

Transporte público

Mobilidade Inteligente

Director: Carlos Correia da Fonseca Subdirector: Rui Moreira de Sá
Publica-se na última 2ª feira de cada mês

Ano 1 Nº10 Junho 2007

Conferência TDeS`07 - Transportes para um Desenvolvimento Sustentável



LNEC reúne em Lisboa investigadores de referência no mundo da mobilidade

Páginas 6 e 7

O Protocolo assinado com o Massachusetts Institute of Technology (MIT), que mobilizará durante 5 anos 40 milhões de dólares para a educação e investigação, elegeu o domínio dos sistemas de transportes como uma das áreas focais de intervenção. Para além de vir a proporcionar cursos de doutoramento e acções de formação mais profissionais ao mais alto nível de decisores, o MIT irá apoiar a investigação em domínios como os sistemas de transporte de forte intensidade tecnológica (ITS), aeroportos encarados como sistemas de elevada complexidade, comboios de alta velocidade e as interconexões e complementaridades entre estes dois. Portugal terá uma oportunidade de ouro para formar a sua elite do sector nas técnicas e métodos mais avançados que existem no mundo. Uma oportunidade que esperamos o país venha a ter a capacidade e a inteligência para não a perder.

Entrevista Chantal Duchène



Chantal Duchène é economista e Presidente do GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport). Esta é uma associação de entidades organizadoras de transportes da França, isto é, entidades que têm o papel que nós por cá queremos atribuir às Autoridades Metropolitanas de Transportes. Há mais de dez anos que Chantal Duchène visita, com alguma periodicidade, o nosso país, sendo, por isso, uma observadora atenta da forma como o sector dos transportes tem evoluído. Encontrámo-la na Conferência que o LNEC promoveu e à qual dedicamos uma parte relevante deste número. Leia nas páginas interiores a síntese de uma troca de impressões informal.

Página 7

Pneus e segurança Os pneus dos autocarros garantem-lhe segurança nas suas viagens?



Responsáveis da Carris, Barraqueiro e Rodoviária de Lisboa revelaram ao TP-MI como os gerem para que viaje seguro.

Páginas 8 e 9

Sistema de carpooling é viável em Portugal?

Investigador do IST prepara tese sobre a partilha do automóvel por várias pessoas no percurso casa-trabalho, na região de Lisboa. A grande novidade é um esquema a funcionar tipo clube. A poupança é grande.

Página 10

Transportadores investem em qualidade e ambiente

Carris com mais dezoito carreiras certificadas. Rodoviária de Lisboa com menos 399 toneladas de dióxido de carbono emitidas.

Página 3



Carlos Correia da Fonseca
carlos.correia@transporte-publico.eu

O circo

Quando peguei no tema da Ota, faz aproximadamente um mês, mal sabia o que estava para vir. Devo reconhecer que o problema da escolha do novo aeroporto de Lisboa (NAL) deu origem a uma das maiores mobilizações de opinião pública de que há memória. E que esse é, desejavelmente, um importante sinal de maturidade da sociedade civil. Contudo (e salvaguardo aqui os cidadãos que têm opiniões e crenças e que têm dado um contributo para a polémica, favorável ou desfavorável, mas informado e criativo) o ruído de fundo, isto é, a perturbação na pureza da mensagem, é preocupante. E mais ainda o é o aproveitamento escabroso a que estamos a assistir de algo que seria potencialmente positivo. Temos opiniões acaloradas mas, à boa maneira lusitana, do lado popular, uma boa parte da opinião pública passou-se para o clubismo, isto é, eu sou do Benfica e odeio os Otas, tu és do Sporting e não podes com os "margem sul". E quando o debate atinge este grau (zero) de complexidade técnica e intelectual, algo vai mal. E vai ainda pior se começarmos a perceber que esta clubite tem uma característica comum com o discurso dos apoiantes de uma qualquer estrela passageira dos *reality shows*: é manipulada.

Escrevi que, para além da dinâmica técnica, existem neste caso duas outras: a dos interesses e a da política. Dos passageiros do futuro aeroporto, mais de 80% têm origem na margem norte do Tejo. Pô-los a atravessar o rio com o actual sistema de portagens, representará uma receita para os concessionários das travessias durante o período de análise (2017 e 2050) que poderá atingir os três mil milhões de Euros (ou seja, quase o investimento previsto para construir o próprio aeroporto). Se adicionarmos a valorização dos empreendimentos turísticos e a das terras, teremos uma visão do que se fala quando se fala de localização do aeroporto. Mais milhão menos milhão. Na margem norte também haverá este tipo de interesses, dirão alguns. É certo. Mas um conjunto mais ou menos anónimo de empresários a financiar um estudo para um novo local nunca antes analisado, (Alcochete)? Está bem, mas vou ali e já venho...

A bem dizer não se trata de coisa que me tire o sono. Depois de tantos anos de vida já aprendi a ser realista. O que mais me choca, devo confessar, é o oportunismo político.

Aqui, e independentemente dos méritos ou deméritos das soluções, o que está em causa é perceber que vale tudo para obter uma vitória política no complexo xadrez da luta partidária. É legítimo, não nos enganemos. Mas a questão não é essa. A questão é a facilidade com que se transformam questões de fundo, que deveriam merecer seriedade, em questões de vitórias pírricas de curto prazo. Assim, vamos mal. Porque a Ota é uma decisão que responsabiliza vários governos de cores diferentes e ninguém pode seriamente dizer que ontem estava distraído e que agora é que acordou. Para não falar já do absurdo da Portela

mais n. O sono não é uma desculpabilização de quem passou pelo voto popular. Sob pena da descredibilização total.

O governo recuou, e se calhar até está certo. Contudo, alguém afirmava no Expresso da semana passada que o LNEC não é entidade de independência suficientemente assegurada para coordenar o estudo. E, assim, vamos longe. Amanhã alguém poderá mesmo afirmar que o ministro Teixeira dos Santos não coordena uma entidade suficientemente independente para fazer o Orçamento de Estado e que devemos pedir a um professor crânio do ISEG para fazer a proposta orçamental.

Não tenho nível para me dirigir ao senhor Presidente da República. Mas posso, isso sim, interrogar o meu antigo professor de Finanças Públicas: ó Professor Cavaco, assim, aonde é que vamos parar?

Quando as coisas parecem por demais negras surge esta tendência centrífuga e lusitana de ir morrer longe. Fi-lo durante muitos anos encostado ao carrossel global do Banco Mundial. E, às vezes, confesso que é o que apetece voltar a fazer. Não fora ver também, aqui e ali, sinais de que nem tudo está perdido.

Vem esta confissão muito pessoal a propósito do LNEC. Catedral do aço e do betão, eis que resolveu contribuir para colmatar um dos défices estruturais do nosso sistema científico: criar um departamento muito especializado na economia de transportes. Para muitos dos nossos engenheiros que pensam em transportes e infraestruturas talvez que isto seja chinês, mas trata-se de uma iniciativa de grande alcance. Só quem acompanhou os disparates da discussão sobre a taxa de uso que os operadores deveriam pagar ao dono da infraestrutura ferroviária compreende o que estou a dizer. Os outros que me desculpem.

Hoje a grande discussão sobre a sustentabilidade do sistema de transportes passa por matérias que são, do ponto de vista científico, de fronteira (ordenamento do território, energia, ambiente, etc.) mas onde a economia de transportes (internalização de custos externos, por exemplo) tem papel fundamental. As nossas Universidades ainda não o compreenderam, mas o LNEC, sim. O departamento tem pouco tempo de vida, mas inicia a sua intervenção social com chave de ouro. O seminário que decorreu na passada semana trouxe a Portugal o que de melhor existe no mundo e na nossa terra. O MIT e a sua profundidade de análise, o GART de França com a sua experiência de regulação do sector, universidades, académicos, práticos, enfim, um escol com quem temos muito a aprender.

O LNEC. O tal que alguém disse que não é suficientemente independente. Há bofetadas sem mão que valem por uma boa bengalada. À Eça de Queiroz.



Ficha Técnica



Director Carlos Correia da Fonseca **Subdirector** Rui Moreira de Sá (rui.moreiradesa@transporte-publico.eu) **Redacção** Cláudia Pinto, Ana Sofia Tomás **Conselho editorial** António Mousinho, Carlos Alberto Mineiro Aires, Cristina Dourado, Cristina Pinto Dias, Fernando Nunes da Silva, Francisco

Murteira Nabo, Guilhermino Rodrigues, João Figueira de Sousa, Jorge Borrego, Jorge Coelho, José Carlos Pinheiro Henriques, José Manuel Silva Rodrigues, Luís Cabaço Martins, Nuno Ribeiro da Silva, Philippe Blanc, Raul Vilaça Moura, Ricardo Félix, Tomás Leiria Pinto **Fotografia** Paulo Palha

Paginação Manuel Bernardes **Propriedade, Redacção e Publicidade** Marketing For You, Lda, Beloura Office Park, Ed. 4, Escr. 1.2, 2710-693 SINTRA - Tel. 219 247 670 Fax 219 247 679 **E-mail** redacao@transporte-publico.eu opiniao@transporte-publico.eu

Rodoviária de Lisboa apresenta programa ambiental para melhoria do serviço

Empresa já obteve uma diminuição de 399 toneladas nas emissões de dióxido de carbono e de 149 mil litros de combustível

A Rodoviária de Lisboa (RL) apresentou recentemente o seu Programa Ambiental de Melhoria de Qualidade do Serviço (GISFROT). O programa permite à empresa um melhor desempenho ambiental e contribui para a uma condução segura, confortável e amiga do ambiente. Desde a sua implementação, em 2004, já proporcionou uma diminuição de 399 toneladas nas emissões de dióxido de carbono.

Cláudia Pinto
claudia.pinto@transporte-publico.eu



RL tem registado melhorias significativas ao nível do desempenho ambiental da sua frota, assim como do conforto proporcionado ao passageiro e da segurança rodoviária. Trata-se de um caso prático no âmbito das preocupações ambientais das empresas. Além do IST, o projecto conta com a parceria da Siemens VDO e da Rodin-form.

No começo do mês de Junho, a RL realizou um teste de condução num autocarro e os responsáveis do projecto deram a conhecer os resultados efectivos deste projecto, desde a sua implementação em 2004. A RL pretende incentivar a implementação deste tipo de projecto ambiental noutras

empresas do sector. O Presidente da RL, António Corrêa de Sampaio reforça que "este projecto não nos pertence na medida em que poderá e deverá ser implementado noutras empresas do sector, para que todos juntos possamos desenvolver uma condução mais amiga do ambiente. A responsabilidade ambiental da RL é alargada, na medida em que para além deste projecto, temos vindo a desenvolver uma consciência interna da importância destas questões através do nosso Sistema de Gestão Integrado em Ambiente e Qualidade".

O GISFROT já permitiu à empresa uma diminuição de 399 toneladas nas emissões de dióxido de carbono e de 149 mil litros de combustível. O Professor Tiago Farias do IST considera "é importante salientar os itens monitorizados: os motoristas e a frota quanto a diferentes indicadores de segurança, conforto e consumo, para que depois se possam alcançar os objectivos pretendidos: mais segurança rodoviária, mais conforto a bordo dos autocarros, menos emissões gasosas e menos consumo de combustível".

breves

Crianças viajaram gratuitamente na Fertagus e na Transtejo

Para celebrar o Dia Mundial da Criança, a Fertagus e a Transtejo decidiram homenagear as crianças de



forma especial. Assim, a Fertagus proporcionou uma viagem gratuita a mais de 1500 crianças, com menos de doze anos. A animação foi muita nas estações e comboios da Fertagus entre pequenos grupos de familiares e escolas que se juntaram para festejar o dia dos mais pequenos. A Transtejo possibilitou também uma viagem gratuita a todas as crianças com a mesma idade, e em todas as suas ligações, durante o dia 1 de Junho.

REFER promove workshop dedicado à mobilidade, turismo e desenvolvimento sustentáveis

No passado dia 22 de Junho, realizou-se no Auditório da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo (CCDRA), em Évora, o workshop regional dedicado ao Plano Estratégico na Região do Alentejo (PERA), Mobilidade, Turismo e Desenvolvimento Sustentáveis e Valorização do Território. Este workshop teve como objectivos a troca de experiências nacionais e internacionais, a dinamização da execução do Plano Nacional Estratégico, a promoção da articulação de todos os projectos de ecopistas com outras rotas, itinerários, circuitos, acessibilidades, corredores verdes e potenciais zonas turísticas de interesses (ZTI), entre outros. As ecopistas são vias de comunicação autónomas, reservadas às deslocações não motorizadas e valorizam o meio ambiente e a qualidade de vida. São apreciadas pela população alenteja que aproveita a existência de ecopistas para andar a pé, de bicicleta ou para praticar actividade física.

Dezoito carreiras da Carris recebem certificação

A Carris obteve recentemente certificação em mais de dezoito carreiras de autocarros por parte da Associação para a Certificação de Produtos (Certif). Em Fevereiro de 2006, a Carris tinha já obtido certificação de quatro carreiras de serviço público, tendo sido a primeira empresa portuguesa de transporte público colectivo urbano de passageiros a dispor de carreiras certificadas com base na norma NP EN 13816:2003.

Cláudia Pinto
claudia.pinto@transporte-publico.eu

A certificação, primeiro da empresa em 2006, e, agora, das carreiras - quatro iniciais, em 2006, a que se juntam agora mais dezoito -, através de um processo gradual (no final deste ano serão apresentadas para certificar mais dezoito carreiras, perfazendo então 40 carreiras certificadas), bem como a certificação ambiental (processo a concluir no final deste ano) são um reflexo do processo coerente de reestruturação global que a Carris tem em curso desde 2003, prosseguindo a estratégia definida que se poderá resumir na frase fazer mais e melhor, gastando menos", declarou ao Transporte Público o Presidente do Conselho de Administração, José Manuel Silva Rodrigues.

As carreiras certificadas foram as

seguintes: 5, 16, 17, 24, 37, 47, 48, 76, 81, 708, 718, 723, 726, 729, 738, 751, 755 e 759. Este facto constitui "um compromisso publicamente assumido pela empresa com a melhoria contínua da qualidade do serviço de transportes que, diariamente, prestamos à cidade", afirma Silva Rodrigues. "Ciente de que o futuro exigirá transportes públicos com elevados padrões de qualidade, a Carris tem trabalhado, de forma coerente e determinada, para assegurar a melhoria do seu desempenho e garantir a sua sustentabilidade", acrescenta.

A empresa prossegue assim a aposta na melhoria contínua da qualidade. "O futuro exigirá-nos mais e melhores transportes públicos, porque não é possível, por razões de ambiente, congestionamento e sinistralidade, continuarmos tão dependentes do automóvel, para as deslocações diárias", conclui Silva Rodrigues.

80 mil portugueses chegam a tempo e horas todos os dias



Setúbal Palmela Vendas Novas Pinhal Novo Peralva Coim Fátima Torres Novas Corroios Prazeres Campolide Sete Rios Entre-Campos Roma/Areeiro



Pontual, rápido e seguro. 54 km de linha, 14 estações, 8500 lugares de estacionamento, ligação à rede metropolitana de transportes e comércio integrado. Carruagens com ar condicionado, música ambiente e a melhor vista panorâmica sobre o Tejo. Resultado, 80 mil passageiros satisfeitos todos os dias.



Sempre a tempo. Sempre a horas.

breves**TAS PORTUGAL com plataforma logística em Coimbra já em funcionamento**

A TAS PORTUGAL, SA - empresa de transporte de mercadorias porta a porta e logística - já tem em funcionamento a sua nova plataforma de tráfego em Coimbra.

Esta infra-estrutura visa a aumentar a capacidade de resposta para as empresas da região, bem como a eficácia na distribuição das suas mercadorias.

Representando um investimento de um milhão e duzentos mil euros, a plataforma ocupa cerca de 13 mil metros quadrados.

**Seis finalistas da Competição Jovem Motorista Europeu 2007 já são conhecidos**

Já são conhecidos os seis finalistas da segunda regional de Caldas da Rainha da Competição Jovem Motorista Europeu 2007, promovida pela Scania. Os melhores classificados da segunda eliminatória regional da



competição foram: Carlos Baptista (Atlantic Cargo, S.A.), Filipe Carvalho (Abraçotejo, Transportes de Mercadorias), João Maia (T. Rodoviários de Mercadorias Batata, Lda.), José Baptista (Transportadora Ideal da Carvalha), Nelson Severino (Transfoztoje, Lda) e Nuno Pereira (Calbrita). Todos eles demonstraram maior perícia e destreza na condução, controlo da viatura e também melhores conhecimentos teóricos.

No final da competição, os Bombeiros das Caldas da Rainha apresentaram um simulacro de acidente, em que foi possível verificar qual é a sua intervenção em situações de derrame de matérias perigosas e técnicas de desencarceramento em acidentes rodoviários.

ECB ascende ao segundo lugar no ranking ibérico das empresas de intralogística

"O que proporcionamos às empresas são sobretudo economias de escala, já que asseguramos todo o serviço, incluindo o pessoal, as máquinas, gerimos os fluxos de materiais ao longo de toda a cadeia de produção até à entrega do produto ao cliente final. É precisamente neste serviço completo que somos exclusivos", declarou ao Transporte Público o director industrial da E. Correia de Brito (ECB), Luís Pereira, empresa que acaba de ascender ao segundo lugar no ranking ibérico de intralogística. "Apesar de se tratar de um outsourcing, a experiência acumulada permite-nos, por exemplo, a total integração na cultura da empresa cliente e a eficaz adaptação às necessidades existentes ou a criar", disse Luís Pereira. "O conceito de intralogística aplica-se à movimentação interna de todo o tipo de cargas e nasceu há menos de uma década, na Alemanha. Apesar de ser um conceito novo, a E. Correia de Brito já o pratica desde a sua fundação, em 1985", referiu.

Compreende "toda a movimentação de produto acabado e/ou de materiais no interior das empresas utilizando, tipicamente, empilhadores e pessoal especializado".

A empresa E. Correia de Brito é a mais antiga do sector em actividade na península Ibérica, a única empresa portuguesa de serviço completo do sector e também a única da área com certificação de Qualidade. A ECB facturou 4,5 milhões de euros em 2006. Este ano prevê atingir 5,1 milhões. A Secil e a Saint-Gobain são dois dos muitos clientes

A mobilidade pouco sustentada!



Abel Marques
Secretário-geral da ANTRAM

Uma política integrada de transportes e logística tem uma dimensão global que impõe inevitavelmente a criação de um órgão alargado de discussão e debate, com decisão política integrada, apoiado num observatório tecnicamente bom e credível e ainda planos, ou orientações estratégicas, de médio e longo prazo com medidas e acções integradas em todos os modos.

Todos desejamos boa mobilidade (de pessoas e mercadorias) e dela bem precisamos.

Portugal, país periférico carece dela, mais do que qualquer outro país, para ser competitivo na Europa e no Mundo.

O Governo que nos governa elegeu a "mobilidade sustentável" como a grande meta nos transportes. Pretende-se, entre outras coisas, "integrar de forma eficiente as redes de transportes ibéricas, europeias e transatlânticas". Este desígnio não pode, porém, ficar-se num conceito nem fazer-se por decreto.

O Governo tem o seu conceito de mobilidade aliás, com a legitimidade democrática que é conhecida. Porém, nem tudo vai bem no reino dos transportes e no rodoviário vai muito mal.

Um Governo forte tal como é o que hoje nos governa não tem culpa, é verdade, de trabalhar com um parlamento fraco, que não se revela como devia como um verdadeiro fórum de diálogo e promoção e onde o que mais importa é falar com retórica humorística, a maior parte das vezes deprimente.

Nestas circunstâncias perde a democracia, perdemos todos nós.

Por outro lado, a sociedade civil devia ser escutada, envolvida e chamada a cooperar, o que não acontece.

A institucionalização e regulamentação do "Lobi" são a nosso ver condições indispensáveis para

suprir a carência de competência ao nível dos parlamentos e essenciais para o desenvolvimento e competitividade.

Democracia que não aceita a sociedade civil na participação que a mesma está disposta a dar, não pode considerar-se plena.

Um parlamento que não tem especialistas dedicados, comissões em que se sentam para tratar de assuntos específicos, deputados que nem sequer estudaram a lição de circunstância para saber ouvir, pouco ou nada pode fazer sobre estudos de laboriosos consultores e reputados académicos.

Podem-se, é certo, os estudos digladiar-se até à vitória política final mas, de empurrão em empurrão, perde a mobilidade.

Por isso é indispensável ouvir a sociedade Civil, nomeadamente as associações.

A inexistência de um órgão nacional de reflexão e discussão, tutelado pelo Ministério dos Transportes, é um erro estratégico que se paga caro ou não fosse a "OTA" exemplo disso.

O Governo pode projectar todos os modos, encomendando a ilustres consultores estudos e mais estudos mas nunca conseguirá sem a cooperação estratégica daqueles, um projecto integrado, pela razão simples de que, planificar e orientar sobre o abstracto é actuar por actuar, embora tendo o mérito de actuar.

O que é necessário para uma política adequada de transportes

Em França, recentemente o primeiro-ministro chamou a si a tarefa de coordenação de um estudo estratégico para o modo rodoviário, envolvendo para o efeito toda a comunidade que mexe na matéria.

Em Portugal, o Governo rejeita, até onde pode, a intervenção da sociedade civil, cometendo o erro de palmatória de cercar alternativas que o ajudem numa tomada de decisão competente e responsável.

Que imagem passará na Europa a propósito do eixo prioritário nº.8 em curso que, desde 2005, coloca a "OTA" como uma importante infra-estrutura nas conexões multimodais a Espanha e ao resto da Europa?

Passaram alguns anos da proposta da ANTRAM de constituição de uma Comissão Nacional de Transportes, sobre tutela do Ministério dos Transportes que chegou a ser objecto de um projecto de regulamentação, morrendo de seguida.

Será que o Governo, demonstra-

do que está com a "nuance OTA" a importância da intervenção da sociedade civil neste caso, as organizações profissionais, vai finalmente promover a sua audição e participação?

O Governo já planificou e orientou e bem, de forma unimodal, todos os modos e a logística e vai fazê-lo, como prometido, para o modo rodoviário mas, como fará para integrar e potenciar a co-modalidade?

A Política da Mobilidade "promoverá a redução progressiva dos tempos de deslocação e intensificação da co-mobilidade optimizando o desempenho global dos vários modos de transporte".

Mas como haverá desempenho global sustentado sem um plano estratégico global?

É certo que o caminho de planificar e orientar cada um dos modos é necessário mas, já aí seria incontornável, no capítulo da multimodalidade ou co-modalidade ver as coisas de uma forma integrada.

Não obstante, nunca é tarde para emendar o erro e julgo que este Governo vai acabar por fazê-lo.

A construção de uma boa estratégia integrada pressupõe, ainda assim,

- Conhecimento correcto sobre o quadro de referência;

- A necessidade de um diagnóstico da situação actual e a sua evolução;

- Estatísticas precisas;

- Previsão da evolução dos impactos com máximo rigor;

- Promoção de inquéritos certos junto dos operadores;

- Uma visão discutida e partilhada;

- Diálogo profundo com parceiros europeus;

- Intervenção pública em todos os modos de transportes de mercadorias (O Estado regulamentação, controla, sanciona, negocia em Bruxelas, taxa, lança impostos, ajuda e é parte no diálogo social e na negociação).

Uma política integrada de transportes e logística tem uma dimensão global que impõe inevitavelmente:

- A criação de um órgão alargado de discussão e debate, com decisão política integrada, apoiado num observatório tecnicamente bom e credível;

- Planos ou orientações estratégicas de médio e longo prazo com medidas e acções integradas em todos os modos.

De que se está à espera?



PROFISSIONAIS CITADINOS
VOLVO FL E FE

AutoSueco

brevés

DHL verde

A DHL Portugal vai lançar um novo serviço que tem como principal objectivo permitir que todos os seus clientes possam compensar a emissão de dióxido de carbono (Co2), provocada pelo envio das suas encomendas: o Go Green. O serviço, que é pioneiro no sector do courier em Portugal, pode ser contratado mediante o pagamento de um valor adicional que será utilizado pela DHL para compensar a emissão de Co2, provocada pelo transporte das encomendas dos seus clientes.

Linde apoia as 24 horas de logística

A Linde Material Handling Ibérica apoiou as "24 Horas de Logística" disponibilizando três empilhadores para a realização de uma das provas do evento. As "24 Horas de Logística" foram parte integrante da FILDA - Feira da Indústria e Logística do Alentejo. Os empilhadores Linde, modelos H14D, H16D e H20D, foram utilizados na prova 9 - Prova de Perícia e Movimentação de Cargas que consistia num percurso de obstáculos que as equipas participantes tinham de percorrer.



SIL debate futuro da logística e promove negócios

A cidade de Barcelona recebeu, este mês, o 9º Salão Internacional de Logística (SIL), o 10º Simpósio Internacional SIL - Cinco Dias e o 5º Fórum Mediterrâneo de Logística e Transportes (MEDA). Debate e negócios reunidos num local.

Cláudia Pinto
claudia.pinto@transporte-publico.eu

O 10º Simpósio Internacional aprofundou a necessidade de abordar aspectos sociais, laborais e económicos da gestão logística. Em simultâneo, o Fórum MEDA destacou a importância do desenvolvimento ferroviário para o transporte de mercadorias no arco mediterrâneo.

As jornadas contaram com a presença de especialistas e representantes políticos de quatro continentes, do México ao Dubai. A presença internacional enriqueceu o debate no SIL através da visão técnica e estratégica dos melhores profissionais. As conferências demonstraram a importância do transporte por estrada e a sua evolução nos últimos anos, com um crescimento na ordem dos 11%.

Fórum MEDA

Na edição deste ano, o Fórum MEDA destacou a importância das futuras zonas de livre comércio. O objectivo é facilitar a mobilidade das pessoas e de mercadorias do arco mediterrâneo para outras zonas mundiais. Na primeira sessão do Fórum, o tema "Os aeroportos e as suas plataformas logísticas como vias de acesso ao mercado global" demonstrou a relevância da logística aeroportuária e permitiu aos presentes conhecer as tendências e projectos de futuro para esta zona.

Foi também abordado o impacto do crescimento económico e turístico de âmbito mediterrânico no transporte terrestre, sobretudo por estrada.

Luís Simões e GEFCO reforçam presença portuguesa no SIL 2007

A empresa Luís Simões (LS) esteve mais uma vez presente no SIL, através de um stand que evidenciou o negócio da logística, uma área onde a empresa tem vindo a crescer. "O ano de 2006 foi marcante na estratégia da empresa. As áreas da logística e transporte estão cada vez mais lado a lado e os serviços dos novos clientes estão a ser desenvolvidos numa perspectiva ibérica. Em 2007, podemos ter que ponderar a abertura ou reforço de plataformas regionais", declarou José Luís Simões, Presidente Executivo da LS.

A GEFCO, operador logístico com uma das maiores redes mundiais e que actua no mercado português, participou enquanto patrocinador do 10º Simpósio Internacional SIL - Cinco Dias. O stand de 152 metros quadrados apresentou todas as soluções logísticas da empresa aos visitantes naquela que já se tornou na maior feira do sector da logística e transportes.

"A nossa presença permite-nos não só obter um maior reconhecimento internacional, como também posicionar-nos como uma empresa activa que procura o contacto directo com o mercado. É um local único para a descoberta das novas tendências do sector", explica Luís Bernardino, Director Comercial e de Marketing da GEFCO em Portugal. "O SIL é o palco privilegiado para estabelecer novos contactos, interagir com as empresas, dar a conhecer os nossos serviços e mostrar a rede mundial do grupo", conclui.

Iron Mark

Um símbolo da Volvo há 80 anos

O ferro sueco foi a verdadeira base da Volvo. O símbolo do ferro na dianteira dos nossos veículos prometia alta qualidade, e esse símbolo tem sido a assinatura em todos os Volvos produzidos nos últimos 80 anos. Contudo, desde os primórdios, o símbolo foi reforçado pelo logótipo VOLVO colocado num atraente painel azul, em conjunto com uma barra de fixação diagonal.

O primeiro automóvel de passageiros da Volvo, que foi apresentado em 14 de Abril de 1927, ostentava um logótipo moderno na parte da frente da capota. O texto "Volvo Gothenburg Suécia" aparecia em letras brancas debruadas a dourado sobre um atraente painel de fundo a azul. A palavra "Volvo" aparecia num tipo de letra Egyptienne.

Todavia, as ligações geográficas rapidamente desapareceram, assim como o debruado dourado, enquanto o resto do logótipo - a palavra "VOLVO" - se mantinha. Na década de 50, foi reformulado por Karl

Erik Forsberg, um tipógrafo sueco que trabalhava para a Corte, tendo utilizado um tipo de letra idêntico, Volta.

Marca Volvo reconhecida em todo o mundo

A insígnia "Volvo" tem decorado os produtos da Volvo ao longo dos últimos 80 anos, enquanto o painel de fundo azul foi utilizado de forma ocasional. No início da década de 30, utilizou-se durante um curto período um símbolo alado, para indicar os maiores camiões na gama da empresa. Durante certos períodos, a marca do ferro e a barra diagonal não foram utilizadas. Porém, desde que o Volvo F10/F12 foi lançado em 1977 que os três símbolos figuram em todos os camiões da Volvo. Embora os vários símbolos sejam ocasionalmente revistos e actualizados, os três ficam sempre juntos.

O símbolo de comunicação actual é a marca do ferro com a palavra "Volvo" colocada no meio, tendo-se tornado numa das marcas registadas mais conhecidas e mais facilmente reconhecidas do mundo.



UM AEROPORTO COM FUTURO LISBOA 2017

O aumento da procura do transporte aéreo ditou a necessidade de se proceder à actualização das infra-estruturas aeroportuárias nacionais.

A construção, em Portugal, de um novo aeroporto internacional é uma afirmação sustentada no desenvolvimento e no progresso do país.

NAEER
Novo Aeroporto, SA

www.naer.pt

Economia de Transportes, Território e Ambiente



Elisabete Arsénio
LNEC

O painel dedicado à "Economia de Transportes, Território e Ambiente" foi apresentado pela Vice-Presidente da Comissão Organizadora do LNEC, Doutora Eng.^a Elisabete Arsénio, a qual deu também conta da sua actividade de investigação no domínio da Economia de Transportes no Institute for Transport Studies (ITS) da Universidade de Leeds, na avaliação dos custos externos ambientais dos transportes, designadamente ao nível do desenvolvimento de modelos de escolha discreta para estimação de custos marginais ambientais - importante para a definição de políticas de transporte e ambiente, por exemplo com vista à internalização de custos externos ou definição de taxas específicas como sejam aquelas associadas às emissões de CO₂.

Abordou ainda a investigação posterior no LNEC e parcerias internacionais para elaboração de estudos no âmbito dos custos sociais e ambientais dos transportes e da mobilidade urbana; fez referências a aplicações no sector dos transportes utilizando análises custo-benefício alargada à avaliação económica de externalidades significativas como sejam o custo dos acidentes, ruído e emissão de poluentes, e do trabalho a realizar em termos da aplicação

destas metodologias em Portugal. Foi demonstrada a importância de se considerar as externalidades ambientais numa análise comparativa de opções de transporte, sem esquecer os impactos sobre a Biodiversidade, e da realização de um "balanço ambiental" para cada opção, incluindo necessariamente a análise sobre a redução de emissões de CO₂. A este propósito, referiu-se o quarto relatório para as alterações climáticas do Painel Intergovernamental para as alterações climáticas (IPCC), e a situação de Portugal, em particular da contribuição do sector dos transportes para o total de emissões de gases com efeito de estufa (cerca de 24%), exigindo por isso uma atenção especial. Foi notada que as constantes pressões no território e impactos da construção no ambiente e na qualidade de vida das pessoas, exigem dos técnicos de transportes uma abordagem holística que consiga reflectir os "3 Es" da sustentabilidade *Economy, Efficiency and Equity*. Referiu-se também a importância das questões associadas à estrutura ecológica, de modelos de ordenamento do território sustentáveis, e da adequada articulação das redes de transporte e de mobilidade urbanas, fazendo alusão a um Seminário dedicado a esta temática onde participou como moderadora.

Vários oradores convidados

Nessa sequência foram apresentados os oradores convidados, e moderador deste painel. A comunicação do Presidente da Agência Portuguesa do Ambiente, Prof. António Gonçalves Henriques, centrou-se no tema dos transportes e alterações climáticas, tendo apresentado no contexto do PNAC - Programa Nacional para as Alterações Climáticas 2006, as medidas adicionais previstas e/ou em



Paulo Pailha



Paulo Pailha

curso para redução das emissões de gases com efeito de estufa (CO₂ equivalente) para os vários sectores (Floresta, Resíduos, Indústria e construção, Transportes, etc). Pode concluir-se, através do estudo apresentado, sobre o compromisso de Portugal no Acordo de Partilha de Responsabilidades celebrado no âmbito do Protocolo de Quioto, que previa como meta não ultrapassar em mais de 27% no período 2008-2012 as emissões de GEE tendo por base o cenário de referência de 1990. Apresentou em seguida, como exemplo, o projecto Mobilidade Sustentável, onde também participa o LNEC.

Seguiu-se a intervenção da Prof.^a Abigail Bristow da Universidade de Loughborough, Investigadora do Centro de Investigação Tyndall sobre alterações climáticas do Reino Unido. Esta especialista apresentou o estado da arte em matéria de medidas de mitigação no sector dos transportes (passageiros e mercadorias), incluindo o modo de transporte aéreo, na perspectiva da sua eficiência na redução de emissões de CO₂.

Por fim, a Prof.^a Rosário Partidário do IST apresentou o papel da Avaliação Ambiental Estratégica realizada no contexto do Portugal Logístico. A este propósito, notou-se a publicação recente (Decreto-Lei nº 232/2007 de 15 de Junho) do regime a que fica sujeita a avaliação dos efeitos de determinados planos e programas no ambiente, pelo que esta temática vai merecer posterior debate através de ciclo já programado de *workshops* promovidos pela Associação Portuguesa de Impactes (APIAI).

Seguiu-se um debate com os participantes no evento, o qual foi moderado pelo Prof. Miguel Coutinho da Universidade de Aveiro.

Novos rumos para a segurança rodoviária



João Cardoso
LNEC

A mitigação da insegurança impõe a definição de políticas de intervenção sobre todos os elementos do sistema de transporte, que enquadrem a definição das intervenções técnicas, vocacionadas para as fases de pré-colisão, de colisão e de recuperação. Não obstante, a experiência tem demonstrado que a intervenção sobre a estrada constitui um contributo relevante para a mitigação da sinistralidade e das suas consequências. Tal facto foi reconhecido

A segurança rodoviária é um aspecto do funcionamento do sistema de transporte importante para um desenvolvimento sustentável. Os acidentes rodoviários constituem um problema simultaneamente social, económico e ambiental.

pela Comissão Europeia, que elaborou uma proposta de directiva sobre gestão da segurança das infra-estruturas rodoviárias, complementando a legislação já em vigor para os túneis.

Lamentavelmente, o Parlamento Europeu parece preparar-se para não reconhecer aquela realidade, reprovando a proposta.

Factores influentes na sinistralidade

Na primeira comunicação, apresentada pelo Dr. Rune Elvik, do Instituto de Economia dos Transportes da Noruega (TØI), foram tratados aspectos relacionados com a aplicação do conhecimento actual sobre factores influentes na sinistralidade quer na definição e

avaliação de políticas alternativas de acção quer no planeamento da respectiva aplicação.

Tratou-se de uma abordagem ao nível estratégico da intervenção em segurança, muito centrada na visão e na experiência europeia nesta matéria. Foi feita a descrição geral da síntese quantitativa e qualitativa de conhecimentos realizada pelo TØI. Foi apresentada a avaliação predictiva dos efeitos de quatro opções para a estratégia de segurança rodoviária da Noruega para o período de 2007-20. A finalizar foram sugeridas algumas vias promissoras de investigação e apontados quatro grandes desafios que se colocam aos decisores políti-

cos, num futuro próximo.

Ferramentas técnicas norte-americanas

A segunda comunicação foi apresentada pelo Dr. Ron Pfefer, Presidente do Grupo de Trabalho para a Elaboração do Manual de Segurança Rodoviária, do Transportation Research Board americano. Foi abordada a actividade em curso nos EUA, destinada a apoiar a avaliação quantitativa da segurança das intervenções na rede rodoviária, ao nível quer do planeamento quer do projecto rodoviários.

Foram descritas ferramentas técnicas

"A experiência tem demonstrado que a intervenção sobre a estrada constitui um contributo relevante para a mitigação da sinistralidade e das suas consequências. Lamentavelmente, o Parlamento Europeu parece preparar-se para não reconhecer aquela realidade, reprovando a proposta."

já desenvolvidas e em curso de investigação, designadamente o Plano Estratégico de Segurança da AASHTO, o modelo interactivo de projecto de segurança, o guia de factores humanos e a primeira edição do Manual de Segurança Rodoviária. Parte considerável da apresentação incidirá sobre este documento de referência que, pela sua estrutura e pela fundamentação científica dos métodos quantitativos propostos, se prevê impulsionará o uso da avaliação quantificada dos níveis de segurança rodoviária das estradas.

A finalizar, o autor referiu que nos EUA se tem verificado uma mudança no paradigma de abordagem da segurança rodoviária, no sentido não só de uma mais generalizada e rigorosa quantificação dos impactos dos factores relevantes e dos efeitos das intervenções mas também de uma crescente utilização de novas tecnologias, conceitos e ferramentas nas análises efectuadas.

Entrevista Chantal Duchène, Presidente do GART

"A mobilidade é um elemento fundamental do desenvolvimento sustentável"

À margem da Conferência TDeS'07, o Transporte Público - Mobilidade Inteligente teve oportunidade de falar com Chantal Duchène, Presidente do GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport), associação voluntária de entidades organizadoras de transportes, com sede em França.

Carlos Correia da Fonseca
carlos.correia@transporte-publico.eu

Fale-nos, por favor, do GART

O GART é uma associação voluntária de entidades organizadoras de transportes. É totalmente independente do Estado, já que obtém os fundos necessários ao seu funcionamento das cotizações das entidades associadas. A melhor medida do interesse da acção do GART é o facto de todas as entidades organizadoras existentes estarem associadas, embora nada a tal as obrigue. Somos essencialmente um fórum de reflexão onde se debatem questões técnicas comuns a todos os associados. Temos capacidades técnicas próprias, em especial no domínio da contratualização das obrigações de serviço público.

Qual é o papel das entidades organizadoras em França?

Nos anos 60 e 70, deu-se em França um muito forte êxodo rural, o qual, associado ao retorno dos franceses

expatriados da Argélia, levou a uma pressão enorme sobre as cidades. Nessa altura, foi muito importante assegurar uma mobilidade económica para estes novos trabalhadores da indústria e dos serviços. As entidades organizadoras de transportes nasceram como uma emanção do poder local vocacionadas para organizar a mobilidade de forma eficiente. O seu papel fundamental foi a racionalização das redes de transporte público, a contratualização dos serviços de transporte, o financiamento do sistema e a fiscalização do cumprimento dos contratos. Repare que o nosso sistema de financiamento do transporte público, assegurado em cerca de 40% pela taxa municipal de transportes, a qual incide sobre as empresas que empregam mais do que um mínimo de trabalhadores, foi então aceite por toda a sociedade sem qualquer contestação, o que revela ao reconhecimento das vantagens que um sistema bem coordenado tem para o tecido económico. Hoje a perspectiva é mais abrangente. A mobilidade é um elemento fundamental do sistema económico e, se hoje existe um imperativo de desenvolvimento sustentável, é claro que a mobilidade terá de ser sustentável. O principal factor impulsionador agora é o problema das alterações climáticas, pelo que as entidades organizadoras, a que em Portugal chamam as Autoridades de Transporte, têm como missão principal assegurar uma repartição modal sustentável, isto é, não estamos a falar apenas de oferta de transportes. Referimo-nos ao próprio desenho das cidades, ao ordenamento urbano, à promoção dos chamados modos suaves, ao



estacionamento, à conectividade dos diferentes modos, à internalização dos custos externos nos modos menos eficientes do ponto de vista energético e ambiental e, é claro, à organização da forma como as obrigações de serviço público são asseguradas.

O desenho do contrato de concessão de serviço público e a fiscalização do seu cumprimento são, portanto, peças chave do sistema.

É claro. Trata-se de reinventar o papel do Estado ou do sector público. Hoje é nos relativamente indiferente que os operadores de transportes sejam empresas públicas ou privadas. Até temos preferência pelos privados que têm melhor capacidade para se organizarem de forma eficiente. A questão é estabelecer correctamente as obrigações de serviço público e velar para que elas sejam respeitadas pelo operador. Obrigações que abarcam a operação de uma dada rede com determinados níveis de frequência e de qualidade da oferta e segundo preços pré-acordados.

Tem mantido uma relação que posso dizer privilegiada com Portugal, já que vem cá com grande frequência. Como vê a evolução da mobilidade neste país?

Tenho sentimentos mistos. O país está diferente, mais progressivo, de cada vez que cá venho, e faço-o de seis em seis meses. Contudo, há um aspecto perturbador. A vossa administração pública pouco evoluiu desde há muitos anos: um Estado centralizador, um poder local com fracos recursos humanos e financeiros, empresas estatais de grande dimensão e um sector privado, no transporte de passageiros, geralmente de muito fraca dimensão e fraco nível de organização empresarial. Acresce a subsistência de uma legislação de enquadramento dispersa e pouco sistematizada. A reforma da administração parece-me ser a grande prioridade, se pretendem gerir a mobilidade de acordo com o que podemos designar pelo estado da arte ou, dito de outro modo, se pretendem cumprir o Regulamento comunitário sobre as obrigações de serviço público.

As autoridades de transportes serão então uma peça importante do puzzle.

Sim, uma peça, mas também aí recomendo bastante atenção. As autoridades de transportes não devem ser impostas pelo governo central. Elas devem ser eleitas ou, no mínimo, criadas a partir de órgãos locais eleitos. As câmaras têm de estar financeiramente implicadas no funcionamento das autoridades de transportes e deverão responder às populações pelo êxito ou fracasso da sua acção. A não ser assim

teremos sempre a desculpa do "Pai Estado". "Eles não nos deram dinheiro...". O segredo está nas fontes de financiamento da gestão da mobilidade. O caso francês é excepcional: se fosse hoje eu já não recomendaria a taxa municipal (*prélèvement de transport*). Acho que uma fonte importante será a taxação do uso do automóvel em transporte individual. Obtêm-se fundos, consciencializam-se os cidadãos e estamos ainda a contribuir para a internalização dos custos externos, o que levará a um menor uso do TI através de um puro mecanismo de mercado (se um bem é mais caro, a sua procura desce, como em quase todas as mercadorias...).

Contudo, há agentes muito específicos que beneficiam imenso da existência de bons transportes. Não deveriam eles pagar algo ao município por essa vantagem que é, actualmente, gratuita?

Sim. É o caso, por exemplo de agentes imobiliários. Um centro comercial que beneficia de estar próximo de um interface de transportes deverá pagar um preço por isso. Mas aí vejo como mais correcto consignar esse tipo de receitas aos custos de investimento, deixando as taxas sobre os automóveis para cobrir os custos de funcionamento do sistema de transportes.

Em Portugal deverão vir a ser (re)criadas duas autoridades de transportes: uma para a Área Metropolitana de Lisboa e outra para o do Porto. E as outras cidades?

Penso que elas deverão ter também esse tipo de regulador. As cidades médias defrontam-se com gravíssimos problemas de congestionamento, estacionamento, segurança, etc. Contudo, repito, o Estado pode ter um papel de promoção (permitindo, por exemplo, a criação de taxas locais ou canalizando para os municípios a receita de certas taxas especificamente criadas). No entanto, a iniciativa principal deverá ser sempre das comunidades locais.

Avaliação Ambiental Estratégica no Sector dos Transportes

"Facilitar escolhas quando as opções estratégicas ainda estão abertas"



Maria Rosário Partidário
Professora Associada, IST

A Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) é um novo conceito de avaliação de impactes que apoia a decisão estratégica na discussão de grandes opções de desenvolvimento. O seu papel é o de facilitar a integração de factores ambientais e de sustentabilidade em momentos chave da decisão estratégica.

uma vez que a metodologia de AIA é inibidora de uma abordagem estratégica, recorre a grande detalhe na análise e é reactiva às grandes decisões fundamentais. Em AAE, a grande motivação é facilitar escolhas quando as opções estratégicas ainda estão abertas, baseando essa escolha em objectivos de longo prazo e em razões e critérios de natureza estratégica, holísticos

e integradores.

No contexto europeu, esta discussão tem tido lugar em sede da Directiva 2001/42/CE sobre a avaliação ambiental de planos e programas. Ausente o carácter estratégico e seguindo um detalhe de abordagem muito semelhante à AIA, a Directiva tem influenciado a prática nacional dos diversos Estados-Membros. Em

Portugal o Decreto-Lei nº 232/2007, de 15 de Junho, transpõe a Directiva para a ordem jurídica nacional, mas fá-lo reconhecendo a função estratégica da AAE na análise das grandes opções. Portugal coloca-se assim na vanguarda da maioria dos Estados-Membros europeus, cumprindo a Directiva, mas abrindo oportunidades de integração ambiental e de sustentabilidade, de um modo proactivo, em processos de desenvolvimento. Coloca a responsabilidade no iniciador da acção estratégica e na sociedade e instituições, cria mecanismos de participação, chamando à partilha da responsabilidade ambiental anteriormente atribuída apenas ao ministério de tutela do ambiente.

A AAE exige assim uma mudança fundamental de cultura e de perspecti-

va da sociedade, contribuindo para a transição de uma perspectiva de avaliação de impactes ambientais reactiva, para uma perspectiva de escolhas estratégicas sobre a utilização sustentável dos recursos ambientais.

A apresentação realizada sobre a aplicação da AAE no sector dos transportes apresentou o caso do Programa Portugal Logístico onde se incentivou a utilização da AAE na discussão das grandes opções do Programa, quer em relação à estratégia nacional num contexto europeu, quer em relação às soluções de desenvolvimento do programa e como é que as mesmas contribuem para um desenvolvimento regional e municipal equilibrado e sustentável. Os resultados até agora alcançados são discutidos à luz da dimensão estratégica da AAE.

Originalmente decorrente da Avaliação de Impacte Ambiental (AIA), a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) começou por seguir a mesma metodologia da AIA aplicando-a a planos, programas e políticas. Essa abordagem tradicional é hoje crescentemente contestada

Escolha criteriosa de pneus aumenta segurança dos passageiros

A escolha correcta dos pneus para os autocarros é essencial para a segurança dos passageiros, das viaturas e para o aumento da qualidade do serviço prestado. Provavelmente não pensa neste pormenor cada vez que viaja de autocarro... O Transporte Público-Mobilidade Inteligente foi investigar como é que as empresas transportadoras escolhem e gerem os

seus pneus.

Para o efeito, fizemos as mesmas perguntas ao director de Inovação e Desenvolvimento da Carris, Jorge Nabais, ao director da área de manutenção da Rodoviária de Lisboa, Raul Santos e ao Administrador Delegado da Barraqueiro Transportes, Martinho Santos Costa. Concluímos que estas três empresas seguem

critérios bem definidos para a adequada escolha dos pneus das suas viaturas, tendo em conta a sua durabilidade, *performance* e qualidade, não esquecendo a importância da formação dos motoristas para uma condução segura e para lidar com imprevistos na estrada relacionados com falhas nos pneus.

Cláudia Pinto
claudia.pinto@transporte-publico.eu

1.	Qual a preocupação da empresa quanto à qualidade dos pneus dos seus autocarros?	2.	Quanto tempo duram, em média, os pneus? Quais os procedimentos para que os pneus durem mais?	3.	Considera que a escolha dos pneus é fundamental para o aumento da segurança dos passageiros? Que preocupações têm a este nível?	4.	Os motoristas da sua empresa têm formação para lidar com imprevistos na estrada relativamente a pneus?	5.	Que critérios tem em consideração antes da escolha dos pneus para os autocarros da empresa. É escolhida uma marca específica ou optam por várias?
-----------	---	-----------	--	-----------	---	-----------	--	-----------	---

Carris "Os autocarros utilizam pneus *tubeless* (sem câmara), com reforço lateral, da mais recente tecnologia e específicos para circuito urbano"



Jorge Nabais

1. É preocupação constante da Carris que os pneus utilizados na sua frota sejam os mais adequados para os diferentes veículos e tipo de serviço, que garantam a segurança rodoviária e a dos seus clientes, que contribuam para a redução do consumo de combustível e tenham a maior duração possível.

Neste sentido, a Carris tem um contrato para fornecimento e assistência a pneus, para toda a frota de autocarros, com um reputado fabricante, que se ocupa de tudo o que diz respeito a pneus, pagando a Carris um valor por quilómetro percorrido. Os pneus utilizados são *tubeless* (sem câmara)

com reforço lateral, da mais recente tecnologia e específicos para circuito urbano.

2. Dependendo das várias tipologias de autocarros e dimensões dos pneus, a duração média situa-se nos 130 mil quilómetros (90 mil quilómetros no estado novo e 40 mil quilómetros após recauchutagem). Para uma boa gestão dos pneus, é fundamental garantir a sua manutenção, com rotinas diárias de verificação do estado de condição, nomeadamente do piso e das pressões de ar e alinhamento da direcção dos veículos a cada 30 mil quilómetros de serviço, e uma condução adequada para evitar travagens bruscas ou excessivas, buracos ou impactos contra passeios.

3. A qualidade e manutenção dos pneus são condições fundamentais para a segurança. Assim, a escolha criteriosa dos pneus para os diferentes autocarros da Carris é fundamental para assegurar a segurança dos clientes. Para além do referido anteriormente, é de salientar que apenas são aplicados pneus em estado novo nos eixos dianteiros dos veículos, enquanto os pneus recauchutados só são aplicados nos eixos traseiros.



4. A formação inicial e contínua dos motoristas da Carris contempla módulos de condução económica e de condução defensiva que incluem os cuidados a observar com os pneus. Perante situações de pneus danificados em serviço, dispomos de uma equipa permanente para a assistência de rua.

5. Detemos um contrato com uma marca específica. As grandes preocupações centram-se na selecção dos pneus mais adequados à tipologia dos veículos e ao tipo de serviço que a Carris presta na cidade de Lisboa e às cargas admissíveis por eixo.

Barraqueiro Transportes "Para além da segurança, pneumáticos de qualidade permitem uma economia significativa de combustível"



Martinho Santos Costa

1. Os pneus, sendo o órgão de ligação da viatura à estrada, são um elemento fundamental na segurança do transporte. Assim sendo, é para nós uma preocupação permanente que os autocarros estejam equipados com as melhores soluções possíveis neste aspecto. Para além da segurança,

pneumáticos de qualidade e com cuidada manutenção permitirão, também, uma economia significativa de combustível.

2. Os pneus têm duração variável, dependente do tipo de serviço que os autocarros efectuam. Um percurso suburbano provoca desgastes muito mais acentuados do que um transporte de longo curso. Para além dos desgastes, a taxa de avarias provocada pelo estado das estradas e os embates em passeios é também mais intensa nos transportes urbanos e suburbanos. Em termos médios, um pneu pode durar entre 60 mil e 180 mil quilómetros.

3. A escolha dos pneumáticos e a sua manutenção são fundamentais para a segurança do veículo, sendo analisados e mantidos regularmente

tal como os restantes órgãos das viaturas.

4. Apesar da ocorrência de avarias na estrada ser diminuta, no que concerne aos pneumáticos, todos os motoristas têm equipamento e pneus sobressalentes para mudar, em caso de necessidade.

5. Nas diversas zonas operacionais da empresa utilizamos diversos métodos para a gestão do parque de pneumáticos:

- Aquisição de mais de uma marca adequando a tipologia e qualidade do pneu ao tipo de serviço, cabendo-nos a gestão integral da vida do pneu,



montagem, reesculturação, recauchutagem e abate;

- Entrega de toda a gestão dos pneumáticos a uma empresa fornecedora, que cobra a prestação deste serviço, em função da tipologia do serviço e dos quilómetros percorridos;
- Aquisição dos pneus novos e devolução ao fornecedor após a primeira "vida".

"Mais importante que a durabilidade do pneu é a sua aderência à estrada, assegurando o melhor equilíbrio dinâmico do autocarro"



Raul Santos

1. A Rodoviária de Lisboa (RL) encara com extrema importância a qualidade dos pneus da sua frota de autocarros, considerando o pneu como um dos elementos fundamentais que contribuem para a segurança das viaturas e consequentemente para a qualidade do serviço que presta aos seus clientes.

2. A longevidade dos pneus da RL é de cerca de três anos e meio, correspondendo a uma utilização para aproximadamente 180 mil quilómetros.

A "vida" do pneu compreende dois ciclos: o de novo e o de recauchutado, sendo que cada um destes ciclos corresponde a metade da sua vida.

No entanto, mais importante que a sua durabilidade, importa garantir que o pneu desempenhe eficazmente a função para a qual é concebido, ou seja, proporcionar, permanentemente, uma boa aderência à estrada assegurando o melhor equilíbrio dinâmico do autocarro.



3. Para a escolha de um bom pneu, devem concorrer factores de adaptação ao tipo de serviço que a viatura desempenha, nomeadamente o índice de carga e de velocidade, o desenho do piso, a robustez da sua estrutura e a qualidade da borracha.

O conjunto destes factores é complementado com o conjunto de medidas de gestão técnica de pneus que a RL tem ao nível da manutenção preventiva.

Os pneus são submetidos periodicamente a inspeções técnicas, para verificação do seu estado de conservação e do nível das pressões indicadas.

A importância que a pressão do ar contém nos pneus tem na sua durabilidade e na segurança do autocarro é fundamental e constitui uma preocupação

constante. Para tal contribui também a utilização de geradores de nitrogénio para o enchimento dos pneus que a RL adquiriu há cerca de dois anos.

4. Em acções de formação contínua no âmbito da condução defensiva, todos os nossos motoristas são sensibilizados para a importância do seu papel na manutenção do bom estado

dos pneus e dos reflexos directos e indirectos que os mesmos têm na segurança dos clientes e na melhoria do serviço.

5. Para além dos factores referidos anteriormente, que influenciam a escolha dos pneus, existem outros factores que são decisivos na opção de determinadas marcas, nomeadamente a desejável uniformização em função das medidas de pneus e tipologias de autocarros, de forma a facilitar a sua gestão técnica, no que respeita ao seu aparelhamento e aprovisionamento de stocks, bem como no que concerne à sistematização dos processos de controlo e monitorização.

E os pneus nos camiões de transporte de mercadorias?

Luís Simões segue recomendações de fabricantes e dá formação a motoristas

O Transporte Público-Mobilidade Inteligente quis saber também se os critérios para escolha de pneus em empresas de transporte rodoviário de mercadorias são idênticos aos utilizados nas empresas de transporte de passageiros. Falámos com Jorge Simões, director geral Socar - Equipamentos de Transporte e Serviços Técnicos, S.A. e administrador da conhecida empresa Luís Simões. De acordo com este responsável, "para aumentar a durabilidade de um pneu deve seguir-se criteriosamente as recomendações dos fabricantes, como por exemplo, verificar as pressões de ar, proceder-se a inspeções visuais regulares, rotação na jante quando necessário, permuta de rodas, abertura de piso e retirar a carcaça antes de atingir os arames para recauchutagem".



– Qual a preocupação da empresa Luís Simões quanto à qualidade dos pneus dos seus camiões?

– A qualidade dos pneus é muito importante, quer ao nível da segurança/prevenção da sinistralidade, quer do próprio impacto económico para a gestão do negócio. São alvo de uma elevada atenção por parte da empresa. Consciente desta realidade, a Luís Simões entregou a gestão dos pneus a duas empresas especializadas, através de um contrato em que paga um valor por viatura e por quilómetro percorrido.

– Quanto tempo duram, em média, os pneus? Quais os procedimentos para os pneus durem mais?

– Um pneu novo dura cerca de 150 mil quilómetros e um recauchutado cerca de 100 mil. No entanto, pode existir uma variação de cerca de 30% dependendo do percurso e das condições de exploração da viatura. Para aumentar a durabilidade de um pneu, devem seguir-se criteriosamente as recomendações dos fabri-

cantes, como por exemplo, verificar as pressões de ar, fazer-se inspeções visuais regulares, rotação na jante quando necessário, permuta de rodas, abertura de piso e retirar a carcaça antes de atingir os arames para recauchutagem.

– Os motoristas têm formação para lidar com imprevistos na estrada relativamente aos pneus?

– Os nossos motoristas são alvo de uma grande fatia da formação anual ministrada pela Luís Simões que, em 2006, atingiu as 28 907 horas.

A acção actualmente em curso, e no que respeita à temática dos pneus, contempla um módulo de condução segura, que tem como objectivos sensibilizar os condutores profissionais para os riscos da actividade decorrentes do hábito e da rotina, e cultivar uma atitude proactiva face aos riscos da actividade no que respeita à prevenção. Contempla também um módulo de manutenção e obrigações do condutor, que tem como objectivo maximizar as potencialidades dos equipamentos, utilizando-os de forma correcta, de modo a garantir a sua longevidade e bom estado de conservação. Este módulo aborda, entre outros temas, o da importância do cumprimento dos intervalos de manutenção do veículo, da detecção de avarias, dos procedimentos diários a cumprir antes de iniciar uma viagem (nos quais se inclui o controle da pressão a frio de ar nos pneus), dos efeitos da pressão incorrecta nos pneus (que reduz a sua via útil).

– Que critérios têm em consideração antes de escolherem os pneus para os vossos camiões? Escolhem uma marca específica ou optam por várias marcas?

– O principal critério é a entrega da gestão do pneu a especialistas que possuem uma larga experiência no mercado dos transportes. A opção tem recaído sobre uma marca líder mundial e com uma política de investigação e desenvolvimento permanentes, dando totais garantias de qualidade e eficiência económica.

breves

Transporte de bicicletas no Metropolitano de Lisboa com novo horário

O Metropolitano de Lisboa (ML) em parceria com a Federação Portuguesa de Ciclismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) alargou, no passado dia 1 de Junho, o horário para o transporte de bicicletas no Metro, antecipando-o para as 20:30, nos dias úteis. Com o intuito de incentivar a mobilidade sustentável na cidade de Lisboa, o ML tem desenvolvido várias iniciativas que visam promover o transporte alternativa não poluente, permitindo ainda o transporte de bicicletas aos fins de semana e feriados, em qualquer horário. Relembre-se que não é permitido o transporte de mais de duas bicicletas por carruagem e caso não se verifiquem grandes aglomerações de passageiros.

IBS patrocina participação do Grupo Sportivo de Carcavelos na Gymnaestrada 2007

A IBS Ibéria, fornecedor de soluções de gestão empresarial, patrocina a presença da secção de ginástica do Grupo Sportivo de Carcavelos (GSC) no maior evento de ginástica amadora do mundo, a Gymnaestrada 2007. A décima terceira edição deste evento realiza-se entre os dias 8 e 14 de Julho, na cidade de Dornbirn, Áustria, e contará com a participação de mais de 22 mil ginastas que representarão 55 países. A comitiva portuguesa conta com a participação de 32 clubes, entre os quais, o GSC. "Estamos confiantes que este patrocínio ajudará aos excelentes resultados que todos desejamos, quer para o GSC, quer para a comitiva portuguesa de ginástica", salienta Adelaide Leitão, Assistant Director Marketing, Education & Business Partners da IBS Ibéria.

Primeiro Centro de Mobilidade do país inaugurado no Porto

Localizado na Estação de São Bento, o primeiro Centro de Mobilidade disponibiliza diferentes soluções de mobilidade num único espaço, possibilitando a obtenção de informação e aquisição de serviços monomodais e intermodais, em função das necessidades dos clientes. Este projecto pioneiro resulta de uma parceria entre a CP, a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto e o Metro do Porto.



Gonçalo Homem de Almeida Correia
Engenheiro Civil - Instituto Superior Técnico

Tese de Doutoramento a decorrer no Instituto Superior Técnico (IST) Viabilidade de sistemas de *Carpooling* aplicados a viagens pendulares na Área Metropolitana de Lisboa

O aumento da utilização do transporte individual resultante do crescimento da motorização e dos movimentos pendulares associados à ocupação das zonas suburbanas tem como resultado o aumento da poluição, gasto de energia e tempo necessário para o transporte. Números de 1997 da Agência Internacional do Ambiente já mostram taxas de ocupação em viagens pendulares para os quinze países da União Europeia entre 1,1 a 1,2 pessoas por veículo.

Pode concluir-se que muitas das grandes cidades não foram capazes de garantir políticas efectivas para controlar o congestionamento urbano, sendo necessárias medidas inovadoras que recuperem um melhor desempenho dos sistemas de mobilidade.

Os transportes colectivos tradicionais não podem ser a única solução para o aumento da procura de mobili-

dade em viagens pendulares porque a diferença entre a hora de ponta e fora da hora de ponta levaria a altos custos de manutenção com material circulante no caso de se atender a procura com igual nível de serviço.

O que são os sistemas de *carpooling*?

O termo *carpooling* é a expressão inglesa que descreve um modo de transporte que tem sido testado principalmente nos Estados Unidos e alguns países da Europa e que consiste no agrupamento de pessoas para a partilha dos seus automóveis privados nos percursos casa-trabalho, as chamadas viagens pendulares, com impactos positivos nos custos de transporte, congestionamento urbano e emissões poluentes.

Estes sistemas inserem-se num conjunto de medidas, conhecidas como gestão da procura de transportes, que visam a gestão mais eficiente do sistema de transportes e infraestrutura já existente, ao invés da perspectiva de aumento indeterminado da oferta para responder a uma procura de mobilidade sempre crescente.

Quando surgiram estes sistemas?

O *carpooling* começou a ser encarado como modo de transporte na década de 70 nos Estados Unidos aquando da crise petrolífera mundial de 1973. Com o custo dos combustíveis a disparar, procuraram-se métodos inovadores para suportar a utilização do automóvel, de que a mobilidade urbana deste país é fortemente dependente, sem aumento dos custos por pessoa transportada.

São então iniciados programas de disseminação de informação sobre as vantagens da partilha do automóvel mostrando às pessoas que existe uma forma de continuarem a viajar para os seus locais de trabalho com os mesmos custos, tendo para isso que partilhar o veículo com amigos, colegas ou vizinhos. O resultado foi o aumento da taxa de ocupação dos veículos privados nas viagens pendulares.

Entretanto, com o fim da crise petrolífera, o incentivo da diminuição do custo de transporte deixou de ter o mesmo peso, o que provocou a regressão da repartição modal no sentido novamente da utilização dos veículos privados apenas com o condutor.

Quais os principais impedimentos para a utilização?

Embora o *carpooling* seja um conceito simples e com enorme potencial no aumento da sustentabilidade da mobilidade urbana (no limite, se todas as pessoas partilhassem o automóvel com outra, as reduções seriam de 50%) é difícil encontrar casos de sucesso na sua aplicação a nível nacional ou mesmo internacional.

Surgem grandes impedimentos, dos quais sobressai a questão psicológica da partilha do automóvel com pessoas não familiares e a perda de flexibilidade de horários já que as pessoas têm que se comprometer com horários rígidos para sair de casa e do emprego.

Em que consiste a tese que está a ser desenvolvida no IST?

O projecto que está a ser desenvolvido no IST no âmbito da minha tese de Doutoramento em Transportes sob orientação do Professor José Manuel Viegas tem como objectivo o estudo da viabilidade de sistemas de *carpooling* aplicados na região de Lisboa que procurem ultrapassar os problemas

que surgiram no passado. Propomos um esquema do tipo clube, no qual as pessoas possam inscrever-se mediante o cumprimento de um determinado número de condições que permitam aferir da sua idoneidade para participar neste tipo de esquemas. O objectivo é filtrar os participantes e posteriormente acompanhar as suas deslocações em automóvel partilhado, adoptando assim uma atitude pró-activa na organização dos grupos.

Ao mesmo tempo, o esquema de clube poderá permitir o aumento da flexibilidade destes sistemas, permitindo a inserção temporária num grupo alternativo no caso de haver uma alteração de horário ou destino.

Este esquema pressupõe que os participantes actuem tanto como passageiros como condutores, cumprindo assim dois objectivos: o de reduzir a probabilidade de retirar procura aos transportes colectivos, o meio mais sustentável de viajar, e ao mesmo tempo evitando trocas monetárias entre participantes, já que a alternância de condutor, dia-a-dia ou semana-a-semana, permitiria o equilíbrio dos custos de transporte.



Na terra onde os comboios chegam dois minutos antes da hora prevista

Duas portuguesas nos transportes públicos do País de Gales

Rita e Lenira, duas portuguesas a viver no País de Gales, contam-nos a experiência do seu dia-a-dia em transportes públicos.

Cláudia Pinto
claudia.pinto@transporte-publico.eu

Lenira Semedo, 26 anos, estuda psicologia há três anos no País de Gales. Rita Nascimento, 28, trabalha como pasteleira, há um mês, na mesma região. Duas portuguesas, duas realidades e duas utilizadoras de transportes públicos. Lenira mora muito perto da universidade onde estuda. No entanto, "pelo menos duas vezes por semana" utiliza o comboio. Considera-se "satisfeita" e aponta, como curiosidade, o facto dos "comboios no País de Gales serem mais pequenos do que em Portugal". O caso da Rita é

diferente. Vive relativamente longe do local de trabalho e desloca-se de transportes públicos.

Os comboios chegam dois minutos antes da hora prevista

As duas entrevistadas apontam como principal diferença entre os comboios portugueses e de Gales, o facto de neste país serem mais caros. No entanto, Rita Nascimento realça que "se adequam aos ordenados mais elevados" e acrescenta que "os comboios são super confortáveis e, em segunda classe, parece que vamos em primeira". Por sua vez, a estudante de psicologia destaca o facto de se poder "comprar bilhetes dentro do comboio. Normalmente, os comboios chegam sempre dois minutos antes da hora prevista e os atrasos são sempre comunicados".

"A utilização de transportes é importante porque se poupa muito tempo e evitam-se filas de trânsito", diz-nos Lenira Semedo. Para Rita, os transportes "são a única alternativa para viajar e mover-me. Como não me vejo a conduzir do outro lado da estrada e não penso comprar um carro, vou continuar a usar os

transportes públicos. Além disso, em viagens longas sempre se pode dormir. Já experimentei fazer viagens de carro sozinha e é muito aborrecido". Nos tempos livres, viaja muito de "comboio e barco para ir visitar ami-

gós. Existem ligações por mar para a Irlanda".



gos. Existem ligações por mar para a Irlanda".

Antes de viajar de comboio no País de Gales aceda a:
<http://www.nationalrail.co.uk/index.html>

Uma "cidadã do mundo" em transportes públicos

Rita conhece bem os transportes de vários países pois já estudou, ou trabalhou, nos EUA, Espanha e Itália.

no país vizinho revelou-se bastante rentável pois "as viagens eram muito mais baratas e os ordenados mais elevados do que os de Portugal". Para exemplificar, diz-nos que "um bilhete para dez viagens custava 3,80 euros há dois anos, enquanto que, em Portugal, pagava-se na altura quase três euros para apenas quatro viagens".

Quando concluiu o curso, Rita foi destacada para estagiar em Itália durante seis meses, experiência que terminou no final do ano passado. "Neste país, o transporte de eleição é o comboio. Os preços dos bilhetes eram semelhantes aos de Portugal, mas os atrasos eram uma constante".

Recentemente teve de se deslocar a Sevilha. "Bati o meu recorde pois passei por quatro países em apenas dois dias. Fiz milhares de quilómetros, muitas horas em comboios, aviões, autocarros, mas valeu a pena!". O que mais

custou foram "as longas paragens de mais de uma hora que os autocarros faziam nas estações de serviço".

Para finalizar, conclui afirmando que em Portugal "sempre utilizei o comboio da linha Lisboa-Cascais que funciona muito bem, tal como a nossa rede de expressos. Também temos alguns transportes públicos bons, embora estejam pouco articulados e coordenados. Também viajar de transportes públicos entre locais na periferia das cidades é quase uma impossibilidade, pois a lógica é periferia-centro-periferia".



Se quiser viajar de autocarro em Espanha aceda a:
<http://www.continental-auto.es/index.do>
ou <http://www.socibus.es/index.html>

Se preferir o comboio consulte:
<http://www.renfe.es/>

Pode também conhecer melhor os comboios de Itália através do site
<http://www.ferroviedellostato.it/>

Fertagus oferece desconto de 50% a estudantes com menos de 18 anos

Este ano entre os dias 1 de Julho e 31 de Agosto, todos os estudantes com menos de 18 anos que viajarem nos comboios da Fertagus e autocarros SulFertagus vão beneficiar de um desconto de 50% no preço do bilhete simples.

Ao lançar esta campanha durante o período das férias de Verão, a Fertagus tem como objectivo incentivar o público mais jovem à utilização do comboio da ponte nos seus momentos de lazer, apresentando-o como uma solução de transporte de qualidade, rápida e segura.



Esta tarifa promocional aplica-se a todas as deslocações realizadas nos trajectos da Fertagus e da SulFertagus.

Introdução de nova tecnologia radiofrequência Transtejo e Soflusa vão eliminar as senhas de passe

A Transtejo e a Soflusa vão eliminar as vinhetas de passe, nos títulos próprios e nos combinados com a Carris, o Metropolitano de Lisboa e os Transportes Colectivos do Barreiro. As antigas vinhetas de passe serão eliminadas - desmaterializadas - dando lugar à tecnologia da radiofrequência que lê os cartões apresentados pelos clientes que pretendam aceder a qualquer um dos meios de transporte que tenha este sistema instalado.

Paralelamente à desmaterialização, estes passes passam a ser válidos durante 30 dias, a partir do dia em que são adquiridos, permitindo aos passageiros dispor de maior flexibilidade na escolha da data de início de validade. As novas máquinas de venda automática, a instalar nos terminais fluviais, vão disponibilizar a venda destes passes, a qualquer hora e em qualquer dia, permitindo ao cliente evitar as filas de espera.



A Transtejo e a Soflusa irão, em breve, desenvolver uma campanha de promoção e sensibilização junto dos seus passageiros, no sentido de os informar que poderão adquirir e carregar simultaneamente o passe electrónico, em qualquer dia do mês, livre da obrigatoriedade de colar a vinhetas.

Doze anos de dedicação aos transportes

Mário Rodrigues
Motorista da MRW

Comecei a trabalhar na área dos transportes aos dezasseis anos. Fazia entregas e recolhas. Actualmente, tenho 28 anos e a minha vida profissional tem sido sempre a de motorista. Trabalho há seis anos na empresa MRW. O meu dia-a-dia é andar na estrada, a fazer recolhas e entregas e a visitar clientes. As maiores dificuldades que sinto na minha profissão relacionam-se com a poluição, o estado caótico das estradas e o trânsito. Por outro lado, gosto muito da

convivência com os clientes, o estilo de vida que a profissão me proporciona e o facto de não estar fechado num escritório. Seria muito complicado para mim estar um dia inteiro frente ao computador ou a fazer telefonemas. Conduzo uma carrinha Citroën Jumpy, passo muitas horas a conduzir e é uma profissão stressante. Por outro lado, enquanto motorista, conheço muitas pessoas novas e sítios desconhecidos. Por vezes, são solicitados determinados serviços para o Porto ou Algarve. Posso viajar por todo o país e aproveito para ir conhecendo novos locais.

"Os autocarros usam, cada vez mais, combustíveis amigos do ambiente".

André Alves | Roalde



Disponho de carro próprio, uma vez que, em Roalde, os transportes públicos são muito escassos, fazendo com que seja imperativo que todas as pessoas tenham viatura própria para se poderem deslocar para qualquer lado. Contudo, todas as semanas tenho aulas no Porto e desloco-me de autocarro e nos transportes públicos da cidade. Cada vez que tenho de me deslocar a uma cidade com boa oferta de transportes públicos, opto por deixar o carro em casa porque o preço dos combustíveis é muito caro. Por outro lado, os

autocarros usam, cada vez mais, combustíveis amigos do ambiente.

Em relação à STCP do Porto, posso dizer que o serviço apresenta algumas falhas. As constantes obras na cidade já alteraram por duas vezes o percurso do autocarro, sem que os utentes fossem devidamente informados. Ainda que não sejam responsabilidade directa da empresa, têm levado a cada vez maiores atrasos nos horários. Considero que a STCP, no melhor interesse dos seus utentes, deveria tentar minimizar ao máximo os impactos das obras na qualidade do seu serviço. Sou semi-dependente dos transportes públicos, sobretudo no Porto. Na minha opinião, os serviços de transportes têm de se assumir como fiáveis e cómodos.

Informações Úteis

O fado passeia-se pelo eléctrico 28

Tem até ao dia 1 de Julho para passear de eléctrico 28 pela cidade de Lisboa, tendo o fado como som de fundo. Os acordes fadistas andam a passear pela capital e a animar a viagem de todos aqueles que optam por este meio de transporte, durante o mês de Junho. Todas as quintas-feiras e domingos, das 16h00 às 18h00 e das 19h00 às 21h00, o eléctrico 28 recebe 73 fadistas e 32 músicos da capital. A iniciativa, integrada nas Festas da cidade 2007, constitui uma forma muito especial de promover o fado tradicional e os bairros lisboetas por todos aqueles que viajam pela cidade a bordo deste típico eléctrico. Silêncio, que se vai cantar o fado!

Vá ao concerto de Rolling Stones e ao Festival Super Rock Super Bock sem stress, com a CP

O Estádio de Alvalade XXI recebe os Rolling Stones esta noite. Assim, na madrugada de hoje, a CP coloca ao seu dispor um comboio especial do Serviço Intercidades, com partida de Lisboa Oriente às 01h26 e chegada a Porto Campanhã às 04h21. Este comboio efectuará paragens em Lisboa Oriente, Entrocamento, Pombal, Coimbra-B, Aveiro, Gaia e Porto-Campanhã.

Alguns dias depois, a CP irá reforçar a sua oferta na estação de Sacavém durante os dias do festival Super Rock Super Bock. A estação de Sacavém situa-se mesmo ao lado do Parque Tejo, local onde se realiza este ano o fes-

tival. Assim, terão paragem especial nesta estação, os comboios Lisboa - Azambuja, nos dias 28 de Junho, 3, 4 e 5 de Julho, a partir das 15h00 e até às 9h00 do dia seguinte.

Nos mesmos dias, os comboios regionais do serviço Lisboa/Tomar/Lisboa e Lisboa/ Castelo Branco/Lisboa, efectuarão paragem extraordinária na estação de Sacavém. Consulte os horários especiais em:

http://www.cp.pt/StaticFiles/Imagens/PDF/Passageiros/horarios/urbanos_lisboa_2007/azambuja_lisboa_silva_uteis_ida_volta.pdf

Deixe o carro em casa e divirta-se nestes concertos especiais, viajando confortavelmente, nos comboios da CP



"O meu sonho era que os transportes públicos em Portugal fossem tão bons, que a compra de um automóvel se tornasse uma questão de luxo"

Vanda Oliveira | Pinhal Novo



Os transportes públicos assumem no meu dia-a-dia uma enorme importância visto ser o único meio que tenho para me deslocar de casa ao trabalho e vice-versa. Moro no Pinhal Novo e utilizo diariamente o comboio da Fertagus (via ponte 25 de Abril) e o Metro de Lisboa para chegar ao centro da cidade onde trabalho, no Marquês de Pombal. Para quem quer chegar rapidamente ao centro da cidade, o comboio da Fertagus é a melhor opção. Demoro 50 minutos até Lisboa (Sete Rios) e mais dez minutos de metro até ao Marquês de Pombal. Contudo, tenho de pagar um

passe de 89,60 euros, o que considero bastante caro, tendo em conta o serviço prestado. Por exemplo, às horas de ponta, os comboios vão cheios e muita gente viaja de pé. Fora das horas de ponta, só há comboios de hora a hora e mesmo nas alturas de maior movimento há de meia em meia hora, o que considero insuficiente. Além disso, devia haver comboios muito além da 00:40 (hora do último comboio em dias úteis) Por outro lado, os comboios são pontuais e limpos. O serviço, em termos de bilheteira e máquinas de venda automática, funciona bem.

Quanto ao metro, nada a apontar. É um transporte rápido que tem vindo a modernizar-se e é a maneira mais fácil de me deslocar na cidade. Só é pena não abranger toda a cidade como noutras capitais europeias.

Pergunta ao passageiro obtida presencialmente, por SMS (934 158 678), telefone e e-mail (opiniao@transporte-publico.eu).



**COM 9 TERMINAIS
E UMA FROTA DE 38 NAVIOS**

Transportamos cerca de 29 milhões de passageiros e 87 mil veículos em 180 mil viagens por ano.

Montijo - Terreiro do Paço | Barreiro - Terreiro do Paço | Seixal - Terreiro do Paço
Cacilhas - Cais do Sodré | Trafaria - Porto Brandão - Belém

Informações · Informations

tel. phone (+351) 210 422 400 · Fax (+351) 210 422 499
www.transtejo.pt · www.soflusa.pt



O nosso repórter estava lá!

Andreia Mestre, passageira da Sata em viagem para a Madeira, lê a bordo o último número do **Transporte Público - Mobilidade Inteligente**, distribuído mensalmente com o DN