviário da C.M. Loures, o Rodinhas, que circula entre as localidades da Portela de Sacavém e Moscavide, rebatendo na Estação ferroviária de Moscavide.

Foram ainda durante o ano, promovidas uma série de acções que procuraram divulgar os serviços da CP Lisboa junto dos segmentos infantil e juvenil. Assim, foram realizadas 16 sessões de aula em algumas escolas do ensino básico nas linhas de Sintra e de Cascais, deu-se continuidade à parceria com o Oceanário e Museu do Ar concedendo descontos especiais aos grupos de escolas. Esta parceria continuou a ser promovida através de várias peças e meios, entre os quais cartazes, folhetos, site e do envio de cartas às escolas da AML.

Deu-se ainda continuidade ao projecto PSP/CP: “um amigo hoje ... um futuro amanhã”, tendo-se realizado diversas actividades e visitas de estudo com viagens na linha de Sintra, num total de 64 actividades e movimentado nos comboios CP Lisboa mais de 2200 crianças. No âmbito desta parceria, são de destacar algumas das actividades realizadas no período natalício, nomeadamente 6 viagens organizadas conjuntamente com o Centro Comercial Floresta Centre, junto à estação das Mercês, onde grupos de crianças oriundas de bairros problemáticos da área limítrofe de Sintra tiveram oportunidade de se divertir na pista de gelo aí colocada e em

sessões de cinema oferecidas pelo Centro, em duas fases, no Verão e no Natal, num total de 9 sessões.

No que se refere às acções de promoção da Semana de Mobilidade, foi dado especial destaque à promoção do transporte de bicicletas nos comboios, que a partir de Setembro de 2007, passou a ser gratuito aos Dias Úteis, com excepção nos períodos horários de ponta, Sábados, Domingos e Feriados Nacionais.

A APCER fez mais uma auditoria de acompanhamento ao Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ) implementado na Unidade, no mês de Dezembro, considerando que a CP Lisboa cumpre com os requisitos decorrentes do referencial NP EN ISO 9001:2000, tendo um Sistema de Gestão da Qualidade adequado e eficaz. No relatório da Auditoria foi salientado que o sistema evidencia um adequado nível de implementação e entendimento dos requisitos normativos, salientando o envolvimento de toda a estrutura organizacional no SGQ.

No ano de 2007 realizou-se a pré-auditoria ao “Sistema de Gestão Ambiental na CP”, que tem como objectivo a certificação da empresa pela ISO 14001/2004, na sequência da qual foi elaborado um conjunto de constatações sobre as quais a empresa se encontra agora a trabalhar no sentido de atingir este objectivo em 2008.

O Índice Global de Qualidade Percebida rondou os 7%. Os indicadores com melhor classificação foram o Atendimento e Apoio Prestado aos Clientes e a Oferta de Comboios. Os indicadores considerados como mais importantes para os clientes foram a Segurança de Pessoas e Bens, a Oferta de Comboios e a Limpeza e Estado de Conservação.

6.1.2 Síntese dos Resultados

Do ponto de vista económico-financeiro, a CP Lisboa voltou a melhorar o Resultado Operacional (EBIT), que encerrou 56% melhor que no ano de 2006, enquanto o Cash-Flow Operacional (EBITDA) cresceu 13%. Esta evolução deveu-se essencialmente ao crescimento de 3% dos Proveitos de Tráfego e a uma ligeira redução dos custos operacionais. Este comportamento positivo dos proveitos em conjunto com um controlo rigoroso dos custos permitiram à CP Lisboa atingir um melhor grau de cobertura operacional do que o obtido em 2006.

A CP Lisboa atingiu em 2007 o valor de 72,8 milhões de Euros por prestação de serviço de tráfego de passageiros (líquidos de IVA).

O crescimento dos proveitos da CP Lisboa foi impulsionado por todas as Linhas com especial destaque para a Linha de Azambuja, com um aumento de 5,8% face a 2006. As Linhas de Sintra e de Cascais registaram um crescimento de 8,7% dos proveitos face ao ano anterior.

É de referir que a Linha do Sado, apesar da sua pouca expressão no total da Unidade, cresceu 4,3%, em resultado de uma melhoria da conjuntura demográfica onde se encontra inserida esta Linha.

No ano de 2007, continuou a destacar-se a evolução do passe combinado com um crescimento de 8,8%. Em contrapartida, o passe Intermodal continua a evidenciar forte decréscimo, em resultado de uma inadequação deste título às necessidades reais dos Clientes da Área Metropolitana de Lisboa.

A CP Lisboa participou activamente no Grupo de Trabalho conjunto com Operadores da AML, nomeado para a clarificação dos critérios de compensação financeira, que decorreu ainda durante o ano de 2006.

No que respeita aos actuais canais de venda, a quantidade de assinaturas vendidas nas máquinas de venda automática continuou a crescer em relação ao ano anterior, sendo este o



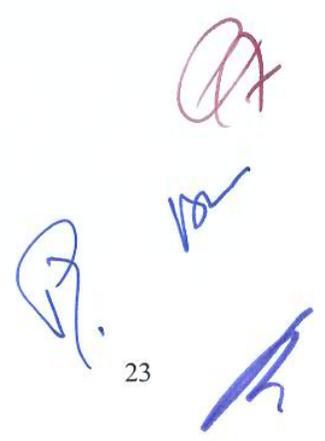


canal de venda preferencial para Bilhetes e Assinatura com 81% e 79% respectivamente. Quanto às vendas nas bilheteiras, destacam-se as transacções dos Passes Combinados e Intermodais que, por não serem transaccionados nas máquinas de venda automática, contribuem para um maior peso deste canal de venda, em termos de valor das vendas.

O crescimento verificado nos proveitos de tráfego de 3%, face a 2006, foi em parte impulsionado pelo aumento tarifário, em Janeiro, conforme despacho tutelar. Resultou também do crescimento da procura. Efectivamente, em 2007 a CP Lisboa transportou cerca de 97 milhões de passageiros, tendo registado um crescimento de 0,3% face a 2006, em especial devido ao comportamento positivo da Linha de Azambuja.

As Linhas de Sintra e de Cascais mantiveram-se estáveis, apesar dos problemas estruturais que continuam a condicionar fortemente a atractividade da Linha de Cascais. A Linha do Sado, apesar da pouca expressão no total da Unidade apresentou um crescimento positivo, de 2,1%, contrariamente à anterior tendência de evolução.

O ano de 2007 foi, para a Linha da Azambuja, o sétimo ano consecutivo de crescimento positivo, crescimento que se cifrou nos 1,8% este ano, atingindo o máximo histórico de procura, desde a criação desta Unidade de Negócio.

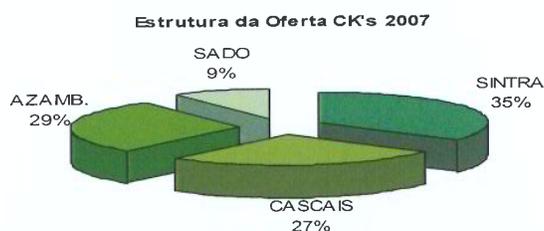


Handwritten signatures in red and blue ink, located in the bottom right corner of the page.

6.1.3 Indicadores – CP Lisboa

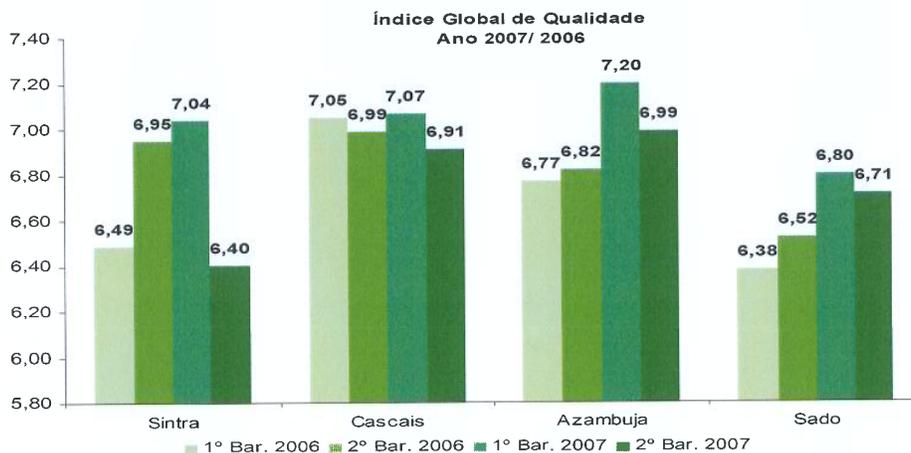
Oferta	Sintra	Cascais	Azamb.	Sado	Marchas	Total	Δ 07/06
N.º Comboios/hora de ponta/sentidos	10	12	6	3		31	0,0%
N.º Circulações / Dia	250	268	155	62		735	-2,5%
N.º Circulações / Ano em 10 ³	80	82	44	20		226	-6,1%
Lugares Km oferecidos* em 10 ⁶	2.961	1.660	1.824	277		6.722	-0,3%
Comboios Km em 10 ³	2.285	1.788	1.905	613	277	6.868	-3,0%

* Lugares sentados + 3 passageiros por m²

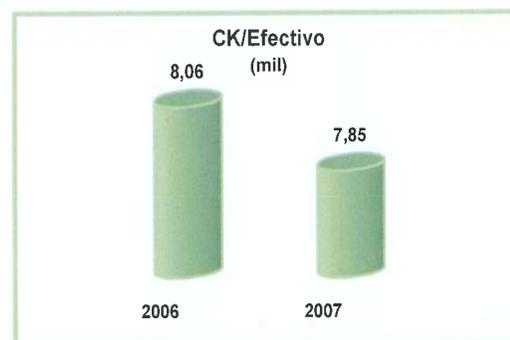
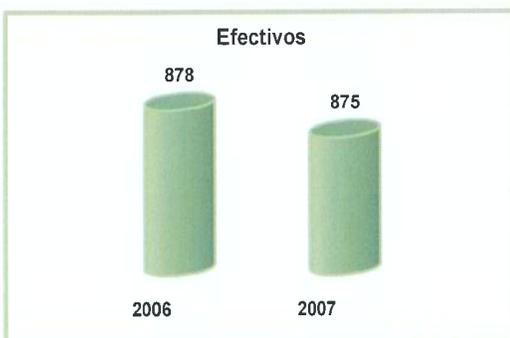
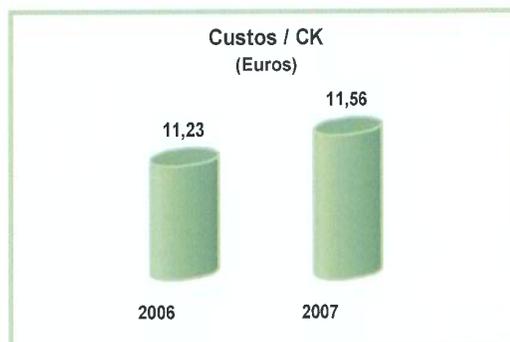
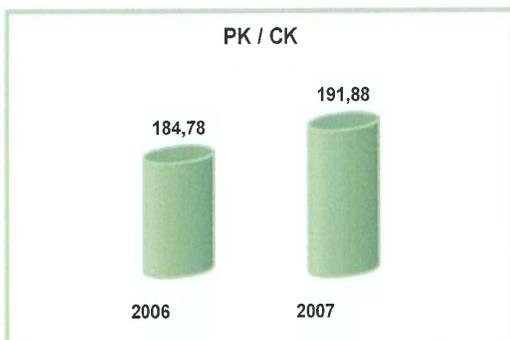


Índice de Pontualidade Diária (<3m)*	Sintra	Cascais	Azambuja	Sado
Média anual				
Ano 2006	81%	97%	88%	97%
Ano 2007	89%	97%	91%	98%

Índice de Regularidade Diária (<3m)*	Sintra	Cascais	Azambuja	Sado
Média anual				
Ano 2006	100%	99%	100%	100%
Ano 2007	100%	100%	100%	100%



Handwritten signatures and initials in red and blue ink, including a large signature in red and several initials in blue.



Handwritten signatures and initials in red and blue ink.

6.2 CP PORTO

6.2.1 Síntese da Actividade

Em 2007 foi concretizado um conjunto de actividades diversificadas das quais se realçam:

- a entrada do Novo Horário;
- a reformulação da rede de vendas cujo ponto máximo resultou na criação do 1.º Centro de Mobilidade do País;
- Projectos Especiais e Grupos, com especial papel dos regimes de parceria e com impacto no crescimento da procura.

Efectivamente, uma das iniciativas estratégicas de mercado prosseguidas foi a introdução do novo horário em finais de Abril de 2007. Assim, no ano de 2007 foram realizadas 83.722 circulações, o que representa um acréscimo face ao ano anterior em cerca de 15%, com particular destaque para o reforço na Linha de Aveiro.

Com o objectivo de aumentar vendas e índices de fidelização e notoriedade do serviço, foram desenvolvidas acções de venda com a dupla função de incrementar as taxas de ocupação fora das horas de ponta e introduzir o comboio nos hábitos de mobilidade dos cidadãos.

Durante este ano foram sendo desenvolvidas parcerias diversas com entidades distintas e com dois objectivos fundamentais: captação do mercado e a abertura da unidade ao meio exterior no sentido de reposicioná-la no âmbito empresarial.

Foi também reformulada e integrada a rede de vendas, e em Abril foi concretizado o Centro de Mobilidade em S. Bento, projecto iniciado em 2007 e que vem constituir-se como o primeiro centro de mobilidade do país. Nele é possível simultaneamente efectuar a venda de títulos de transporte de diversos Operadores e ainda prestar as mais variadas informações aos seus utilizadores.

Prosseguiram-se os trabalhos no âmbito da Bilhética Sem Contacto com o intuito de introduzir este sistema tanto nos títulos monomodais, como nos títulos intermodais. Redefiniram-se todos os processos de hardware e software decorrentes da decisão de manter os títulos monomodais com os intermodais.

Na sequência da iniciativa da Reformulação da Estratégia de Preços foram efectuados vários estudos e elaboradas várias propostas durante o ano de 2007.

As propostas efectuadas tiveram como principais pontos de referência a necessidade de reformulação tarifária e de adopção de um modelo de sustentabilidade do sistema, a promoção da intermodalidade e mobilidade e a alteração da bilhética às necessidades do mercado.

Assim foram efectuadas propostas relativamente à extensão do Tarifário Social do Sistema Intermodal Andante aos títulos Monomodais CP com tarifário social na área do Grande Porto.

Durante o ano, apresentou-se ainda proposta de recuperação do défice tarifário da CP Porto, dada a necessidade de aproximação tarifária aos operadores da Área Metropolitana do Porto e outros em zonas circundantes.

Neste contexto foi estudada e proposta alteração da política de preços da CP Porto para ajustar as regras de definição dos preços às actualmente utilizadas pelo Andante, ou seja, construção de preços dos títulos com base numa componente fixa e numa componente variável. Registou-se a entrada em vigor do novo critério de repartição de receitas dos títulos intermodais Andante, critério mais aproximado ao percurso efectuado pelo cliente. Este critério substituiu o vigente até esta data e que era penalizante para a CP.

Relativamente à Gestão das Estações foi potenciado o aluguer dos espaços comerciais das estações tendo sido concretizados ao longo do ano cerca de 53 negociações. Simultaneamente, prosseguiu-se o objectivo de racionalização de custos, quer por via de imputação de custos às outras Unidades de Negócio, quer por via da assumpção por parte dos concessionários de alguns custos.

No âmbito da Qualidade procedeu-se à renovação da Certificação do Sistema de Gestão da Qualidade implementado na CP Porto.

Em 2007, a qualidade percebida do serviço pelo cliente relativa à CP Porto situou-se nos 7,33, numa escala de 1 a 10. Ao nível das linhas os valores atribuídos foram relativamente semelhantes, tendo-se destacado Caíde e Aveiro, com 7,52 e 7,44, respectivamente. Os indicadores com melhor índice de satisfação foram o atendimento e apoio prestado, a limpeza e estado de conservação e a comodidade e conforto.

Os clientes CP Porto dão mais importância à segurança de pessoas e bens, à oferta de comboios e à limpeza e estado de conservação.

6.2.2 Síntese dos Resultados

Em termos económico-financeiros, o ano de 2007, superou os objectivos inicialmente propostos. Assim, e comparativamente com o período homólogo, os Proveitos Operacionais melhoraram em 9% e os Custos Operacionais subiram 12%. De salientar que o acréscimo da oferta resultante do novo horário originou uma subida imediata dos custos enquanto a Procura demora mais tempo a responder porque implica a adopção de novos hábitos de mobilidade.

Em termos de mercado o acréscimo de Proveitos de Tráfego resultou nomeadamente de um acréscimo de procura tendo a Unidade transportado cerca de 18,7 milhões de clientes, ou seja, mais cerca de 640 mil clientes que no ano anterior.

Nos Proveitos de Tráfego o título que maior crescimento teve foi Bilhetes, na ordem do 8%, o que em termos absolutos representou um aumento de 838 milhares de euros, seguido do “Andante” (incluído nos Passes Combinados), com um crescimento de 54,4%, representando em termos absolutos um acréscimo de 455 milhares de euros. O Tarifário Social “Andante” e as Assinaturas registaram idêntico crescimento, que em termos absolutos rondou os 100 mil euros. De salientar que o “Andante” tem vindo a crescer sucessivamente desde a sua entrada em vigor em 2004.

Ao nível dos Outros Proveitos de Tráfego, verificou-se um ligeiro acréscimo na ordem dos 1,7% devido ao aumento dos proveitos decorrente do transporte de Militares.

Os Bilhetes mantêm o seu peso no total de Proveitos de Tráfego, com cerca de 63%, representando a principal componente, enquanto as Assinaturas perdem cerca de 1 p.p. na estrutura dos títulos de transporte, situando-se na casa dos 25%, decorrente da sua transferência para o “Andante”.

Considerando a repartição dos proveitos de tráfego por linhas, passíveis de repartição, verifica-se que em termos absolutos o acréscimo com maior predominância se registou na linha de Caíde, logo seguida da Linha de Guimarães.



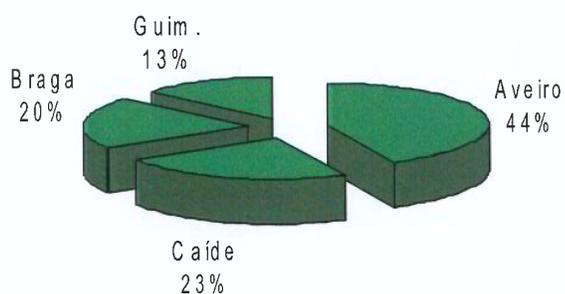
Handwritten signatures in red and blue ink, including a large red signature at the top right and a blue signature below it.

6.2.3 Indicadores – CP Porto

Linha	Aveiro	Caíde	Braga	Guim.	Total	2007/06
N.º Circulações	36.707	21.051	15.188	10.776	83.722	15%
N.º Circulações por dia útil	130	68	51	34	283	18%
CK 10 ³	1.830	994	861	567	4.252	13%
Comboios Comerciais	1.400	910	804	547	3.661	13%
Marchas e Circ. Extr.	13	32	41	14	100	13%
Percurso 10 ³	1.931	1.161	925	614	4.631	12%
Lugares Km Oferecidos* 10 ⁶	844	483	386	264	1.977	12%
Lugares Oferecidos* 10 ³	17.073	10.737	7.086	5.092	39.988	14%

* Lugares sentados + 3 pessoas por m²

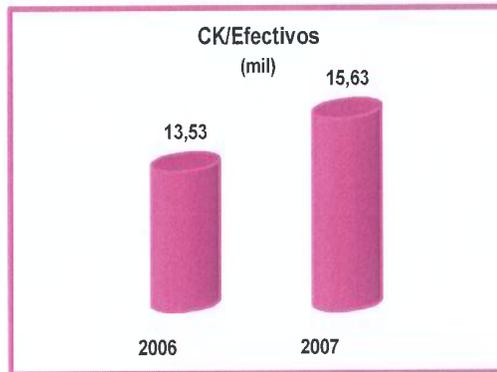
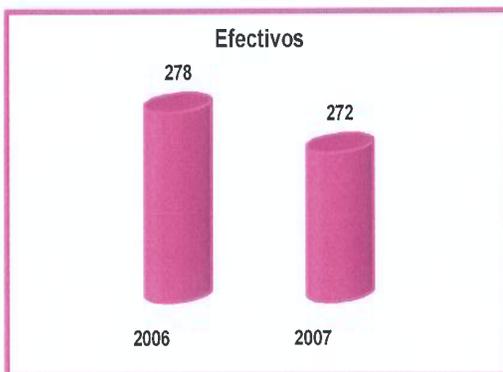
Estrutura da Oferta - CK's 2007



Índice Pontualidade Diário	Aveiro	Braga	Caíde	Guim.	Total
Ano 2006	92,9%	95,3%	96,7%	89,1%	93,9%
Ano 2007	93,0%	97,4%	97,7%	95,7%	95,4%
Índice Regularidade Diário					
Ano 2006	99,5%	99,8%	99,8%	99,6%	99,7%
Ano 2007	99,5%	99,9%	99,8%	99,8%	99,7%

*Média Anual

Handwritten signatures and initials in red and blue ink, including a large red signature at the top right and several blue initials below it.



[Handwritten signatures in red and blue ink]

6.3 CP LONGO CURSO

6.3.1 Síntese da Actividade

O crescimento da procura em 2007 foi consequência do desenvolvimento proactivo dos segmentos alvo de maior potencial (empresas, grupos) e no desenvolvimento de parcerias que permitiram melhorar o produto oferecido.

Assim, a actuação incidiu em:

- o Empresas (empresas de grande e média dimensão com elevada mobilidade dos seus colaboradores),
- o Grupos (entidades organizadoras de viagens em grupo, passíveis de utilizar o modo ferroviário – escolas, empresas de eventos, agências de viagem, ...)
- o Parcerias com entidades organizadoras de eventos geradores de elevados volumes de tráfego (FIL, Exponor, Pavilhão Atlântico, ...).

Em resultado da alteração do horário em 22 de Abril de 2007, a CP Longo Curso em 2007 realizou perto de 8.000 comboios-km, incluindo as marchas associadas aos serviços regulares, o que significa que cresceu 15,6% face a 2006.

Para além da campanha realizada por ocasião da implementação do novo horário, a CP Longo Curso desenvolveu campanhas específicas para a promoção do Serviço Intercidades nos eixos de Évora e Beja e no eixo da Beira Baixa, através de parcerias com entidades locais. Igualmente para a promoção do Serviço Intercidades foi desenvolvido o conceito Train'in Trip destinado ao *target* universitário.

O segmento empresas tem grande importância para o desempenho do produto Alfa Pendular sendo uma área com um enorme potencial de crescimento. Assim, em 2007 prosseguiu-se a política comercial CP Empresas, continuando a visar a celebração de protocolos apenas nas classes superiores dos comboios Alfa Pendular e Intercidades (Classe Conforto e 1.ª classe), respeitando escalões de descontos e de utilizações mínimas semestrais, mantendo o objectivo de melhorar/estabilizar a ocupação nestas classes.

Em consequência o objectivo para o ano de 2007 foi ultrapassado em 46%, tendo registado um crescimento ao nível dos proveitos, de cerca de 58%.

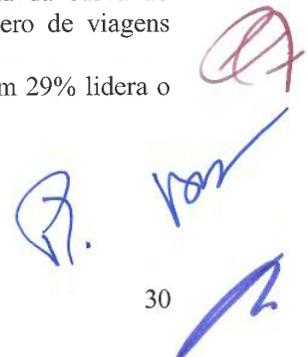
O esforço de desenvolvimento comercial focou-se nas grandes empresas dos sectores com maior propensão a viajar, nomeadamente o sector da Banca e Serviços Financeiros, Serviços, Telecomunicações, Água, Electricidade e Gás e Distribuição e Combustíveis.

O aumento da oferta, o respectivo ajuste nos horários e a melhor adequação das percentagens de redução em função das ocupações por eixo/comboio/dia da semana tiveram consequências visíveis nos resultados das Viagens em Grupo. Uma análise por eixo evidencia crescimentos nas linhas da Beira Baixa e na linha do Norte.

No total da receita apurada verificou-se um crescimento de 7,2%, tendo o crescimento do total de passageiros ascendido aos 17,7%.

A dispersão da quantidade de grupos transportados acompanha a tendência da curva do número de passageiros transportados, em que os meses com o maior número de viagens concretizadas são Março, Maio, Junho e Julho.

O cliente que mais utiliza as viagens em grupo, é o segmento escolas que com 29% lidera o ranking das viagens em grupo efectuadas.



As Agências de Viagens são o segundo melhor Cliente com 22% dos grupos efectuados, com uma dispersão mais homogénea ao longo do ano, cujo cliente final são as empresas, as escolas e os pacotes turísticos no sector do *incoming*.

2007 foi ainda um ano de consolidação e desenvolvimento das Parcerias comerciais existentes. Realizaram-se algumas acções de comunicação específicas para a divulgação das parcerias existentes e celebraram-se protocolos comerciais com a AIP/FIL, a Exponor, o Politeama e o MacDonalds.

Outras acções que mereceram especial referência em 2007 dizem respeito à actividade de vendas. Continuou a apostar-se nos canais alternativos à bilheteira procurando diminuir o peso deste canal. Assim, a distribuição dos proveitos pelos canais de venda sofreu algumas alterações. Não obstante o canal Bilheteiras ter continuado a ser o canal preferencial com um peso de 84%, houve um decréscimo deste canal relativamente a 2006. O netTicket foi o canal que mais cresceu, aparentemente, por via de transferência do canal Multibanco (que diminuiu para 5%), ultrapassando já os 5% do total dos proveitos. No canal AV's verificou-se um crescimento muito acentuado por via da informatização da venda, passando de 2% em 2006 para 3% em 2007. O peso das MVA's não sofreu alteração, tendo-se verificado um aumento dos proveitos e dos títulos vendidos em trânsito.

Relativamente aos indicadores de Pontualidade dos Serviços verificou-se um ligeiro decréscimo no serviço Alfa Pendular comparativamente com o ano anterior, com o índice médio de pontualidade a baixar de 87% para 80%. O grande número de afrouxamentos na linha do Norte associado ao facto destes comboios terem uma marcha mais apertada no novo horário, conduziu à acumulação de atrasos não recuperáveis. No serviço Intercidades registou-se uma melhoria de desempenho, com o índice a aumentar de 73% para 76%. Contribuíram para este aumento o facto dos comboios Intercidades de Faro terem uma prestação próximo dos 100%.

Os comboios internacionais melhoraram o desempenho de 57% para 61%, embora continuem com níveis não satisfatórios.

6.3.2 Síntese dos Resultados

A CP Longo Curso manteve em 2007 a tendência de crescimento, que se tem vindo a verificar, alcançando Proveitos Operacionais na ordem dos 80,9 milhões de Euros (mais 10% que em 2006), Custos Operacionais na ordem dos 73,8 milhões de Euros (mais 9,6% que em 2006), atingindo assim, um Resultado Operacional positivo de 7,1 milhões de Euros. A Taxa de Cobertura atingiu os 110%.

Ao nível dos proveitos de tráfego a Unidade conseguiu manter a tendência de crescimento com um total de proveitos de 79.245 mil €, o que representa um aumento de 8,9% face a 2006. Os Serviços Alfa Pendular e Intercidades registaram acréscimos de 5,4% e 20,1% respectivamente, sendo que o Serviço Internacional obteve perdas na ordem dos 9,9%.

O aumento dos Proveitos de Tráfego foi essencialmente consequência do crescimento da procura (7,9% face a 2006). Foram transportados cerca de 4.913 mil passageiros, mais 360 mil do que em 2006. O Serviço Intercidades representou um crescimento de 19,5%, contrariando a tendência de quebra de passageiros que tinha vindo a registar desde há alguns anos atrás. O Serviço Alfa Pendular, registou uma diminuição do tráfego de passageiros (em cerca de 6,1%), explicada pela transferência deste tráfego para o serviço Intercidades o qual, por motivo do novo horário, manteve paragens suprimidas no serviço Alfa.

Face à distribuição de passageiros, passageiros-km e proveitos por cada Serviço da CP Longo Curso, o que podemos constatar é que o Serviço Intercidades tem predominância (com mais de 50% do peso relativo) nos passageiros transportados (59,4%) e nos passageiros km (52,8%). Em relação aos Proveitos do Tráfego o Serviço Alfa Pendular representa 47,7% do total.

Os resultados do produto CP Empresas foram claramente positivos em 2007. As receitas geradas tiveram um crescimento de 58% (passaram de 1.350 mil € para 2.140 mil €) e os passageiros transportados ao abrigo dos protocolos cresceram 42% (92.568 em 2007). As receitas deste produto têm um peso de 2,5% no total das receitas da CP Longo Curso.



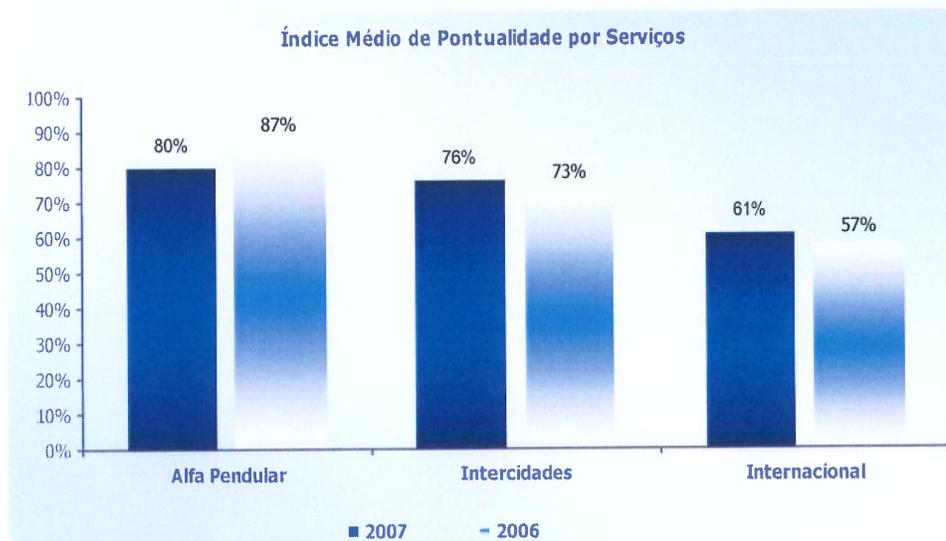
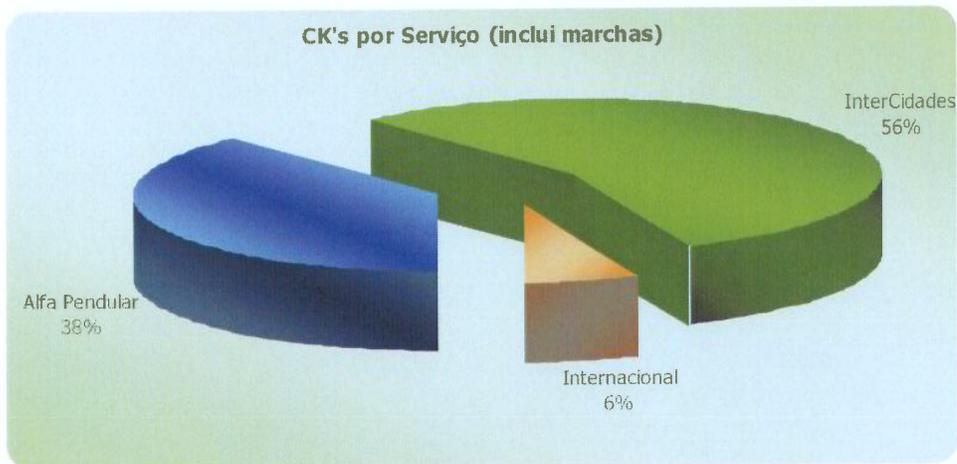
Three handwritten signatures are present in the bottom right corner. One is in red ink, and two are in blue ink. They appear to be initials or names of individuals.

6.3.3 Indicadores – CP Longo Curso

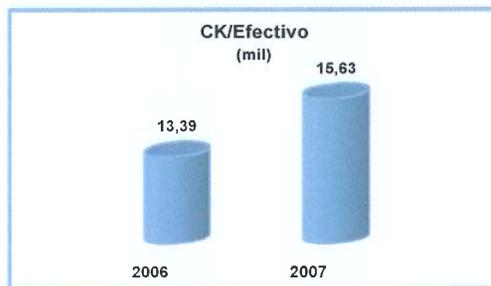
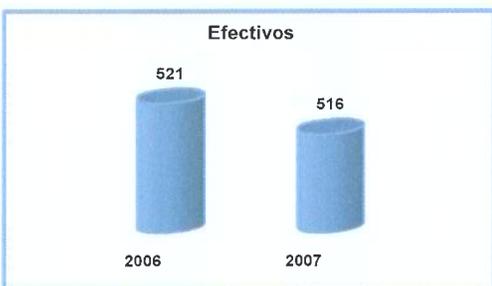
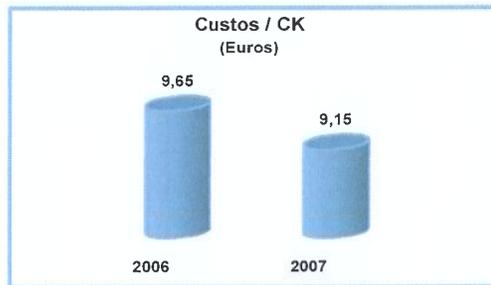
Comboio Km por Serviço (*)

Serviço	2007	2006	Variação
Alfa Pendular	3.100	2.962	4,7%
InterCidades	4.466	3.518	27,0%
Internacional	497	496	0,3%
TOTAL	8.064	6.976	15,6%

(*) – Inclui marchas



(Handwritten signatures and initials)



(Handwritten signatures and initials)

6.4 CP REGIONAL

6.4.1 Síntese da Actividade

A estratégia definida para a CP Regional até 2010, e que orientou as acções planeadas e realizadas no ano 2007, tem por base 3 linhas de actuação:

- reinventar a oferta regional, de modo a responder mais eficazmente à procura;
- racionalizar a utilização dos meios produtivos;
- contratualizar com o Estado o serviço público realizado pela unidade.

Assim, no ano 2007, a U.N. deu continuidade ao trabalho dos anos anteriores, implementando medidas com forte impacto na racionalização da operação e consequentemente nos custos operacionais. Destas medidas destacam-se a Reinvenção do Serviço Regional, a implementação de novos horários nas linhas do Norte, da Beira Baixa e nos Urbanos de Coimbra e ainda os ajustes nos horários de outras Linhas de modo a garantir o funcionamento em rede e a integração da oferta regional na oferta dos serviços de Longo Curso e Urbanos (em especial do Porto) que, também alteraram a sua oferta. Asseguraram-se ainda rebatimentos na oferta urbana e de longo curso, bem como, a implementação de ligações rápidas aos grandes centros urbanos, garantindo, desta forma, uma melhor mobilidade regional.

As alterações à oferta, da CP Regional, foram mais substanciais do que o previsto, o que na globalidade representou uma redução dos CK's em 3.1 % face à meta e de 4,1% relativamente ao ano de 2006. O ano transacto fica ainda marcado pelo acidente na linha do Tua, em Fevereiro, e pelas obras no Ramal da Figueira da Foz, entre 26 de Junho e 30 de Novembro. Nestas linhas verificou-se, uma redução da oferta, face às metas e face a 2006, motivada pelas interdições estabelecidas pela REFER para concretização das referidas obras.

Os novos horários implementados permitiram continuar a racionalizar os meios produtivos, designadamente com a afectação exclusiva de automotoras ao serviço regional e a simplificação de alguns processos associados, com particular incidência na gestão de pessoal operacional.

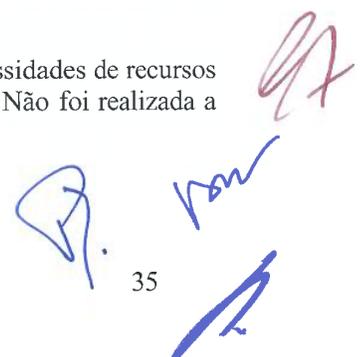
Com vista à optimização da rede de vendas a CP Regional passou a vender títulos para a CP Porto nas estações de Aveiro, Famalicão, Nine e Caíde tendo a CP Porto deixado de ter venda nestas estações. Nas estações de Ermesinde, Espinho e Ovar a CP Regional deixou de ter venda onde a CP Porto passou a vender os seus títulos.

Procedeu-se, durante 2007, ao desenvolvimento, instalação (na automotora 9505) e aos testes, para homologação, de um protótipo, de modo a permitir implementar, nas vias estreitas do Douro, o agente único.

Em colaboração com a MCC, foi desenvolvida uma proposta de alteração do modelo tarifário com o objectivo de resolver os problemas diagnosticados, em especial no que respeita à falta de coerência da tabela de preços dos serviços da CP Regional;

Ao nível da Gestão da Qualidade, a CP Regional desenvolveu um trabalho que, envolveu todas as pessoas da U.N. Em Novembro, foi realizada a auditoria de certificação e foi atingido o objectivo. A CP Regional obteve a certificação.

No que respeita ao ano de 2007, de destacar ainda que foram reduzidas as necessidades de recursos humanos, com a implementação dos novos horários e a optimização da venda. Não foi realizada a acção de Contratualização do Serviço Público.



Handwritten signatures in blue and red ink, located at the bottom right of the page.

Relativamente aos indicadores de pontualidade e a regularidade global dos comboios desta U.N. é de salientar a regularidade média, com um valor de 99,4%, situando-se a pontualidade média dos comboios da U.N. nos 86,7%.

6.4.2 Síntese dos Resultados

No que respeita à vertente económico-financeira, é importante destacar que foi alcançado o objectivo estabelecido para os resultados operacionais do período em análise.

A Unidade encerrou o ano 2007, com proveitos operacionais de 33 milhões de euros (M€), com custos operacionais de 87 M€ e com um resultado operacional de -53,6 M€. A taxa de cobertura foi de 38%.

Globalmente, a procura, dos serviços da CP Regional, reflectiu as alterações à oferta implementadas no mês de Abril de 2007. Os impactos na procura (passageiros, PK's e proveitos) dos novos horários, foram diferentes dos previstos nas metas. As alterações previstas, para os horários, aquando da elaboração do plano previsional para 2007, tinham como pressuposto a manutenção da procura. Na realidade, as alterações implementadas resultaram num decréscimo da procura (PK's), em grande parte transferida para outras UN's, nomeadamente para a CP Longo Curso (nas linhas do Norte e Beira Baixa) e para a CP Porto (na linha do Norte – troço entre Aveiro e Porto). A CP Regional manteve, globalmente, o volume de procura no que respeita aos passageiros transportados, mas verificou-se uma diminuição do percurso médio que teve como consequência a referido redução dos PK's e dos proveitos do tráfego.

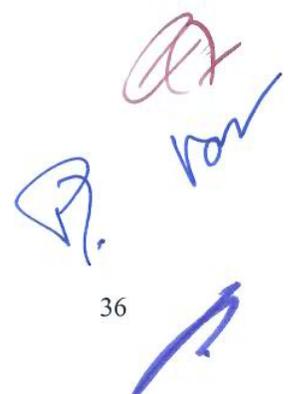
Os serviços com mais passageiros transportados, em 2007, foram: o Minho, o Douro Via Larga, o Norte, o Ramal da Lousã, o Ramal de Tomar, o Algarve e o Urbano de Coimbra. Estes sete serviços representaram 82% das viagens realizadas em comboios regionais.

De dimensão média, os serviços nas Linhas do Vouga, da Beira Alta, da Beira Baixa e do Oeste, transportaram no seu conjunto 15% dos passageiros.

Os serviços nas Linhas do Tâmega, do Corgo, do Tua, Coimbra – Figueira da Foz, do Leste, do Alentejo e do Sul registaram procuras muito reduzidas, somando no seu conjunto 385 mil Passageiros, o que representou 3% do total de passageiros.

Os serviços de transporte realizados sobre as linhas do litoral são os que mais contribuem, para os Proveitos de Tráfego assumindo especial relevo nesta vertente a Linha do Norte e o Ramal de Tomar. Nos serviços sobre as restantes Linhas, é de destacar os proveitos obtidos nas linhas do Douro Via Larga, do Minho, do Algarve, do Oeste, no Ramal da Lousã e no Urbano de Coimbra.

Globalmente, os passageiros que viajaram nos serviços da CP Regional, realizaram um percurso médio de 41,6 km.



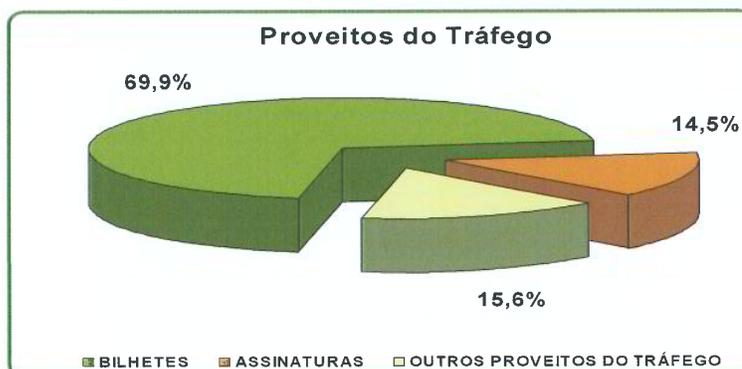
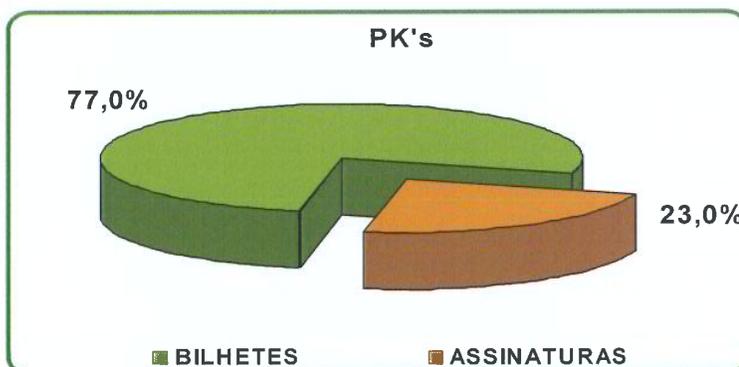
Handwritten signatures and initials in red and blue ink, located in the bottom right corner of the page.

6.4.3 Indicadores – CP Regional

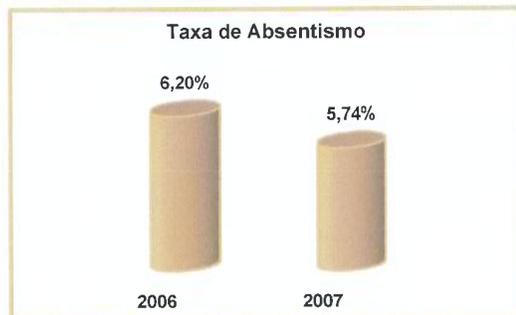
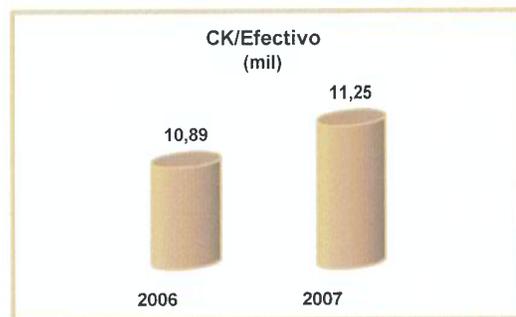
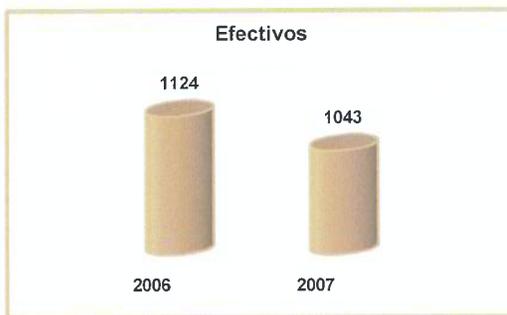
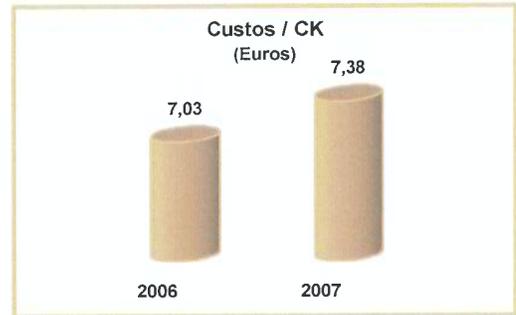
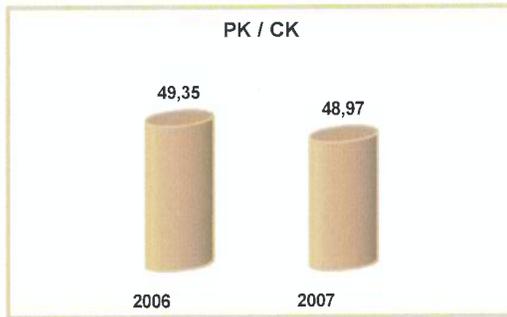
Evolução 2007 / 2006	CK'S		
	2006	2007	VAR. %
CP REGIONAL - TOTAL	12.238.185	11.730.381	-4,1%

Procura	2006	2007	Varição 07/06 %
Passageiros (mil)	13.613	13.811	1,5%
Proveitos Tráfego (mil €)	32.860	32.390	-1,5%

Procura por tipo de Título Transporte	2007	
	mil P's	Prestação Serviços (mil €)
Bilhetes	9.438	27.698
Assinaturas	4.373	4.692
Total	13.811	32.390



Handwritten signatures and initials in red and blue ink.



(Handwritten signatures in red and blue ink)

6.5 CP CARGA

6.5.1 Síntese da Actividade

A CP Carga atingiu em 2007 máximos históricos, no que se refere à tonelage transportada (cerca de 10,6 milhões de toneladas o que equivale a uma evolução de 8,2% comparativamente ao ano de 2006).

Estes valores vêm confirmar a tendência de crescimento que se mantém desde 2003 e que consubstancia tanto os vectores estratégicos de actuação definidos para a CP Carga como os objectivos estratégicos definidos para o sector ferroviário de mercadorias onde, entre outros, se pretende fomentar a intensificação da utilização do caminho de ferro como sendo a opção mais amiga do ambiente no transporte de cargas.

A actividade no ano desenvolveu-se em redor dos vectores estratégicos estabelecidos na prossecução dos objectivos definidos para a CP Carga:

- o foco no cliente através do qual se pretende fomentar o desenvolvimento da procura conseguindo alicerçar a actividade futura;
- o concretização de novas oportunidades de negócio;
- o consolidação e desenvolvimento de alguns negócios já em carteira.

Dentro da primeira linha de actuação destacamos a reacção positiva às alterações da procura do tráfego do cimento que, com o aumento das exportações através dos portos nacionais compensou alguma quebra no consumo interno. O aparecimento de novos players neste segmento de mercado não passou despercebido tendo a CP conseguido beneficiar também do lançamento de novos tráfegos para transporte de cimento em pacotão e a granel. Iniciou-se em Novembro o transporte de Biodiesel. No âmbito deste novo segmento de mercado decorreram negociações com vários produtores que irão permitir ter um reflexo positivo no acréscimo de transporte tanto de Biodiesel como de cereais.

No segundo aspecto – consolidação e desenvolvimento dos negócios existentes – destacamos o tráfego de contentores, que apresenta um desempenho francamente positivo em 2007, fortemente impulsionado pelo segmento nacional e aqui mais uma vez devido ao incremento da actividade entre o Terminal XXI em Sines e o terminal de mercadorias da CP Carga na Bobadela e/ou o TVT nos Riachos.

Digno de nota também, o tráfego da madeira que registou variações positivas acima dos 30% tanto no volume transportado como no volume das vendas.

Num quadro de liberalização do transporte ferroviário de mercadorias foi exercida grande actividade no desenvolvimento de parcerias com clientes, com carregadores e com operadores logísticos. Destas negociações resultaram já algumas realizações em 2007 e estão a decorrer um importante número de outras que deverão materializar-se nos próximos exercícios.

No que diz respeito à actividade produtiva, as elevadas taxas de indisponibilidade do material motor tiveram consequências negativas sobre a qualidade do serviço prestado ao cliente.

A conjugação destes factores e a instabilidade laboral sentida ao longo do ano pelo número de greves decretadas no sector ferroviário do transporte de mercadorias teve como consequência algum não cumprimento do programa inicial, se bem que se tenha conseguido ultrapassar estes constrangimentos, em ocasiões várias, e dar resposta adequada a desafios não programados.

Foi neste quadro que a CP Carga efectuou, face a 2006, +9% de comboios, +8% de comboios-quilómetro e +4% de quilómetros percorridos.

A actividade produtiva da CP Carga em 2007, em toneladas-km, evoluiu positivamente 6,4%.

Em relação à qualidade do serviço prestado, medida através dos índices de Pontualidade e Regularidade, há a registar a acentuação da tendência para a depreciação da Pontualidade no que se refere a atrasos inferiores a 30 minutos. Verifica-se também que o número de comboios com atraso superior a 2 horas aumentou 2%.

No seguimento da tendência do ano anterior a Regularidade voltou a registar uma evolução positiva.

Também neste campo importa referir os investimentos, que se iniciaram ao abrigo de um protocolo com a REFER com o objectivo de se eliminarem vários constrangimentos à utilização de tracção eléctrica na rede nacional já electrificada, possibilitando assim importantes ganhos de produtividade cruciais para assegurar a competitividade da CP Carga.

6.5.2 Síntese dos Resultados

Apesar do crescimento de 4,9% dos proveitos do Tráfego, o Resultado Operacional da Unidade foi negativo em cerca de 17 milhões de euros, registando um agravamento relativamente ao ano anterior de cerca de 2,5 milhões de Euros.

Para este agravamento contribuiu decisivamente a aplicação de critérios decorrentes das novas normas internacionais de contabilidade (alterações introduzidas pelo D.L: nº 35/2005 de 17 de Janeiro) e que levaram a considerar como custos em 2007, cerca de 3,2 milhões de Euros relativos a exercícios anteriores, dos quais, 2,2 milhões de Euros em Subcontratos (custos REFER correspondentes a Manobras de 2006 e Tarifas suplementares de 2005) e cerca de 1 milhão de Euros em Outros Custos Operacionais correspondente a bonificações aos Clientes decorrente da actividade de 2006.

Foram ainda especializadas, como redução de proveitos em 2007, as bonificações aos Clientes a atribuir em 2008 por conta da actividade realizada em 2007 no valor de 1.100.000 €.

Os proveitos de tráfego da Unidade tiveram na sua globalidade uma evolução positiva embora não pudessem deixar de ser afectados por importantes condicionantes exógenas à actividade da empresa, com redução de alguns tráfegos de elevada receita unitária: redução do transporte de carvão (-13%) devido à paragem dos grupos geradores da Central Termoeléctrica do Pego para mudança de filtros e encerramento da fábrica da Opel da Azambuja.

A análise da actividade permite verificar a sua irregularidade ao longo do ano. Os meses de Maio, Julho e Março foram, por esta ordem, os de maior actividade em termos de tonelagem transportada, superando os mesmos meses do período anterior. As quebras mais significativas ocorreram em Fevereiro e Setembro, coincidindo com a interrupção do transporte de carvão para a Central do Pego, cujas paragens para manutenção estavam previstas e orçamentadas.



Handwritten signatures and initials in blue and red ink, located in the bottom right corner of the page.

6.5.3 Indicadores – CP Carga

Volume da Actividade Operativa

	2007	2006	Var %
Nº Comboios (C's)	74.803	68.559	9,11%
Comboios Quilómetro (CK's)	8.029.958	7.451.804	7,76%
Comerciais	7.926.593	7.353.853	7,79%
Outros Percursos Operacionais	103.365	97.951	5,53%
Toneladas Quilómetro (TK's) 10 ³	2.586.257	2.429.577	6,45%
Toneladas Quilómetro Brutas Rebocadas (TKBR's) 10 ³	5.080.010	4.841.493	4,93%

Índice de produtividade das locomotivas

Loc	2007			2006			Var
	Km's	Nº Médio Loc. *	Km/Loc	Km's	Nº Médio Loc. *	Km/Loc	Km/Loc
Eléctricas	6.298.334	42	149.960	6.179.450	42	147.130	1,92%
Diesel	4.061.983	63	64.476	3.803.281	64	59.426	8,50%
Total	10.360.317	105	98.670	9.982.731	106	94.177	4,77%

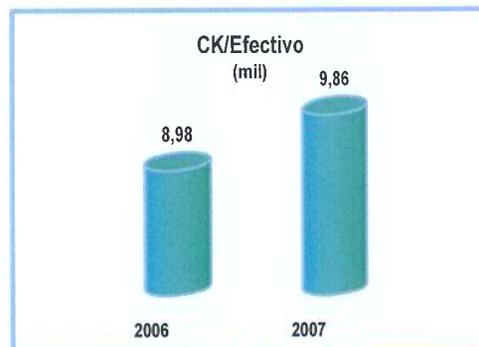
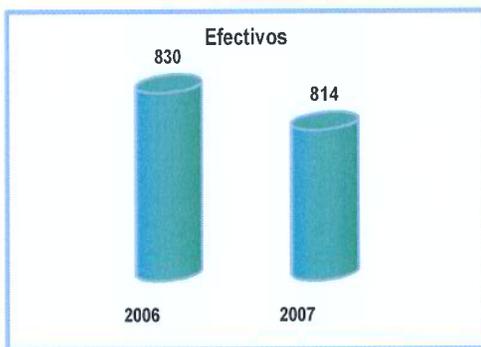
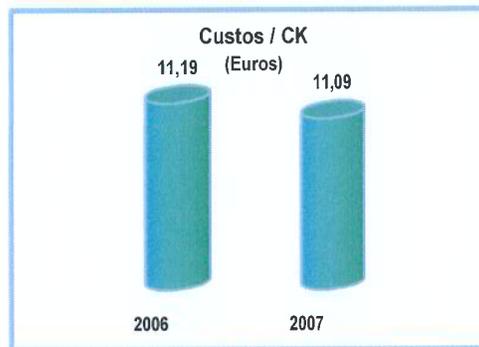
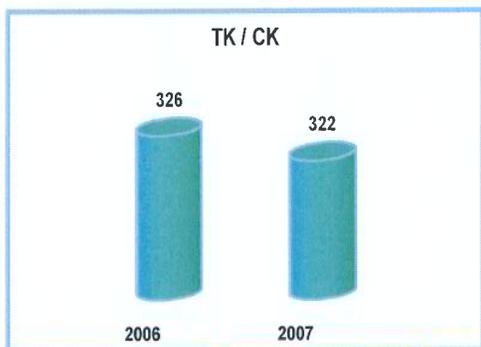
* Locomotivas com registo de quilómetros

	Pontualidade			
	até 30 min.	½ hora < 1 hora	1 hora < 2 horas	> 2 horas
2007	52%	17%	19%	12%
Comboios Bloco	59%	15%	17%	10%
Comboios Plano	48%	18%	21%	14%
2006	59%	16%	16%	10%

	Regularidade
2007	84%
2006	80%

Tráfego de Contentores

	TEU's			Toneladas			Receita Líquida €		
	2007	2006	Var %	2007	2006	Var %	2007	2006	Var %
Exportação	10.679	8.532	25%	68.573	56.099	22%	1.013.125	1.003.639	1%
Importação	9.253	9.123	1%	127.135	126.594	0%	852.467	746.386	14%
Nacional	165.141	137.128	20%	1.703.294	1.369.836	24%	9.261.864	7.868.587	18%
Total	185.072	154.783	20%	1.899.001	1.552.529	22%	11.127.456	9.618.611	16%



[Handwritten signatures and initials in red and blue ink]